

UNIVERSIDADE PRESBITERIANA MACKENZIE

JOSEFINA GIACOMINI KIEFER

**PROGRAMA FAZENDO ESCOLA - EDUCANDO PARA NOVOS
VALORES NO TRÂNSITO: UM ESTUDO DE CASO COM PROFESSORES**

São Paulo

2011

JOSEFINA GIACOMINI KIEFER

**PROGRAMA FAZENDO ESCOLA - EDUCANDO PARA NOVOS
VALORES NO TRÂNSITO: UM ESTUDO DE CASO COM PROFESSORES**

Dissertação apresentada ao Programa de Educação, Arte e História da Cultura, da Universidade Presbiteriana Mackenzie, como parte dos requisitos para obtenção do título de mestre em Educação, Arte e História da Cultura.

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Petra Sanchez Sanchez

São Paulo

2011

K47p Kiefer, Josefina Giacomini.

Programa Fazendo Escola - educando para novos valores no trânsito: um estudo de caso com professores / Josefina Giacomini Kiefer.

161 f. ; 30 cm

Dissertação (Mestrado em Educação, Arte e História da Cultura) - Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2011.

Bibliografia: f. 121-124

1. Educação de trânsito. 2. Educação Ambiental. 3. Meio ambiente. I. Título.

CDD 371.89

JOSEFINA GIACOMINI KIEFER

**PROGRAMA FAZENDO ESCOLA - EDUCANDO PARA NOVOS
VALORES NO TRÂNSITO: UM ESTUDO DE CASO COM PROFESSORES**

Dissertação apresentada ao Programa de Educação, Arte e História da Cultura, da Universidade Presbiteriana Mackenzie, como parte dos requisitos para obtenção do título de mestre em Educação, Arte e História da Cultura.

Data de aprovação: ____/____/____

BANCA EXAMINADORA

Agradeço à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – CAPES – pela bolsa de estudos concedida durante o curso.

Minha participação no Programa de Mestrado em Educação, Artes e História da Cultura da Universidade Presbiteriana Mackenzie foi possível graças ao Programa de Formação Suplementar da Companhia de Engenharia de Tráfego - CET/SP.

AGRADECIMENTOS

À Profa. Dra. Petra Sanchez Sanchez, pela orientação paciente e rica em contribuições pertinentes e significativas. Com certeza, uma pessoa pela qual serei eternamente grata e levarei em minha mente e em meu coração, por toda minha vida.

Às professoras(es) e colegas do Programa de Educação, Arte e História da Cultura. Além de conhecimentos, construímos uma grande parceria para a vida. Que venham os diálogos virtuais e presenciais!

À banca de qualificação, pelas contribuições para o desenvolvimento deste trabalho.

À Profa Dra. Ana Lefrevé e Prof. Dr. Fernando Lefrevé, pelo auxílio ao entendimento da construção do Discurso do Sujeito Coletivo.

À CET, por oferecer-me a oportunidade de participação no Programa de Formação Suplementar e, desta forma, contribuir para a realização de um sonho: a obtenção do título de Mestre.

Aos meus filhos Giuseppe, Giulia e Pietro, meus grandes amores, pessoas inteligentes e sensíveis, que compreenderam minhas ausências durante esta pesquisa. Quero deixar para vocês um planeta melhor!

Ao meu esposo Ricardo, pelo companheirismo e pela compreensão em minhas ausências. Compartilhamos a mesma esperança, um mundo melhor para todos!

Aos meus pais Gino (*in memoriam*) e Luzia, fontes de inspiração, respeito e, acima de tudo, gratidão por apoiar-me em todos os momentos. Meu amor eterno para vocês!

RESUMO

A educação para o trânsito pode ser um importante instrumento tanto para a construção de valores cidadãos no trânsito quanto para a disseminação de saberes e práticas à educação ambiental. Este estudo apresenta os programas de educação não-formal desenvolvidos pela Companhia de Engenharia de Tráfego e como estas ações podem contribuir para uma convivência mais harmônica no espaço urbano paulistano, inclusive, com relação às questões relacionadas ao meio ambiente. Estes programas foram citados na Agenda 21 da cidade de São Paulo, como veículos para a educação ambiental. Em especial, foi descrito e analisado o Programa “Fazendo Escola: educando para novos valores no trânsito”, que objetiva capacitar os professores para o desenvolvimento do tema trânsito e suas diferentes abordagens, assim como cidadania e meio ambiente, nas escolas. O segmento analisado refere-se aos professores de Ensino Fundamental II e Educação de Jovens e Adultos. Foram entrevistados 86 professores que participaram da capacitação no período de abril de 2007 a fevereiro de 2010. Para tabulação dos dados coletados foi utilizado o software *Qualiquantsoft*, que permite a obtenção do Discurso do Sujeito Coletivo. Com esta pesquisa, foi possível identificarem-se pontos positivos no programa, como a realização de projetos, nas unidades escolares, que promovem uma abordagem interdisciplinar, inclusive integrando os conteúdos de meio ambiente e cidadania; a preocupação do corpo docente em construir projetos que consideram a especificidade local. Entre os pontos identificados para ações de melhoria estão a baixa adesão do professorado ao chamado para participação na capacitação e a falta de instrumentos para o acompanhamento da implantação ou não de projetos nas escolas. Contudo o programa é muito bem-avaliado pelos professores que participam da capacitação. Os docentes dizem-se satisfeitos com os conteúdos, a metodologia, entre outros quesitos avaliados pela pesquisa, o que demonstra ser válido o investimento em ações de melhoria para este tipo de programa.

Palavras-Chave: educação ambiental, educação para o trânsito, meio ambiente.

ABSTRACT

The traffic education may be an important tool to build values in public transit and also as an important tool for the dissemination of knowledge and practices for education. This study presents the non-formal education programs developed by the Companhia de Engenharia de Tráfego – São Paulo and how these actions can contribute to a more harmonious coexistence in the urban Sao Paulo, including with respect to issues related to the environment. The programs were cited in Agenda 21 the city of Sao Paulo as vehicles for environmental education. In particular, it was described and analyzed the program "Doing School: educating for new values in traffic" which aims at training teachers to develop the transit issue and its different approaches, including citizenship and environment in schools. The analyzed segment refers to the elementary school II teachers and education to youth and adults teachers. We interviewed 86 teachers who participated in the training from April 2007 to February 2010. To tabulate the data collected was used *Qualiquantsoft* software, which allows obtaining the Collective Subject Discourse. With this research, it was possible to identify strengths in the program, such as carrying out projects at schools, which promote an interdisciplinary approach, including integrating the content of the environment and citizenship, the concern of the faculty in building projects that consider the specificity site. Among the points identified for improvement actions are the low compliance of the call for faculty participation in training and lack of instruments for monitoring the implementation or not projects in schools. However, the program is very well rated by teachers participating in training. Teachers say they are satisfied with the content, methodology, among other attributes evaluated in the research, which proves to be worth the investment in improvement actions for this type of program.

Key words: environmental education, traffic education, environment.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Contador de história	50
Figura 2 - Teatro de Fantoches – <i>Festa na Floresta</i>	50
Figura 3 - Espaço Vivencial de Trânsito – Unidade Móvel.....	51
Figura 4 - Espaço Vivencial de Trânsito - Unidade Fixa	52
Figura 5 - GP Segurança no trânsito.....	52
Figura 6 - Mídia e Trânsito.....	53
Figura 7 - Peça Teatral: <i>O Boto em Trânsito</i>	53
Figura 8 - Curso de Capacitação alunos pedagogia	54
Figura 9 - Peça Teatral: <i>A história do boi atropelado</i>	54
Figura 10 - Programa para a de terceira idade.....	55
Figura 11 - Direção Defensiva – parte teórica.....	55
Figura 12 - Palestra <i>Acessibilidade Urbana</i>	56
Figura 13 - Pilotagem segura.....	56
Figura 14 - Palestra empresa	56
Figura 15 - Programa Escola da Família - Atividade em sala de aula, 2006	58
Figura 16 - Programa <i>Escola da Família</i> , 2006.....	58
Figura 17 - Capacitação Fundamental II e EJA, Atividade com Bexigas.	60
Figura 18 - Capacitação Fundamental II e EJA, Atividade em sala de aula	60
Figura 19 - EMEF Hipólito José da Costa-Confecção de cartazes pelos alunos na disciplina de lingua portuguesa.....	99
Figura 20 - EMEF Hipólito José da Costa - Elaboração de material para exposição – cartazes	100
Figura 21 - Foto do entorno escolar no horário de aula – EMEF Pedro Aleixo.....	101
Figura 22 - EMEF Pedro Aleixo- Foto do entorno escolar no horário de entrada da escola.....	102
Figura 23 - EMEF Pedro Aleixo - Questionário aplicado aos alunos	103
Figura 24 - EMEF Celso Leite Ribeiro Filho – Fotos dos alunos entrevistando uma pessoa, que trabalha na região da Av. Paulista	105
Figura 25 - EMEF Idêmia de Godoy - Dramatização elaborada pelos alunos sobre o respeito entre todos no trânsito Fonte: CET, 2008	106
Figura 26 - EMEF Idêmia de Godoy - Dramatização sobre comportamentos seguros no trânsito.....	107
Figura 27 - EMEF Jardim Monte Belo – Atividade Lúdica – Jogo dos Treze Erros	108
Figura 28 - EMEF Paulo Duarte – Levantamento das condições de trânsito do entorno escolar	110
Figura 29 - EMEF Paulo Duarte - Fotos da escola e seu entorno.....	110

Figura 30 - EMEF Paulo Duarte – Croqui sobre o entorno escolar.....	111
Figura 31 - EMEF Paulo Duarte – Croqui sobre o entorno escolar.....	111
Figura 32 - EMEF Paulo Duarte – Croqui sobre o entorno escolar.....	112
Figura 33 - EMEF Paulo Duarte – Croqui sobre o entorno escolar.....	112
Figura 34 - EMEF João Amós Comenius – Trabalho com sinalização, material emborrachado	113
Figura 35 - EMEF João Amós Comenius – Trabalho com sinalização, material emborrachado	114
Figura 36 - EE Prof Renato Arruda Penteado-Confecção de sinalização para uso no interior da escola.	115
Figura 37 - EE Prof Renato Arruda Penteado – Material de sinalização feito pelos alunos, antes de serem instalados no interior da escola.....	115

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Evolução da Frota de Veículos e População, Município de São Paulo- Período: 1960 a 2009.....	15
Gráfico 2 - Distribuição Morte no Trânsito, Tipo de Usuário da Via, Município de São Paulo - Período: 2008.....	16
Gráfico 3 - Número Médio de Acidentes por Tipo e Dia da Semana, Município de São Paulo - Período: 2008.....	17
Gráfico 4 - Distribuição das Sínteses de Ideias Centrais – 1ª Questão	65
Gráfico 5 - Distribuição das Sínteses de Ideias Centrais – 2ª Questão	68
Gráfico 6 - Distribuição da Síntese das Ideias Centrais – 3ª Questão	71
Gráfico 7 - Distribuição das Sínteses de Ideias Centrais – 4ª Questão	74
Gráfico 8 - Distribuição das Sínteses de Ideias Centrais – 5ª Questão	76
Gráfico 9 - De que forma o curso contribuirá para sua atuação enquanto educador – 6ª Questão	78
Gráfico 10 - Distribuição das Síntese de Ideias Centrais – 7ª Questão	81
Gráfico 11 - Síntese de Ideias Centrais – 8ª Questão - 8a	83
Gráfico 12 - Distribuição das Sínteses de Ideias Centrais – 8ª Questão 8b	86
Gráfico 13 - Distribuição das Sínteses de Ideias Centrais – 9ª Questão	89
Gráfico 14 - Distribuição das Sínteses de Ideias Centrais – 10ª Questão	91
Gráfico 15 - Distribuição das Sínteses de Ideias Centrais – 11ª Questão	92
Gráfico 16 - Distribuição das Sínteses de Ideias Centrais – 12ª Questão	95

LISTA DE SIGLAS

- CET – Companhia de Engenharia de Tráfego
- CETET – Centro de Treinamento e Educação de Trânsito
- CNH – Carteira Nacional de Habilitação
- CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito
- DSC – Discurso do Sujeito Coletivo
- DST – Doença Sexualmente Transmissível
- EC – Expressão-Chave
- EE – Escola Estadual
- EMEF – Escola Municipal de Ensino Fundamental
- IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
- IC – Ideia Central
- METRO – Companhia do Metropolitano de São Paulo
- OMS – Organização Mundial de Saúde
- ONG – Organização Não-Governamental
- ONU – Organização das Nações Unidas
- PCN – Parâmetros Curriculares Nacionais
- PNEA – Política Nacional de Educação Ambiental
- PNUMA – Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente
- ProNEA – Programa Nacional de Educação Ambiental
- SEMA – Secretaria Especial de Meio Ambiente
- UNESCO – United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
(Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura)

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	13
1.1	Panorama Geral.....	13
1.2	Ecossistema Urbano.....	19
1.3	Justificativa.....	21
2	PROBLEMA DE PESQUISA.....	27
3	HIPÓTESE.....	28
4	OBJETIVOS.....	29
5	METODOLOGIA.....	30
6	EDUCAÇÃO DE TRÂNSITO NO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO	33
7	MEIO AMBIENTE E EDUCAÇÃO AMBIENTAL.....	36
7.1	Agenda 21.....	41
7.2	A Agenda 21 da cidade de São Paulo.....	44
8	A CET E A EDUCAÇÃO DE TRÂNSITO.....	48
8.1	Programa “Fazendo Escola: educando para novos valores no trânsito”.....	57
9	A PESQUISA COM PROFESSORES: RESULTADOS QUALIQUANTITAVOS.....	63
9.1	Ideias Centrais e Discurso do Sujeito Coletivo.....	64
10	PROJETOS DESENVOLVIDOS.....	98
10.1	Projeto 1 - O Trânsito no meu bairro.....	98
10.2	Projeto 2 - Educar para o trânsito – Uma questão de cidadania.....	100
10.3	Projeto 3 - Educando para o trânsito.....	103
10.4	Projeto 4 - Educação no trânsito.....	105
10.5	Projeto 5 - O Trânsito e o Meio Ambiente.....	107

10.6	Projeto 6 - Comunidade & Trânsito	108
10.7	Projeto 7 - Leitura, Interpretação e Vivência Segura no Sistema Trânsito	112
10.8	Projeto 8 - Transitando Consciente.....	114
	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	116
	REFERÊNCIAS	121
	APÊNDICE A - QUESTIONÁRIO APLICADO AOS PROFESSORES.....	125
	APÊNDICE B - RELATÓRIOS – SÍNTESE DAS IDEIAS CENTRAIS	128
	APÊNDICE C - TABELAS DO SOFTWARE QUALIQUANTSOFT – IDEIAS CENTRAIS	133
	ANEXO A - MATÉRIA DO DIÁRIO OFICIAL DO MUNICÍPIO – CET CAPACITA PROFESSORES PARA ENSINAR EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO	154
	ANEXO B - CONTEÚDO PROGRAMÁTICO DO CURSO FAZENDO ESCOLA: EDUCANDO PARA NOVOS VALORES NO TRÂNSITO – FUNDAMENTAL II E EJA.....	155
	ANEXO C – INFORMATIVO - ONU PROCLAMA 2011-2020 UMA DÉCADA DE AÇÃO PELA SEGURANÇA NO TRÂNSITO.....	159

1 INTRODUÇÃO

1.1 PANORAMA GERAL

De acordo com o IBGE (2009), São Paulo é, hoje, a maior cidade da América Latina, a segunda do mundo em população e uma das cinco maiores áreas metropolitanas do mundo. Possui, atualmente, uma população de 11 milhões de habitantes, sendo 94% concentrados em área urbana e 6% em área rural. Tem uma frota de 6,6 milhões de veículos automotores em circulação, tudo isso disposto em uma área de 1.523km².

Dentre os problemas enfrentados pelos paulistanos, no dia a dia desta metrópole, destacam-se aqueles relacionados com a mobilidade e a circulação no espaço urbano, além da poluição do ar, que também agrava a vida do cidadão. Fatores de poluição do ar convergem para a grande quantidade de veículos em circulação, para os congestionamentos que causam lentidão e provocam o aumento da emissão de poluentes pelo tempo em que se encontram parados nas vias. A esses fatores, acrescentam-se a falta de regulação de motores e o controle da qualidade dos combustíveis utilizados, entre outros.

Em seus estudos sobre trânsito, Vasconcelos descreve:

É no nosso século, no entanto, que o trânsito vai generalizar-se como problema urbano, à medida que as cidades crescem: a questão do trânsito faz parte da questão urbana de nossa época. Acidentes, congestionamentos, barulho, poluição parecem configurar um conjunto de condições adversas, que fazem com que o trânsito tenha uma imagem negativa, de caos, entre a maioria das pessoas que moram nas grandes cidades (VASCONCELOS, 1985, p. 8).

Equivocadamente, a ideia que temos a respeito de trânsito nos remete aos problemas decorrentes de ações que prejudicam o trânsito, como, por exemplo, o excesso de veículos que causa congestionamentos. Mas trânsito não significa apenas “congestionamento”. Enquanto definição do espaço de circulação urbano, a palavra significa, também, movimento, o transitar; é o ir e vir de pessoas e veículos de um lugar para outro pela cidade. Em outros termos, é o exercício do direito de ir e vir, de modo a propiciar a saudável mobilidade de todos, seja como motorista, seja como pedestre.

Tolentino explana dessa maneira:

Trânsito é o conjunto de deslocamentos diários de pessoas pelas calçadas e vias; é a movimentação geral de pedestres e de diferentes tipos de veículos. O trânsito ocorre em espaço público e reflete o movimento de múltiplos interesses atendendo às necessidades de trabalho, saúde, lazer e outros, muitas vezes conflitantes. Para garantir o equilíbrio entre esses interesses coletivos é que se estabelecem acordos sociais, sob a forma de regras, normas e sinais que, sistematizados formam as leis (TOLENTINO, 2006).

Porém, parte da falta de mobilidade na cidade e os transtornos que causa a contaminação do ar da cidade pelos veículos automotores ocorrem exatamente pela “opção” do paulistano por utilizar meio de transporte individual em detrimento do transporte coletivo. “Opção” justificada pela ausência de transporte coletivo - ônibus, metrô, trem - em quantidade suficiente para o atendimento de toda população. Essa escolha é determinada, também, pelo desconforto, em decorrência da má conservação da frota - extensiva ao trem -, e falta de regularidade quanto aos horários de chegada/saída, além da má distribuição da frota, assim, ocasionando falta ou atraso nos compromissos dos usuários.

Este é o testemunho de Downs:

Nas grandes cidades, quanto maior a renda da população, maior o desejo das pessoas de usar o transporte individualmente. Muitas preferem viajar sozinhas por causa do conforto, da privacidade, flexibilidade e rapidez, diferentemente do que elas experimentaríamos se usassem o transporte público. Essa preferência pelo transporte individual aumenta de maneira significativa o número de veículos nas ruas. Muitos acreditam que os benefícios do transporte individual superam os do transporte público (DOWNS, 2004, p. 307).

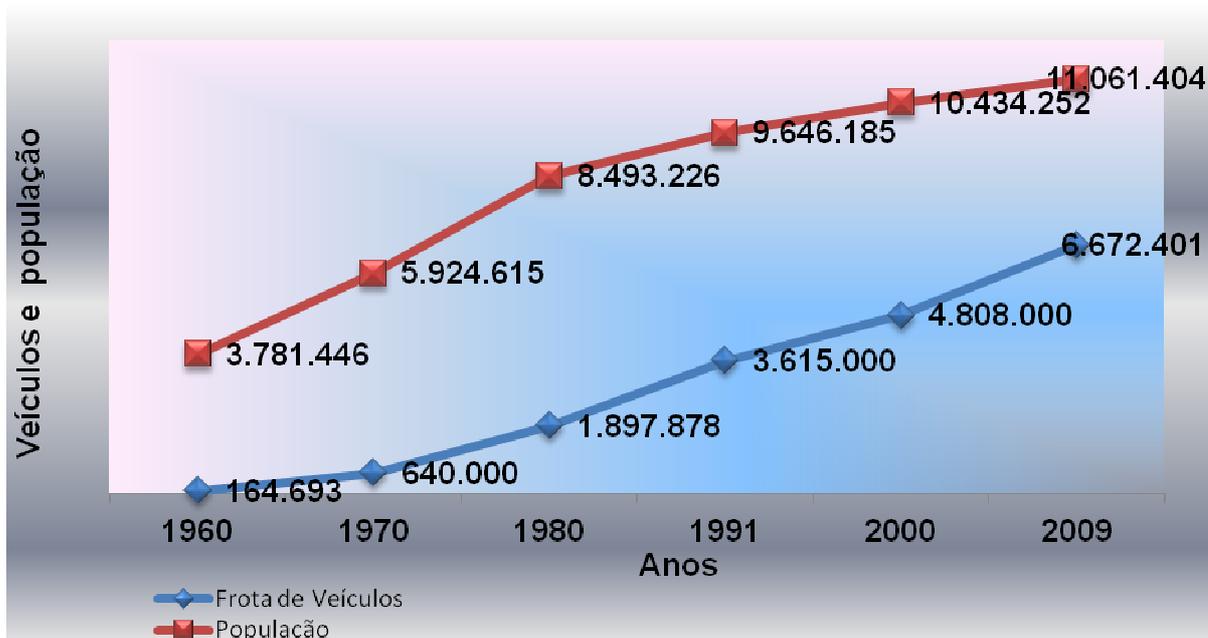


Gráfico 1 - Evolução da Frota de Veículos e População, Município de São Paulo- Período: 1960 a 2009

Fonte: População Censo Brasil. IBGE, 2009. Dados Estatísticos -. CET, 2009

Ross e Yinger (2000), em suas pesquisas, constataram que o impacto do individualismo colaborava grandemente para o aumento dos congestionamentos. Paulatinamente, mais e mais pessoas moram e trabalham em locais em que não há transporte público adequado. Com o fácil acesso à compra de um carro, é cada vez mais raro encontrar um automóvel com mais de um ocupante.

Schweitzer e Taylor (2008) acentuam que dois fatores básicos afetam o trânsito e causam congestionamento: excesso de veículos em horários específicos e acidentes ou ocorrências que podem bloquear a pista (pneu furado, falta de combustível, pistas bloqueadas para reparos, condições do tempo, etc.).

De uma maneira ou de outra, a realidade é que, ao migrar para o transporte em automóveis particulares, essa população contribui para a ocorrência de alguns fatores de risco para si: aumenta a poluição do ar, eleva o número de veículos em circulação, dessa forma, ocasionando lentidão e congestionamentos e o aumento de acidentes de trânsito pela posse e condução irresponsável de veículos.

Sobre a Agenda 21 local, o compromisso do Município registra:

[...] Muitas vezes relaciona-se a questão de trânsito apenas à poluição atmosférica nas cidades, esquecendo-se que o impacto negativo do trânsito é mais abrangente, envolvendo a deterioração da qualidade de vida pelo stress vivido nos congestionamentos, pelo ruído gerado pelos veículos

desregulados e pela insegurança que se vive diariamente na guerra que produz 2. 400 mortos por ano (SÃO PAULO, 1996, p. 40).

Em 2008, no município de São Paulo, ocorreram mais de 29 mil acidentes de trânsito e 1. 463 óbitos; mais de 50% das vítimas fatais aconteceram por casos de atropelamento. Segundo a OMS, um quarto das pessoas feridas em acidentes de trânsito fica com sequelas graves importantes, como perdas de órgãos ou problemas de locomoção (CET, 2008a), a que Giostri acrescenta:

Especialistas apontam que cerca de um quarto das pessoas feridas em acidentes de trânsito ficam com seqüelas importantes, como perda de movimentos, órgãos ou dificuldade de locomoção. As lesões decorrentes desse tipo de situação são de alto impacto e quase sempre vem acompanhadas de traumas graves. Todas as implicações são possíveis e, irreversíveis ou não, deixam sua marca de acidentes de trânsito, adquirem alguma deficiência permanente (GIOSTRI, 2009, p. 36).

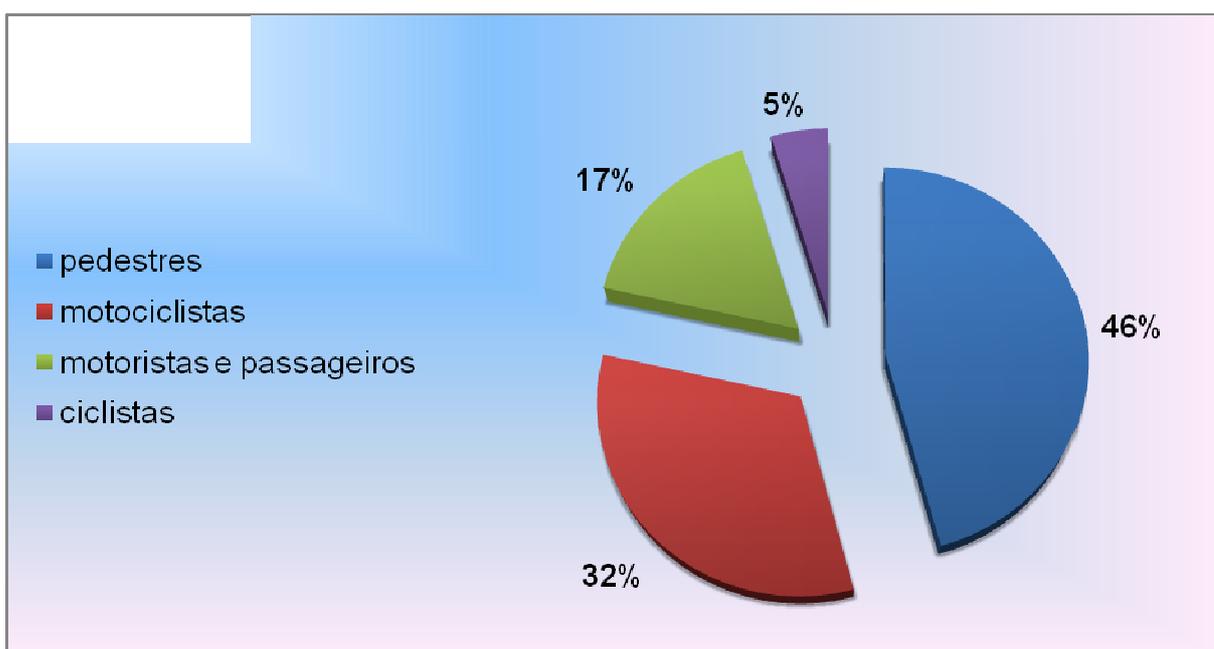


Gráfico 2 - Distribuição Morte no Trânsito, Tipo de Usuário da Via, Município de São Paulo - Período: 2008

Fonte: Secretaria de Segurança Pública – SSP, 2009. Companhia de Engenharia de Tráfego – CET, 2009

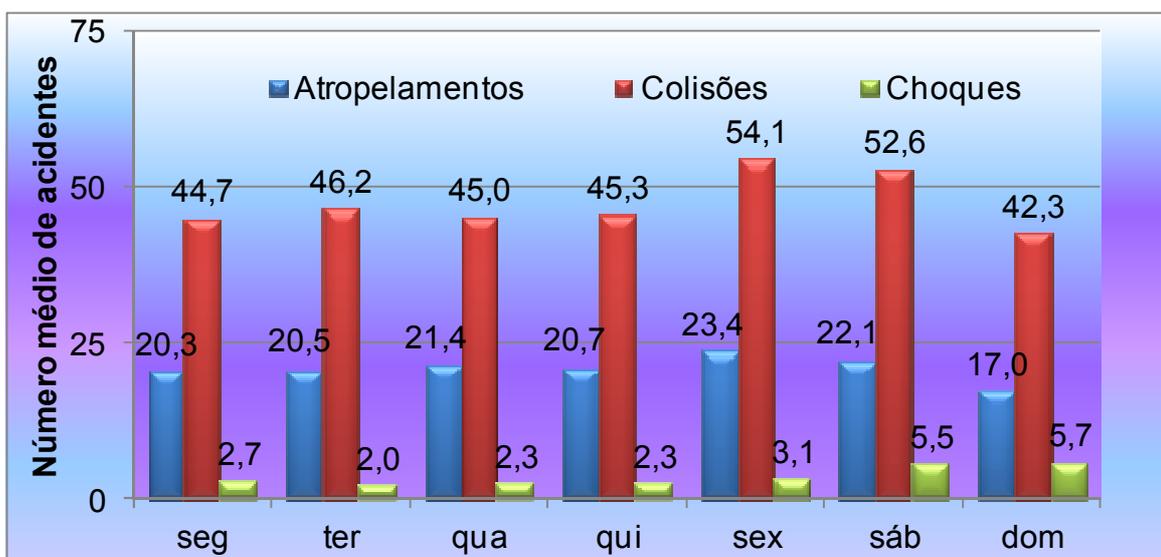


Gráfico 3 - Número Médio de Acidentes por Tipo e Dia da Semana, Município de São Paulo - Período: 2008

Fontes: Secretaria de Segurança Pública – SSP, 2009. Companhia de Engenharia de Tráfego – CET, 2009

Atualmente, na cidade de São Paulo, segundo pesquisa realizada pela Fundação Dom Cabral, de Belo Horizonte/MG, desenvolvida entre 2004 e 2007, o acúmulo de carros faz com que os congestionamentos demorem cada vez mais a se desfazer, e o aumento do número de automóveis em circulação supera sucessivos recordes de engarrafamentos. Nos últimos doze anos, a média de lentidão no pico da manhã (entre 7h e 10h) aumentou 40% e atingiram-se marcas como 260 quilômetros de congestionamento. No dia 9 de maio de 2008, quando um caminhão que carregava toras tombou no acesso à Rodovia Presidente Dutra e, também, ocorreu um derramamento de óleo que paralisou a Avenida Giovanni Gronchi, no Morumbi, foram registrados 266 quilômetros de lentidão. De 2006 a 2007, a velocidade média dos veículos nas ruas da capital caiu de 29km/hora para 27km/hora (RESENDE; SOUSA, 2009).

Acrescentam-se a esses dados os prejuízos:

Os congestionamentos ocorrem quando a capacidade máxima de veículos por via é atingida ou quando há algum tipo de barreira (acidentes, buracos, desvios, etc.). Os prejuízos causados pelos congestionamentos são enormes: além das horas perdidas no deslocamento, há também um maior gasto com combustível e aumento da emissão de gases poluentes, com graves conseqüências para a saúde da população (MOVIMENTO NOSSA SÃO PAULO, 2009, p. 29).

Quanto à poluição do ar, a cidade de São Paulo, com sua região metropolitana, apresenta, em algumas regiões, alto índice de material particulado e monóxido de carbono pela presença de um número elevado de veículos em circulação. Segundo Jacobi et al.:

A qualidade do ar na Região Metropolitana de São Paulo é determinada por um complexo sistema de emissão de poluentes por fontes móveis (veículos automotores) e estacionárias. A Região Metropolitana de São Paulo tem uma frota de 5 milhões de veículos licenciados, representando 25% da frota do país. A ocupação da frota é baixa, com média de 1,5 passageiros/veículo, decorrente, sobretudo, da carência e precariedade do sistema de transporte público, acentuada pela tendência cada vez mais comum de opção pelo transporte individual. O trânsito intenso gerado pelo excesso de veículos nas vias públicas e pela subutilização da capacidade do transporte particular, provoca o saturamento do sistema viário, agrava os congestionamentos existentes e aumenta a emissão de poluentes de origem veicular, sendo estes responsáveis por quase 90% da poluição (JACOBI et al., 1997, p. 14).

Diante desse quadro, os órgãos responsáveis pela gestão do trânsito nos municípios - no caso da cidade de São Paulo, a competência é da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) - promovem medidas para a melhoria das condições e modernização do trânsito, como o monitoramento por câmeras, que permitem o seu gerenciamento, a alteração do tempo semaforico conforme o fluxo de veículos em um determinado cruzamento de vias e a criação de bolsões de estacionamento próximos às estações do metrô, dessa maneira, estimulando as pessoas ao uso desse meio de transporte coletivo (CET, 2009a).

Sendo assim, ações efetivas precisam ser constantemente tomadas. Muitas vezes, porém, as necessidades quanto à mobilidade segura e ao cuidado com o meio ambiente não dependem apenas dos órgãos gerenciadores de trânsito e transporte; dependem, em grande parte, de atitudes e posturas dos cidadãos que são os moradores e usuários da cidade.

A participação cidadã, que se mobiliza para exigir ações dos órgãos responsáveis pelas questões de trânsito, de transportes e de meio ambiente, é legítima. Entretanto deve ser entendida como o cumprimento de medidas tomadas pelas autoridades e da aquisição de hábitos que contribuam para o bem-estar de todos. Praticar cidadania ao circular pela cidade, a pé ou como motorista, é condição essencial para a melhoria das condições de circulação na cidade de São Paulo.

1.2 ECOSSISTEMA URBANO

O homem é dotado de juízo, raciocínio e poder de abstração e tais atributos permitem-lhe fazer, do meio onde vive, local adaptado à sua sobrevivência. Nesse entendimento, não existe um espaço em que o ser humano não consiga viver. Com efeito, a intervenção humana nos ambientes naturais é uma realidade, inclusive para a sobrevivência da própria espécie. Esses são ensinamentos de Mucci (2005) no seu estudo sobre ciências ambientais.

Para entendermos um pouco mais sobre a interação entre os seres, e sendo o homem parte do ecossistema do planeta Terra, observamos que a convivência equilibrada depende da harmonia entre todos os envolvidos no processo de troca e produção de energia.

Segundo Odum (2008), um ecossistema é um conjunto de fatores bióticos¹ e abióticos² cuja interação entre os organismos vivos e o ambiente produz um ciclo entre materiais vivos e não-vivos e um fluxo de energia. Os ecossistemas primitivos podem sofrer poucas alterações em suas características naturais se a ação do homem for exercida em uma porção ínfima, considerando a área total do ecossistema, o tipo de atividade realizada, as características de maior ou menor fragilidade deste ecossistema, como tipo de solo, radiação solar, ventos, entre outros.

O ecossistema que mais apresenta a interferência humana, quanto às alterações impressas na busca de melhorar adaptar-se aos seus desejos e necessidades, são aqueles que dizem respeito à vida urbana. Nestes, as características do ambiente, dos dias de hoje, nada lembram àquelas de tempos antigos. Na verdade, suas principais características são: a alta densidade demográfica, desproporcional relação entre ambiente construído e ambiente natural, importação de energia para manter o sistema em funcionamento, retirada de florestas, desbalanceamento entre os ciclos biogeoquímicos, etc. Com relação à

¹ Em ecologia, chamam-se **fatores bióticos** a todos os efeitos causados pela presença de seres vivos e suas relações.

² Em ecologia, denominam-se **fatores abióticos** todas as influências que os seres vivos possam receber em um ecossistema, derivadas de aspectos físicos, químicos ou físico-químicos do meio ambiente, tais como a luz, a temperatura, o vento, etc.

poluição atmosférica e aos agravos à saúde e à qualidade de vida, existem diferenças significativas entre o ambiente natural e o urbano. Para tanto basta observar, por exemplo, a emissão de material particulado pelas indústrias e o grande número de veículos que circulam nas cidades.

As cidades, sob o ponto de vista ecológico, são ambientes totalmente modelados pelas mãos humanas, sendo obrigatoriamente dependentes de outros ecossistemas. Esse estado vem do fato de que no ambiente urbano a produção primária é muito restrita, e a fotossíntese não é suficiente para manter o sistema. Os vegetais verdes das cidades são mantidos por necessidade ornamental, e não de produção, levando à dependência de importação de alimento. Além desse aspecto, para a construção e manutenção dos aglomerados urbanos, há necessidade de importação dos mais variados recursos, como pedra, areia, cimento, madeira, petróleo, água, energia elétrica, entre outros (BRANCO; ROCHA, 1980 apud NATAL; TAÍPE-LAGOS; ROSA, 2005, p. 91).

Entender o resultado da ação humana no meio ambiente urbano, enquanto fator de interferência nas características destes espaços, porque promove desequilíbrios que acarretam consequências negativas para o próprio homem, é fator importante na promoção da gestão ambiental, assim como nos processos educacionais que incentivam uma reflexão sobre o ambiente em que vivemos e qual realmente queremos.

Mais uma vez nos ensina Mucci (2005) que a urbanização é a intervenção humana que maior impacto causa ao meio ambiente; ela compreende a retirada de cobertura vegetal, as alterações no ciclo da água, dentre outros impactos. As cidades não são autossustentáveis, uma vez que importam materiais, geram uma energia artificial e, por fim, provocam a geração de resíduos.

O esvaziamento das áreas rurais e a população que migra para as grandes cidades fazem desses espaços, na atualidade, locais de alta concentração econômica, mas de baixa qualidade ambiental.

Viver numa grande cidade significa conviver com a poluição do ar, congestionamentos, demanda excessiva de serviços de saúde, violência, entre outros males da sociedade urbana atual.

A esse respeito Mucci (2005) ainda afirma:

A cidade deve ser vista como um sistema aberto que perpetua a cultura urbana por meio da troca e da conversão de grandes quantidades de materiais e energia. Essas funções requerem uma concentração de

trabalhadores, um sistema de transportes elaborado e uma área de influência que forneça os recursos requeridos pela cidade e absorva seus produtos (MUCCI, 2005, p. 28).

Para ele, o desequilíbrio produz a explosão populacional e a falta de condições locais, como habitação, emprego, atendimento médico e sanitário, resultando em modificações estruturais irreversíveis que interferem na qualidade de vida de todas as pessoas.

Nesse mesmo sentido, a afirmação de outros autores:

[...] ao lado de problemas sociais advindos da urbanização maciça, emergiram igualmente muitos outros sérios problemas de caráter ambiental: poluição atmosférica, poluição da águas e do solo por causa dos esgotos domiciliares e industriais, geração descontrolada de resíduos sólidos das fábricas e das moradias, desmatamento da periferia urbana, ocupação antrópica desordenada, ruídos enervantes e inúmeras fontes de estresse, as quais foram incorporadas na vida de cada dia (BRUNACCI; PHILIPPI JR., 2005, p. 273).

1.3 JUSTIFICATIVA

O Fórum Global para o Desenvolvimento Sustentável, realizado em 2002, em Joanesburgo (África do Sul), estabeleceu o período de 2005 a 2014 como a Década da Educação para o Desenvolvimento Sustentável. Foi uma proposta da Assembleia Geral das Nações Unidas em 2002.

A UNESCO, como principal agência das Nações Unidas para a educação, tem papel primordial em promover esse programa da década. Trata-se de estabelecer padrões de qualidade para a educação voltada para o conceito de desenvolvimento sustentável, conceito que deve integrar princípios, valores e práticas a todos os aspectos da aprendizagem e educação.

Pretende-se com essas ações educativas incentivar mudanças de comportamento que podem gerar um mundo mais sustentável em termos de proteção ambiental, de viabilidade econômica e de construção de uma sociedade mais justa para as gerações presentes e futuras. Em outras palavras, criar uma nova visão da educação capaz de ajudar pessoas de todas as idades a melhor entenderem o mundo em que vivem, tratando da complexidade e do inter-relacionamento de problemas, tais como pobreza, consumo irracional, degradação ambiental, deterioração urbana, doenças, conflitos e violação dos direitos humanos,

problemas esses que estão se agravando hoje e que ameaçam o futuro da humanidade.

O capítulo 36 da Agenda 21- documento produzido pela Conferência do Rio de Janeiro em 1992 - faz uma referência à UNESCO como agente da ONU para dar prosseguimento à formação de educadores e fornecer informações para todos sobre a educação ambiental em diferentes níveis.

A educação é vista como um direito fundamental e instrumento importante para mudar valores, comportamentos e estilos de vida. Quando a ela se acrescenta o adjetivo ambiental, então, a proposta é alcançar um futuro sustentável por meio da conscientização sobre meio ambiente e sua importância. Nesse sentido, os conhecimentos e habilidades necessários à melhoria da qualidade de vida se dão por meio da educação ambiental.

A UNESCO, como promotora de diversas conferências internacionais sobre educação ambiental, recomenda que esse tema seja discutido nas escolas de ensino formal, mas não exclusivamente nelas; a educação não-formal e os meios de comunicação de massa também são maneiras de promover a educação ambiental.

Quanto à recomendação feita ao Brasil pela UNESCO, encontra-se no Programa Nacional de Educação Ambiental (ProNEA) e se trata de um acordo feito entre a agência da ONU e o Ministério do Meio Ambiente. Os objetivos do ProNEA são:

- No plano educativo, garantir que ocorra a integração equilibrada das diversas dimensões da sustentabilidade (ambiental, social, ética, cultural, econômica, espacial e política), resultando em melhor qualidade de vida para todo o país.
- Envolver a busca pela participação da sociedade na proteção e conservação ambiental e da manutenção dessas condições para todas as gerações.

No Brasil, a educação ambiental foi reconhecida como ferramenta de preservação ambiental já na década de 1970, quando da criação da Secretaria Especial do Meio Ambiente. No decênio de 1980, com a promulgação da Constituição Federal de 1988, a educação ambiental foi inserida em um capítulo, em que o Poder Público determina sua promoção em todos os níveis de ensino: “Art. 225 – inciso VI: Promover a educação ambiental em todos os níveis de ensino e a conscientização pública para a preservação do meio ambiente” (BRASIL, 1988).

Nos anos de 1990, o Ministério da Educação e Cultura lança os Parâmetros Curriculares Nacionais (PCNs) instituindo a educação ambiental como tema transversal a ser trabalhado em todas as áreas do currículo, de forma integrada e contínua.

A Lei Estadual n.º 12.780 (SÃO PAULO, 2007), em seu art. 1º, instituiu a Política de Educação Ambiental do Estado de São Paulo. Segundo SERENZA (2007), essa lei estabelece as diretrizes que devem nortear todas as ações voltadas para a formação, participação e integração da população nas ações que visam a preservar, recuperar ou manter a qualidade ambiental, incluindo os projetos desenvolvidos no âmbito do governo.

Os princípios básicos dessa política, a Educação Ambiental, têm as seguintes características:

- Enfoque humanístico, democrático e participativo.
- Interdependência entre o meio natural, socioeconômico, político e cultural, com enfoque na sustentabilidade.
- Pluralismo de ideias e concepções pedagógicas.
- Vinculação entre a ética, educação, saúde pública, comunicação, trabalho e as práticas socioambientais.
- Continuidade, permanência e articulação do processo educativo com todos os indivíduos e grupos sociais.
- Respeito e valorização da diversidade cultural e das práticas tradicionais.
- Estimular o debate sobre os sistemas de produção e consumo, com ênfase nas práticas sustentáveis, em consonância com a Política Nacional de Educação Ambiental, estabelecido pela Lei Federal nº 9.795/99.

No tocante à educação para a sustentabilidade, a Agenda 21 brasileira propõe alguns temas centrais, sendo que um deles diz respeito a Cidades Sustentáveis. Como país signatário desse documento, o Brasil propõe o estabelecimento de políticas nacionais para o desenvolvimento sustentável e, além das providências em âmbito nacional, deverão existir ações locais onde as autoridades, ainda, devam estabelecer suas agendas específicas. Assim, ao falar de aspectos relacionados com as cidades, salienta-se que o conjunto de ações por elas

desenvolvidas fará a diferença no seu cotidiano, mas, também, repercutirão em todo o sistema planetário. Então, no contexto da Agenda 21 Global, o encaminhamento das questões que afetam o meio ambiente deve ser visto, pela comunidade global, como um reflexo das tendências, escolhas e políticas feitas nas comunidades locais de cada país.

No Capítulo 28 da Agenda 21 Global (ONU, 1992), sobre as autoridades locais, lemos o seguinte:

São elas que constroem, operam e mantêm a infra-estrutura econômica, ambiental e social, supervisionam os processos de planejamento, estabelecem políticas e regulamentos ambientais locais. Como o nível de governo mais próximo das pessoas, tem um papel vital na educação e mobilização do público na promoção do desenvolvimento sustentável.

Na esteira da Agenda da ONU, a cidade de São Paulo estabeleceu o seu documento de compromissos, resultado do diálogo entre as Secretarias Municipais e grupos intersetoriais. Os trabalhos foram concluídos em 1996.

Dentre os temas, que foram organizados em quatro blocos – Desenvolvimento Urbano, Social, Qualidade Ambiental e Estrutura Econômica e Administrativa – o tema Desenvolvimento Urbano discute o espaço urbano do município de São Paulo e formas de ocupação, contemplando, neste item, as questões relacionadas ao trânsito e transportes.

O capítulo sobre trânsito e transportes enfatiza, em dois de seus objetivos, a importância da educação ao trânsito como instrumento para melhorar as condições de trânsito e do meio ambiente.

Fazendo eco às diretrizes da UNESCO, da Agenda 21, da Constituição Federal e dos PCNs, entre as Ações Propostas pela Agenda 21 (SÃO PAULO, 1996), é reservado um item à Educação Ambiental no Transporte e no Trânsito. Neste, são citados os programas direcionados à educação voltada para o comportamento no trânsito que a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) de São Paulo desenvolve.

Paralelamente, a Agenda 21 da cidade prevê a educação ambiental contemplando, inclusive, o caráter de melhoria da qualidade de vida da cidade; como meio de disseminação, o tema está incluso nos programas de educação de trânsito da CET. Todas as ações que estabeleçam convergência para conscientizar

a vida em comunidade e melhora da qualidade de vida na cidade de São Paulo são imprescindíveis e urgentes. Seu desenvolvimento deve ocorrer em todos os setores da vida dos indivíduos, no âmbito familiar e nos múltiplos contextos, incluindo, aqui, o espaço escolar. Isso é indispensável em função da vivência diária na escola e da importância de transformar o professor em agente para disseminar conteúdos de educação ambiental, segurança e cidadania, como orientam as leis e a Agenda 21 da cidade.

A exemplo da educação ambiental, o tema trânsito deve também ser enfatizado como de caráter interdisciplinar por enriquecer e incorporar conteúdos em todas as disciplinas escolares. Com esse entendimento, o estudo que segue pretende avaliar a atuação de um grupo que tenha participado da capacitação de professores do Programa Fazendo Escola, modalidade de Ensino Fundamental II e Educação de Jovens e Adultos, voltado especificamente para o desenvolvimento de novos valores no trânsito da cidade.

Aliás, em várias cidades, o assunto é amplamente debatido e desperta a atenção de órgãos públicos e da população em geral. Como efeito, qualquer cidadão deve ter consciência de que a melhoria das condições de trânsito depende da atuação de cada um deles. Na verdade, o indivíduo que more na cidade, querendo ou não, compõe todo o sistema de circulação do espaço urbano; às vezes, como pedestres; às vezes, como condutor; e mesmo como profissional de trânsito. Por sua vez, com relação aos acidentes de trânsito, segundo a OMS, mais de 90% deles acontecem por falha humana, como pedestres e motoristas. Daí a importância de se discutir e estabelecer comportamentos saudáveis e cidadãos no trânsito. Sua conscientização depende muito da educação que pode ser disponibilizada seja em espaço informal, ou formal, principalmente aos indivíduos em fase de formação, crianças e jovens. O debate, nesse sentido, faz com que o aluno entenda o ambiente em que vive, refletindo sobre como sua participação cidadã possa contribuir para a melhoria do trânsito, se não de imediato, certamente, no futuro, enquanto condutor, por exemplo. Da sua reflexão e participação dependem as condições de saúde e da qualidade de vida da população.

Ainda sobre a necessidade de ações que minimizem os acidentes de trânsito, a ONU estabeleceu o período 2011 a 2020 como a Década de Ações para a Segurança Viária. O objetivo é estimular a circulação segura e a intolerância ao

acidente de trânsito, reconhecido como um problema de saúde global. Segundo a ONU, atitudes simples como o uso do cinto de segurança, o uso do capacete, entre outras, minimizariam as mortes no trânsito, ou seja, a mudança de atitude pode salvar vidas no trânsito e a educação pode contribuir muito para isso.

2 PROBLEMA DE PESQUISA

Como os diversos programas de educação não-formal, desenvolvidos pela Companhia de Engenharia de Tráfego, podem promover uma convivência mais harmônica no espaço urbano paulistano e formar os professores participantes do programa “Fazendo Escola: educando para novos valores no trânsito” a propiciar o desenvolvimento em suas escolas, dentro de suas diferentes realidades, práticas que possam favorecer a formação de um cidadão comprometido com a solidariedade no trânsito, seja como motorista, seja como pedestre?

3 HIPÓTESE

A educação para o trânsito pode ocorrer em diferentes espaços, inclusive no ensino não-formal. Os professores capacitados pelo Programa da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) de São Paulo - “Fazendo Escola: educando para novos valores no trânsito” - estão contribuindo para o desenvolvimento de projetos de educação para o trânsito e meio ambiente junto às suas unidades escolares.

4 OBJETIVOS

Foram estabelecidos os seguintes objetivos:

- Descrever e avaliar o programa “Fazendo Escola: educando para novos valores no trânsito”, desenvolvido pela CET de São Paulo, como uma proposta de educação não-formal na formação de professores do Ensino Fundamental II e Educação de Jovens e Adultos.
- Investigar a percepção dos professores sobre a contribuição dos conteúdos do curso para o aperfeiçoamento profissional e para o desenvolvimento de projetos em suas disciplinas.
- Identificar e analisar se os conteúdos e as práticas educativas que estão sendo desenvolvidas pelos professores que participaram do programa “Fazendo Escola: educando para novos valores no trânsito” podem contribuir para difundir conhecimentos com relação à educação para o trânsito e às questões ambientais relacionadas com o trânsito.
- Identificar se o tema cidadania e saúde ambiental, considerado fundamental para a construção de um ambiente de relações equilibradas entre todos, faz parte dos projetos desenvolvidos pelos professores que participaram do curso em suas disciplinas do Ensino Fundamental II e Educação de Jovens e Adultos.

5 METODOLOGIA

Inicialmente, foi realizada pesquisa na literatura especializada com o intuito de estabelecer embasamento teórico a respeito do tema educação para o trânsito e dos problemas ambientais relacionados com o trânsito.

Numa primeira etapa, foram consultados documentos disponibilizados pela Companhia de Engenharia de Tráfego, que fazem parte dos registros do curso “Fazendo Escola: educando para novos valores no trânsito” e demais programas desenvolvidos pela CET na área de educação para o trânsito.

Na segunda etapa, foi executada a coleta de dados por meio da aplicação de um questionário dividido em duas fases. A primeira consistiu na avaliação do professor sobre o curso de capacitação, sendo o questionário preenchido no final de cada curso. A segunda fase correspondeu ao preenchimento de outro questionário, em entrevista por telefone, cujo objetivo foi levantar as ações quanto à aplicação de conteúdos de educação para o trânsito e meio ambiente em projetos desenvolvidos pelos professores em suas unidades escolares.

Parasuraman (1991) infere que o questionário é uma técnica de investigação composta por questões apresentadas por escrito às pessoas, tendo por objetivo o conhecimento de opiniões, crenças, sentimentos, interesses, expectativas, etc. Entre as vantagens do seu uso, encontram-se: a possibilidade de atingir um grande número de pessoas e a garantia de anonimato das respostas e do sujeito. O tipo de pergunta que compõe um questionário pode ser aberta (o interrogado responde com suas palavras), fechada (todas as respostas possíveis são prefixadas, múltipla escolha) e dupla (perguntas abertas e fechadas).

Quanto à entrevista, trata-se de uma técnica que pode ser utilizada como instrumento único de pesquisa ou, como no presente estudo, uma entrevista estrutura ou formalizada (questionário de contato direto), com uma relação fixa de questões, assim, objetivando-se aprofundar pontos já levantados por instrumento de coleta anterior. A entrevista é definida, por Haguette (1997, p. 86), como um “processo de interação social entre duas pessoas na qual uma delas, o entrevistador, tem por objetivo a obtenção de informações por parte do outro, o entrevistado”.

Gil (1999, p. 43) ensina que “as pesquisas exploratórias têm como principal finalidade desenvolver, esclarecer e modificar conceitos e idéias, tendo em vista a formulação de problemas mais precisos ou hipóteses pesquisáveis para estudos posteriores”.

Além disso, acrescenta Triviños:

Os estudos exploratórios permitem ao pesquisador aumentar sua experiência em torno de determinado problema. O pesquisador parte de uma hipótese e aprofunda seu estudo nos limites de uma realidade específica e buscando antecedentes, maior conhecimento para em seguida, planejar uma pesquisa descrita ou de tipo experimental (TRIVIÑOS, 1987, p. 109).

Ainda com relação à pesquisa, outro ensinamento:

[...] quanto à pesquisa qualitativa, esclarece a questão não está numa definição apriorística, mas que decorre de um processo indutivo que vai definindo-se na exploração dos contextos ecológico e social, onde se realiza a pesquisa. Ao pesquisador, além de ser fundamental no seu trabalho, deve preliminarmente, despojar-se de preconceitos, predisposições, para assumir uma atitude aberta a todas as manifestações que observa (CHIZZOTTI, 2003 apud SILVA, 2005, p. 13).

A este respeito, soma-se a opinião de Minayo:

O que torna a entrevista em instrumento privilegiado de coleta e informação para as ciências sociais é a possibilidade de a fala ser reveladora das condições estruturais, dos sistemas de valores, normas e culturais. A entrevista transmite, através de um porta-voz, as representações de grupos determinados em condições históricas, socioeconômicas e culturais específicas (MINAYO, 1998, p. 109).

Para a tabulação e organização dos dados foi utilizado o método do Discurso do Sujeito Coletivo, desenvolvido por pesquisadores da Universidade de São Paulo. A teoria da representação social e pressupostos sociológicos é o fundamento deste método.

A representação social é como uma linguagem que possibilita àqueles que pertencem à mesma formação sociocultural comunicar, apresentar e trocar ideias.

O Discurso do Sujeito Coletivo, a partir de uma série de operações feitas sobre depoimentos, procedimentos sistemáticos e padronizados, que agregam os depoimentos sem reduzi-los à quantidade, permite elaborar um discurso síntese,

com respostas de diferentes indivíduos, mas conteúdos discursivos de sentido semelhante. Com esse método, os dados são coletados por meio de entrevistas ou questionários com questões abertas, fazendo com que o pensamento possa se expressar enquanto conteúdo discursivo, como ocorreu com o presente estudo.

A esse respeito:

A técnica consiste basicamente em analisar o material verbal coletado em pesquisas que tem depoimentos como sua matéria-prima, extraindo-se de cada um destes depoimentos as Idéias Centrais ou Ancoragens e as suas correspondentes Expressões-Chave; com as Idéias Centrais/Ancoragens e Expressões-Chave semelhantes compõe-se um ou vários discursos-síntese que são os Discursos do Sujeito Coletivo. Em suma, o DSC constitui uma técnica de pesquisa qualitativa criada para fazer uma coletividade falar, como de fosse um só indivíduo (LEFEVRE; LEFEVRE, 2003, p. 2).

Para auxiliar na organização dos dados da pesquisa foi utilizado o *software* QUALIQUANTISOFT, desenvolvido pela USP e Sales e Paschoal Informática. Esse *software* é específico para o desenvolvimento de pesquisas que utilizam a técnica do Discurso do Sujeito Coletivo, permitindo relacionar dimensões quantitativas e qualitativas de um determinado estudo.

Para esta pesquisa foram consultados 214 docentes que participaram do Programa Fazendo Escola: educando para novos valores no trânsito, para professores do Ensino Fundamental II e Educação de Jovens e Adultos, no período compreendido entre abril de 2007 a fevereiro de 2010. Aceitaram participar da consulta, respondendo aos dois questionários, 86 professores.

6 EDUCAÇÃO DE TRÂNSITO NO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

Com o objetivo de eliminar ou minimizar a violência retratada pelos acidentes de trânsito, surgiu a educação para o trânsito. Além das medidas de legislação e sinalização, as primeiras referências sobre educação de trânsito, como disciplina, podem ser encontradas nos Estados Unidos. Basicamente, essas referências relacionavam-se com a educação para a direção, manutenção de veículos automotores e normas de circulação viária.

Na década de 1920, as companhias de seguro demonstraram mais preocupação com o dano patrimonial e com as indenizações do que com a segurança dos indivíduos, com grande interesse na educação para o trânsito.

Há referência, nos anos 30, do século passado, também nos Estados Unidos, sobre a matéria de educação para o trânsito nas escolas, com isso intencionando diminuir os acidentes, uma vez que o sistema viário era cada vez mais perigoso. Foram adotadas campanhas de educação pública na cidade de New York, onde o índice de acidentes com veículos automotores aumentava frequentemente.

A Inglaterra aparece como um dos países no qual o investimento nesse sentido foi contemplado. Desde o surgimento dos primeiros veículos automotores, havia preocupação em criar normas e adotar medidas que viabilizassem a segurança do tráfego em suas cidades. Algumas medidas foram os estudos das vias de tráfego voltados para a redução de acidentes, que cresciam à medida que aumentava o número de veículos em circulação.

Tanto nos Estados Unidos como na Inglaterra e Suécia, foram criados vários dispositivos na busca de maior segurança para o condutor e para o pedestre. Até os anos de 1950, a educação de trânsito estava vinculada às normas disciplinadoras, isto é, não havia programas educativos específicos que buscassem a preparação do indivíduo para a prática do trânsito enquanto espaço de convivência social. A partir de 1956, o tema passa a ser debatido em instâncias técnicas e políticas, principalmente nos Estados Unidos.

Na década de 1960, o governo americano resolve tratar a questão da segurança viária em âmbito federal, através do *Department of Transportation*, que passa a estabelecer normas rígidas para incorporar fatores e dispositivos de segurança de veículos.

Na década de 1970, outros países começam a investir na questão da segurança viária, como a França, o Japão e a Austrália. A França, por exemplo, criou o Conselho Interministerial para a Segurança Viária, em 1972, tomando as primeiras medidas para controlar as atividades viárias, cujo objetivo era tornar seguro o sistema para diminuir o número de acidentes.

As medidas tomadas pelos diversos países desenvolvidos refletem momentos distintos de saturação do tráfego nas vias públicas e da violência, em virtude do grande número de acidentes com veículos. Essas ações emergentes foram possíveis a partir do momento em que o trânsito passou a ocupar espaço relevante na política nacional daqueles países. Enquanto nos Estados Unidos a preocupação com a segurança estava voltada ao uso do automóvel e à perícia de seus condutores; na Europa e no Japão, a preocupação se convergia ao uso de equipamentos coletivos e alternativas de transportes de massa.

No Brasil, a preocupação com a adoção de medidas de caráter educativo encontra referência na década de 1960, com a Resolução do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, que instituiu diretriz para a Semana Nacional de Trânsito e orientou o desenvolvimento de campanhas que deviam atingir a todos os cidadãos.

Dessa forma, o governo brasileiro acreditava contribuir para a conscientização do povo concernentemente à prática segura do trânsito. No Código Nacional de Trânsito de 1966, a educação para o trânsito já se tornara obrigatória nas escolas, mas pouco aplicada na maior parte dos municípios brasileiros.

O Código de Trânsito Brasileiro, em vigor desde 1997, propôs inovações quanto ao código de 1966, nas leis de trânsito, quando, por exemplo, inseriu a pontuação cumulativa na carteira de habilitação, punindo, dessa maneira, o condutor infrator que, no prazo de doze meses, atingisse vinte pontos ou mais. As infrações conforme a gravidade, definida pelo código, podem variar de uma pontuação mínima de três (infração leve) até sete pontos (gravíssima). Outra modificação foi a municipalização do trânsito, transferindo ações e responsabilidades quanto ao trânsito para o âmbito local, da cidade.

No contexto atual, a educação para o trânsito é de responsabilidade do órgão municipal de gestão do trânsito. Segundo o Código de Trânsito Brasileiro (BRASIL, 1997), Capítulo VI, artigo 74, “a educação para o trânsito é um direito de

todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito”. Seu artigo 76 acrescenta:

A educação para o trânsito deve ser promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º, e 3º. graus, por meio de planejamento e ações coordenadas entre órgãos e entidades de Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação (BRASIL, 1997).

Na cidade de São Paulo, a Companhia de Engenharia de Tráfego é o órgão gestor do trânsito. Além da gestão do espaço físico de circulação da cidade, de pedestres e motoristas, cabe a ela, criar e conduzir ações de educação para o trânsito a fim de mediar as relações entre todos os atores no espaço urbano.

7 MEIO AMBIENTE E EDUCAÇÃO AMBIENTAL

O ambientalismo, como movimento social de caráter global, surgiu na década de 1960. Esse período foi marcado por grandes movimentos de transformação; muitos deles buscando libertarem-se dos valores das gerações anteriores. Assistimos, nessa década, um aumento dos problemas ambientais. A resposta de alguns segmentos da sociedade foi a crítica à exploração predatória dos recursos naturais e ao modelo econômico capitalista.

Em 1972, ocorreu a publicação do documento *Limites do Crescimento*, produzido pelo Clube de Roma, grupo criado em 1968, por especialistas em diversas áreas, que se reuniam para debater problemas que atingiam a humanidade, como a pobreza, meio ambiente, entre outros, e que até hoje produzem documentos de análise da conjuntura ambiental. Esse estudo condenou o crescimento econômico a qualquer custo e expôs o fato de que, numa situação de consumo crescente, a humanidade caminhará para um colapso.

Segundo Rodrigues (2008), o documento examinou as relações entre: 1) o consumo excessivo e a finitude das reservas de recursos naturais e minerais e 2) entre a exploração irracional desses recursos e a incapacidade de o planeta suportar os desgastes e o crescimento populacional. Nesse sentido o documento representou um avanço, visto que aproximou a questão ambiental daquilo que já se falava nos movimentos sociais, libertários, operários e estudantis da época.

O documento *Limites do Crescimento* foi levado para Estocolmo, por ocasião da Conferência das Nações Unidas sobre Ambiente Humano, em 1972.

Para Rodrigues,

É importante lembrar que a conferência, bem como outras conferências oficiais [...] não ocorrem senão a partir de uma série de pressões externas (movimentos sociais, imprensa, população em geral) e internas (por parte de diversos organismos e governos mundiais) É da conjunção destas pressões que surgem os grandes eventos em torno da questão ambiental (RODRIGUES, 2008, p. 21).

Esse evento reuniu 113 países, 19 órgãos governamentais e 400 organizações não-governamentais. Em suas plenárias, surgiu, por diversas vezes, a necessidade de analisarem-se questões ambientais para o campo da educação.

Dessa forma, contribuiu-se para intensificar o debate sobre a questão da educação ambiental.

Em consonância com Rodrigues:

A conferência de Estocolmo gerou três documentos: 1) a Declaração sobre o ambiente Humano, que destacava o papel dos governos, da ciência, da tecnologia, da educação e da pesquisa na promoção e preservação ambiental; 2) o plano de ação Mundial, ressaltou a importância da criação de um Programa Internacional de Educação ambiental; 3) o relatório Brundtland (Nosso Futuro Comum) publicado somente em 1987. Ele serviu de debate das II Conferencia da ONU sobre meio ambiente e Desenvolvimento, a RIO 92 (RODRIGUES, 2008, p. 21).

A partir de Estocolmo encontros, seminários e conferências passaram a reservar espaço ao tema ambiental. Alguns, inclusive, contribuíram para traçar espaços à educação ambiental. A conferência de Belgrado, por exemplo, em 1975, produzida pela UNESCO e pelo Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente (PNUMA), ressaltou orientações para a educação ambiental contínua, multidisciplinar e voltada aos interesses nacionais, sem deixar de considerar especificidades locais. A Carta de Belgrado, assinada neste evento, reconheceu o papel da educação ambiental na construção de uma nova ética global, promotora de um desenvolvimento racional. Em 1977, a Conferência de Tibilisi (capital da Georgia, ex-URSS) reuniu especialistas que discutiram diretrizes básicas na construção da educação ambiental. Pontos importantes dessa conferência foram o enfoque multidimensional empregado ao termo meio ambiente, além das dimensões físicas e biológicas englobando outras dimensões como social, política, ética, técnica, cultural e econômica, e a recomendação do enfoque interdisciplinar a fim de evitar que fosse constituída em uma única disciplina.

A educação ambiental reforçou-se a partir da década de 1980. Pertence à época, a publicação do Relatório Brundtland, em 1987, que propôs a solução dos problemas ambientais vinculada à promoção do desenvolvimento sustentável, definido como o desenvolvimento que tem como meta atender as necessidades do presente sem comprometer a possibilidade de gerações futuras. Essa diretriz foi ampliada na Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, a Rio-92. Com efeito, a perspectiva do desenvolvimento sustentável deve ser assumida em larga escala, tendo como estratégias acordos e

compromissos entre governos do mundo. Participaram desse evento histórico 175 países e 180 chefes de Estados e governos, com vistas à articulação de compromissos para a gestão dos recursos naturais e modelos econômicos já no presente.

O documento oficial produzido na RIO – 92, a citada Agenda 21, resultou do debate de temas como energia, comércio internacional, tecnologia, entre outros, propondo ações estratégicas e metas de curto, médio e longo prazos, a fim de atingir uma realidade ambiental sustentável no século XXI.

Paralelo às reuniões desse evento, houve o Fórum Internacional de ONGs, com a participação de 10 mil representantes do mundo todo. Nesse fórum, a educação ambiental ganhou maior destaque, inclusive com o documento Tratado da Educação Ambiental para Sociedades Sustentáveis e Responsabilidade Global, que vinculou a educação ambiental à sustentabilidade global, numa visão mais equitativa do desenvolvimento econômico e social.

“Na recente crise ambiental, a educação tem sido lembrada como um instrumento capaz de responder positivamente a essa problemática, ao lado de outros meios políticos, econômicos, legais, éticos, científicos e técnicos” (RODRIGUES, 2008, p. 31).

Em 2002, Johannesburgo (África do Sul) sediou a Conferência da ONU sobre Desenvolvimento e Meio Ambiente, conhecida como RIO+10, com 185 países. Pouco se avançou nessa ocasião, visto que as dificuldades de integração global se encontravam cada vez mais sem controle devido a sérias divergências entre os países industrializados e ricos e os países com profundo nível de pobreza.

No Brasil, a questão ambiental chegou no final dos anos 60, do século passado, e início da década de 1970. Movido pelo crescimento econômico a qualquer custo, aberto ao capital estrangeiro, a publicidade do governo se baseou no chamado “milagre econômico”, fruto de uma exploração desenfreada dos recursos naturais.

Como resposta à pressão de movimentos pela conservação ambiental, o governo criou a Secretaria Especial de Meio Ambiente (SEMA), que elaborou normas e padrões de conservação ambiental. Nesse contexto, a educação ambiental foi reconhecida como um importante instrumento de preservação ambiental.

Na década de 1980, como parte do processo de redemocratização do país, foi promulgada a Constituição Federal de 1988, com destaque para a implantação da Educação Ambiental que foi inserida entre seus artigos. (Art. 125, inciso VI). Nesse artigo, o Poder Público se incumbem de promover a educação ambiental em todos os níveis de ensino, assim como de promover a conscientização pública para preservação do meio ambiente. A lei que propõe essa questão na prática foi regulamentada em 27 de abril de 1999 (Lei Federal 9.795), que institui a Política Nacional de Educação Ambiental (PNEA).

Alguns autores citam o equívoco gerado por misturar-se o tema ecologia e educação ambiental. Quando se centraliza a questão ambiental apenas no debate sobre recursos naturais, perde-se o caráter crítico da reflexão que deve envolver o entendimento do meio ambiente urbano, e não apenas o aspecto do meio ambiente natural.

A lei que institui a Política Nacional de Educação Ambiental veta a criação de disciplinas de Educação Ambiental, recomendando-se a abordagem do tema de forma transversal ao currículo, do ensino fundamental ao médio. Na década de 90, o MEC lançou os Parâmetros Curriculares Nacionais instituindo a Educação Ambiental como tema transversal a ser trabalhado por todas as áreas do currículo, de forma contínua e integrada.

A prática interdisciplinar propõe o trabalho coletivo, contextualizado e solidário, que nasce do encontro de diversos campos do saber e surge no conhecimento que se produz a partir da abertura dos limites de cada disciplina e do trabalho cooperativo e colaborativo possível a partir da abertura proposta. Sendo assim, na atualidade, como em seu histórico, a educação ambiental orienta-se pela interdisciplinaridade.

Superar o enfoque estritamente disciplinar sem dispensar a contribuição específica de cada disciplina para o conhecimento é uma exigência fundamental para a compreensão da questão ecológica e ambiental, considerada em sua abrangência e profundidade (MAGOZO, 2005, p. 426).

Nesse sentido, a educação ambiental almejada torna-se um instrumento de gestão através do qual construímos valores, conceitos, habilidades e atitudes que possibilitam o entendimento da realidade, da vida e atuação lúcida e responsável de atitudes individuais e coletivas no ambiente natural e no ambiente urbano. Nessa

perspectiva, questionamos nossa consciência e estimulamos novos valores dos tradicionais ou habituais.

A maior contribuição da EA estaria no fortalecimento de uma ética socioambiental que incorpore valores políticos emancipatórios e que, junto com outras forças que integram o projeto de uma cidadania democrática, reforce a construção de uma sociedade justa e ambientalmente sustentável (LUZZI, 1999, p. 382).

Mais que transmitir conceitos e conteúdos disciplinares, educar ambientalmente significa: reduzir custos ambientais, efetivar o princípio da preservação; fixar a ideia de consciência ecológica, incentivar o princípio da solidariedade, efetivar o princípio de participação, tomar o ambiente como parte de si e sua existência enquanto parte daquele meio também. Em outros termos, a educação ambiental deve necessariamente conduzir ao exercício da cidadania, seja diante dos recursos naturais, seja diante da realidade urbana em que o cidadão vive.

A educação ambiental é um processo de educação política que possibilita a aquisição de conhecimentos e habilidades, bem como a formação de atitudes que transformam necessariamente em práticas de cidadania que garantem uma sociedade sustentável (CASTRO; CANHEDO, 2005 apud PHILIPPI JR.; PELICIONI, 2005, p. 405).

Quanto aos educadores comprometidos com a qualidade do meio ambiente, eles devem ser:

Cidadãos comprometidos na construção de uma sociedade multicultural e intercultural, pela abertura e valorização das diferentes formas de conhecimento, e pela aproximação à realidade, que transcende a racionalidade instrumental, entendendo-a como uma construção da autonomia da pessoa e de seu sentido de responsabilidade (LUZZI, 1999, p. 399).

Nessa perspectiva, conforme afirmam Castro e Canhedo:

Controlar a qualidade do meio ambiente para manter e melhorar a qualidade de vida da população, não é apenas uma responsabilidade dos governos, que elabora as normas e aplica as leis; é também, e principalmente, o compartilhamento da responsabilidade com a comunidade que pode acionar os instrumentos de que dispõe para a defesa de seus direitos (CASTRO; CANHEDO JR. 2005 apud PHILIPPI JR.; PELICIONI, 2005, p. 405).

7.1 AGENDA 21

No Rio de Janeiro, aconteceu em 1992, a ECO 92 – Conferência das Nações Unidas sobre meio ambiente e desenvolvimento, onde 178 países reuniram-se e pactuaram por meio da assinatura de vários documentos, dentre eles, a Convenção sobre Mudanças Climáticas e a Agenda 21.

A Convenção de Mudanças Climáticas comprometeu-se com a estabilização das concentrações de gases de efeito estufa na atmosfera, basicamente, aqueles provenientes da queima de carvão, petróleo e gás natural (combustíveis fósseis). A agenda 21, segundo Kohler e Philippi Jr. (2007), o principal registro da Rio 92 foi:

[...] um programa recomendado para Governos, Agências de desenvolvimento, Organização das Nações Unidas e grupos setoriais independentes, colocarem em prática – a partir da data de sua aprovação, em 14 de junho de 1992, e ao longo do século XXI, em todas as áreas onde a atividade humana incida de forma prejudicial ao meio ambiente (SECRETARIA DE ESTADO E MEIO AMBIENTE, 1997 apud KOHLER; PHILIPPI JR., 2005, p. 716).

Este acordo propõe como principal objetivo o desenvolvimento sustentável: economia viável, justiça social e equilíbrio ambiental.

Tal documento resultou na consolidação de diversos relatórios, tratados, protocolos e outros documentos, elaborados durante décadas na esfera da ONU. A Agenda 21 ampliou o conceito de desenvolvimento sustentável, buscando conciliar justiça social, eficiência econômica e equilíbrio ambiental. Trata-se de um documento que procurou os caminhos para concretizar tais conceitos, indicando as ferramentas de gerenciamento necessárias. Ofereceu ainda, políticas e programas para obter um equilíbrio sustentável entre consumo, população e capacidade de suporte do planeta (SIRKIS, 1999 apud KOHLER; PHILIPPI JR., 2005, p. 716).

Além da preservação do verde e animais em extinção, esta proposta de desenvolvimento reflete a respeito de questões como consumo, habitação, pobreza, saúde, transportes. Propondo, desse modo, ações de planejamento integrado em que se equilibram os desenvolvimentos social, econômico, ambiental e tecnológico, mas garantindo qualidade de vida e sobrevivência do planeta no século XXI.

Na construção da Agenda 21, há o envolvimento do poder público, privado e sociedade civil, sendo que a base é o princípio da sustentabilidade, a sustentabilidade socioambiental.

A ampla participação na tomada de decisão é fundamental para atingir o desenvolvimento sustentável, o fortalecimento da democracia, a formação cidadã e, conseqüentemente, da Agenda 21 (KOHREL; PHILIPPI JR., 2005, p. 718).

O conceito de sustentabilidade considera este princípio como sistêmico incorporando ao seu significado, além da esfera ambiental, a econômica, social e cultural. Utilizar os recursos necessários ao desenvolvimento e manutenção dos povos atuais, sem esquecer quem vem nas gerações futuras, entendendo-se cada esfera em sua magnitude: ecologicamente correto, economicamente viável, socialmente justo e culturalmente aceito.

A Agenda 21 não é apenas meio ambiente. Seu princípio reflete um consenso mundial e compromisso público quanto ao desenvolvimento e cooperação, entre os seres habitantes do planeta. Propõe a parceria entre atores capazes de tomar decisões que contribuam para o crescimento econômico, equidade social e proteção ambiental.

A agenda 21 não tem somente objetivos ambientais nem representa um processo de elaboração de plano de governo. É um planejamento do futuro com ações concretas a curto, médio e longo prazo, com metas, recursos e responsabilidades definidos. A sua implantação exige um planejamento estratégico e participativo entre o governo e a sociedade obtido por acordos, a fim de garantir um mundo melhor para a humanidade de hoje e das próximas gerações (KOHREL; PHILIPPI, 2005, p. 719).

A Agenda 21 Global possui 40 capítulos agrupados em quatro seções:

- Seção 1. Dimensões econômicas e sociais - trata da relação meio ambiente e pobreza. Nesta seção, destaca-se não ser possível separar a problemática ambiental das questões sociais e econômicas.
- Seção 2. Conservação e gestão dos recursos para o desenvolvimento. Esta seção aborda a conservação e gerenciamento dos recursos para o desenvolvimento, as formas adequadas de uso dos recursos naturais, proteção da atmosfera e planejamento e gestão dos recursos naturais.

- Seção 3. Fortalecimento do papel dos principais grupos sociais. São apresentadas modalidades de apoio aos grupos sociais organizados para alcance do desenvolvimento sustentável.
- Seção 4. Estabelecimento dos meios para a implantação da Agenda 21. Aqui são feitas orientações quanto aos recursos e mecanismos de financiamento, assim como o papel institucional para a viabilização das políticas de desenvolvimento, como transferência tecnológica, educação, treinamento e circulação de informações.

Os países signatários comprometeram-se a produzir estratégias nacionais para o desenvolvimento sustentável e as autoridades locais devem estabelecer agendas locais, portanto o princípio de pensar o todo, pensar globalmente, mas as ações devem ser para o todo e para o local. Desta forma, a comunidade global será um reflexo das tendências e escolhas feitas nas comunidades locais do mundo.

A Agenda 21 brasileira foi criada a partir do Decreto n. 1.160, de 21 de junho de 1994, mas a implantação só ocorreu em fevereiro de 1997, com as pressões internacionais na realização da Rio+5 e o processo de discussão de algumas Agendas locais em São Paulo, Rio de Janeiro e Santos. Foram propostos seis temas como centrais:

1. Gestão dos recursos naturais
2. Cidades sustentáveis
3. Agricultura sustentável
4. Infraestrutura e integração regional
5. Redução das desigualdades
6. Ciência e tecnologia para o desenvolvimento sustentável

O Capítulo 28 da agenda 21 Global enfatiza a importância das autoridades locais:

[...] são elas que constroem, operam e mantêm a infra-estrutura econômica e ambiental e social, supervisionam os processos de planejamento, estabelecem políticas e regulamentos ambientais locais [...]. Como o nível de governo mais próximo, das pessoas, tem um papel vital na educação

mobilização do público na promoção do desenvolvimento sustentável [...]. E em 1996 a maioria das autoridades locais de cada país deve ter realizado um processo de consulta com suas comunidades e alcançado um consenso sobre agenda 21 local (SMA,1997, p.473).

O processo de Agenda 21 local envolve o desenvolvimento de políticas locais para o desenvolvimento sustentável e de construção de parcerias entre autoridades locais e outros setores para implantá-la. Há a necessidade de criar um sistema de gestão, planejamento e políticas públicas envolvendo todos os setores da comunidade. Não é um ato informal, mas ações de planejamento da cidade.

A importância do nível local pode, da mesma forma, ser justificada, quando se constata que são nas cidades, onde se manifesta mais claramente os problemas que afetam a qualidade de vida da população. É a população que vive nos centros urbanos a que mais se serve e precisa dos recursos da natureza para a sua sobrevivência. Tal fato leva a concluir que essas comunidades poderão ser mais fácil e eficazmente conscientizadas e mobilizadas a participar de processos de proteção e de manejo sustentável de seus recursos naturais (KOHREL; PHILIPPI JR., 2005, p. 732).

7.2 A AGENDA 21 DA CIDADE DE SÃO PAULO

Como referido em páginas anteriores, o documento que resultou na Agenda 21 da cidade de São Paulo foi finalizado, como tal, em 1996, sendo composta por quatro blocos temáticos:

- Desenvolvimento Urbano
- Desenvolvimento Social
- Qualidade Ambiental
- Estrutura Econômica e Administrativa.

O tema Desenvolvimento Urbano centra-se na discussão sobre estruturação do espaço urbano do município e suas formas diversas de ocupação. A subdivisão do tema contempla três itens: Uso e Ocupação do Solo, Habitação e Trânsito e Transportes.

Com relação ao item três, referente ao Trânsito e Transportes, o texto introdutório do capítulo demonstra o peso dessa variável no desenvolvimento e nas condições ambientais da cidade.

O volume de veículos que circulam em São Paulo, associado às desfavoráveis condições de dispersão dos poluentes, compromete a qualidade do ar da região metropolitana. A segurança e saúde da população estão, também, comprometidas pela ocorrência de congestionamentos e de acidentes provocados pelas más condições de circulação na cidade (SÃO PAULO, 1996, p. 39).

Com relação ao sistema viário, o diagnóstico dá a entender que não acompanhou a expansão da cidade nas mesmas proporções. O sistema de trilhos não passa de 500km, o que dificulta a expansão para um transporte de massa, que não priorize o ônibus.

Segundo esse mesmo documento:

Muita preocupação tem sido despertada pela contaminação e degradação ambiental a que o meio urbano está sujeito. Os efeitos adversos que os sistemas de transportes produzem na atmosfera das cidades têm sido alvo de atenção e de consenso geral: em muitas localidades o transporte seja não só o responsável pela contaminação da atmosfera, mas também, causador de prejuízos à paisagem e degradação do ambiente urbano. Essa visão parcial vê os problemas urbanos como consequência direta da ação dos sistemas de transporte e não como decorrência do processo geral de urbanização, que condiciona esse mesmo sistema de transporte (SÃO PAULO, 1996, p. 41).

E aduz:

Muitas vezes relaciona-se a questão do trânsito apenas à poluição atmosférica das cidades, esquecendo-se que o impacto negativo do trânsito é mais abrangente, envolvendo a deterioração da qualidade de vida pelo stress vivido nos congestionamentos, pelo ruído gerado pelos veículos desregulados e pela insegurança que se vive diariamente na guerra que produz 2. 400 mortos por ano (SÃO PAULO, 1996, p. 42).

Entre os objetivos traçados para as ações de transportes, encontram-se pelo menos dois que retratam, de forma direta ou indiretamente, a importância da educação para o trânsito como meio para melhoria das condições de trânsito e meio ambiente:

- Aprimoramento dos procedimentos e técnicas de fiscalização e educação para o trânsito, tanto de motoristas e ciclistas quanto de pedestres.
- Desenvolvimento de comportamentos seguros no trânsito através da interação dos papéis de pedestre, ciclista e motorista, da prática da cidadania pela vivência em um espaço urbano, visando à redução dos

acidentes de trânsito, a garantia de segurança aos usuários do sistema viário e a eliminação de comportamentos individuais nocivos ao conjunto dos cidadãos.

Em atenção às ações propostas, o tópico seis ressalta a Educação Ambiental no Transporte e no Trânsito. O item reforça a importância de desenvolver programas voltados à educação para o trânsito como os que a CET já desenvolve, com objetivo de melhorar as condições de segurança do usuário, através de ações pedagógicas com crianças e adolescentes. Este item estabelece que devem ser:

- Estimulados programas direcionados à educação voltada para o comportamento no trânsito, como os que a CET já desenvolve, com o objetivo de melhorar as condições de segurança do usuário, através de ações pedagógicas com crianças e adolescentes: para a faixa etária de 3 a 6 anos a estratégia de trabalho adotada é o teatro "Trânsito Contado em Contos" e "O Contador de Estórias". De 7 a 11 anos (alunos do 1º Grau) é adotado o Espaço Vivencial de Trânsito - Unidade Móvel (uma cidade montada no pátio da escola). Para adolescentes é adotado o Espaço Vivencial de Trânsito – Unidades Fixas (espaço urbano simulado com instalações compostas de edificações e pistas contendo sinalização horizontal, vertical e semafórica, minicarros, *vídeos games* e videoclipe). Foi também desenvolvido recentemente o "Role Play Game", um jogo que cria situações onde os jogadores devem buscar soluções para seus personagens. Outro programa desenvolvido, "Travessia de Escolares", atua de modo a organizar o movimento de veículos e pedestres na área escolar, ampliando o trabalho pedagógico desenvolvido por meio dos programas de educação.
- Desenvolvidos trabalhos educativos conjunto com escolas e associações que atendem ao deficiente físico e mental.
- Desenvolvidas campanhas educativas e de conscientização junto aos usuários do sistema viário, tais como "Use o Cinto de Segurança na Cidade", "Nunca Feche o Cruzamento", "Use Farol Baixo na Cidade".
- Desenvolvidos Programas de Mensagens Educativas: aproveitar todos os espaços disponíveis nos impressos da CET, distribuídos como orientação aos

motoristas, para mensagens educativas sobre a preservação do meio ambiente.

- Incluídos no programa dos cursos ministrados aos motoristas de ônibus e de táxi, matéria referente à conscientização sobre o impacto do sistema sobre o meio ambiente.
- Incluídas informações educativas sobre o meio ambiente nos espaços vivenciais de trânsito do Centro de Treinamento e Educação de Trânsito - CETET.

Portanto, a educação para o trânsito foi contemplada na Agenda 21 de São Paulo como meio para a melhora nas condições de circulação da cidade, reforçando a importância, não apenas de investimentos em obras viárias e veículos para transporte, mas, também, a validade em disseminar comportamentos seguros e solidários para um trânsito e um ambiente mais equilibrados para todos.

A Agenda 21 da cidade de São Paulo, assim como vários instrumentos de apoio legal, preveem a educação ambiental para a melhoria da qualidade de vida da cidade e, entre as ações, como meio de disseminação de educação ambiental, encontram-se os programas de educação de trânsito da CET.

8 A CET E A EDUCAÇÃO DE TRÂNSITO

A Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) foi criada em 1976, tendo como missão sinalizar o sistema viário da cidade de São Paulo, época em que a capital possuía 6 milhões de habitantes e uma frota de 1,4 milhões de veículos (CET, 2007). Nesse período, a fiscalização e a educação de trânsito eram executadas por órgão do governo estadual. Aos poucos, porém, o Estado delegou ao Município poder de órgão fiscalizador e esse poder foi incorporado à CET.

Em 1980, foi criado o Centro de Treinamento e Educação de Trânsito (CETET) com objetivo de tornar-se o espaço físico oficial da CET, onde estariam sediadas as ações de educação para o trânsito. Antes da criação do CETET, as atividades eram desenvolvidas pela assessoria de comunicação social.

Atualmente, possui três frentes de atuação para o gerenciamento e segurança do trânsito: Engenharia, Fiscalização e Educação de Trânsito. Esta última constitui um dos grandes problemas da cidade. A esse respeito, refere Braga:

O Estado tem procurado enfrentar a insegurança no trânsito através da Engenharia, Fiscalização e Educação. No entanto, as ações de Engenharia e Fiscalização são limitadas pelo comportamento do homem, pois o tráfego é um sistema social, onde a negociação, a percepção e o julgamento assumem papéis muito importantes (BRAGA, 1995, p. 28).

O setor de educação de trânsito da CET é composto por três departamentos, independentes, cada qual com seu público-alvo e metodologia específica quanto às características psicológicas e ao risco ao qual estão expostos no trânsito, conforme orientação das estatísticas de acidentes de trânsito na cidade.

São atendidos mais de 20 mil munícipes por ano, em programas de educação não-formal, sendo crianças e jovens, motociclistas, grupos de terceira idade, professores da rede escolar, entre outros (CET, 2008b).

Sobre a educação formal, é importante ressaltar que a escola é um espaço importante para o processo educacional; mas não é o único. Na verdade, a educação não-escolar sempre existiu; porém, a partir do século XIX, a escolarização generalizou-se e o discurso pedagógico centrou-se mais nas unidades escolares. As educações formal e não-formal são intencionais e possuem objetivos claros de aprendizagem ou de formação. Todavia a não-formal pode ser realizada fora do

marco institucional ou mesmo afastar-se dos procedimentos escolares convencionais, permanecendo à margem do organograma do sistema educacional graduado e hierarquizado.

[...] conjunto de meios e instituições que geram efeitos educacionais a partir de processos intencionais, metódicos e diferenciados, que contam com objetivos pedagógicos prévia e explicitamente definidos, desenvolvidos por agentes cujo papel educacional está institucional ou socialmente reconhecido, e que não faz parte do sistema educacional graduado ou que, fazendo parte deste, não constitui formas estritas e convencionalmente escolares (TRILLA, 2003, p. 19).

Ainda, sobre a educação não-formal, Trilla nos diz:

Os meios educacionais não-formais podem cobrir uma ampla gama de funções relacionadas com a educação permanente e com outras dimensões do processo educacional global, marginalizadas ou deficientemente assumidas pela instituição escolar (TRILLA, 2003, p. 19).

Segundo, Castro e Canhedo Jr.:

Como responsabilidade do Poder Público, a lei determina que os governos nos níveis federal, estadual e municipal incentivarão a ampla participação das empresas públicas e privadas em parcerias com a escola, bem como as organizações não-governamentais na formulação e execução de programas e atividades vinculadas à educação ambiental (CASTRO; CANHEDO JR. apud PHILIPPI JR.; PELICIONE, 2005, p. 408).

É com base nesses diferentes entendimentos que a CET desenvolve seus programas de educação não-formal. Atualmente e de acordo com o público-alvo, são estes os programas desenvolvidos pelo CETET:

- **Público Infantil** - Programas para a faixa etária de 4 a 6 anos. Escolas e instituições de educação maternal e infantil.
 - *Contador de Histórias – As aventuras de Zig*: por meio da história do cavaleiro alado Zig, são trabalhados conceitos de segurança e cidadania no trânsito e preservação do meio ambiente. Atividade para crianças até 6 anos.



Figura 1 - Contador de história
Fonte: CET, 2009a

- *Teatro de Fantoques – Festa na Floresta*: os bichos da floresta irão viver uma grande aventura quando precisam sair da mata e enfrentar a agitação da cidade a fim de comprar o presente de aniversário do Leo, o leão. Nessa aventura, aprendem a usar os signos da cidade, como a faixa de segurança, a calçada, os semáforos, entre outros. Nessa atividade, são abordados, além dos conceitos de segurança e cidadania no trânsito, a solidariedade entre as pessoas, a amizade e o cuidado com o meio ambiente.



Figura 2 - Teatro de Fantoques – Festa na Floresta
Fonte: CET, 2009a

- **Ensino Fundamental I** - Programa para faixa etária de 7 a 10 anos. Escolas e instituições do 1º. ao 5º. ano.
 - *Espaço Vivencial de Trânsito - Unidade Móvel*: No ambiente escolar, utilizando o pátio ou a quadra de esportes da unidade escolar, é construído um modelo de cidade, com painéis que simulam casas,

comércios, serviços e carrinhos de espuma. O ambiente de vias e calçadas é sinalizado com faixas adesivas brancas. Desenvolve-se, então, uma dramatização, na qual os alunos são levados a refletir a respeito de comportamentos seguros e inseguros no trânsito e sobre a forma mais segura para a circulação.



Figura 3 - Espaço Vivencial de Trânsito – Unidade Móvel
Fonte: CET, 2009a

- **Ensino Fundamental II** - Programa para faixa etária de 11 a 17 anos. Escolas e instituições do 6º. ao 9º. ano.
 - *Espaço Vivencial de Trânsito - Unidade Fixa*: Local com pista sinalizada, veículos elétricos, *videogame* educativo e auditório. Nesse local, são recebidos cerca de 100 adolescentes por dia. Por meio de exposição dialogada e participação em atividades lúdicas, os monitores do local promovem reflexão sobre trânsito e cidadania. A importância do cuidado com o meio ambiente, entre eles, a importância da coleta seletiva de lixo, também faz parte da abordagem deste programa.



Figura 4 - Espaço Vivencial de Trânsito - Unidade Fixa
Fonte: CET, 2009a

- **Ensino Médio** – Programa para faixa etária de 15 a 21 anos. Escolas e instituições do 1º. ao 3º. ano e cursos profissionalizantes do 2º grau.
 - *GP Segurança no Trânsito*: por meio de jogo educativo, são trabalhados conceitos de direção defensiva, código de trânsito entre outros.
 - *Mídia e trânsito*: nessa atividade, é desenvolvido um debate com os alunos, tendo como elemento de discussão as propagandas e os valores disseminados pela mídia. É feita reflexão sobre a propaganda e a formação de valores.



Figura 5 - GP Segurança no trânsito
Fonte: CET, 2009a



Figura 6 - Mídia e Trânsito
Fonte: CET, 2009a

- *Teatro Boto em Trânsito*: tendo como inspiração a lenda amazonense sobre o boto, é criado um ambiente urbano para a lenda, sendo que os temas que permeiam este evento são as angústias e dilemas vividos pelos adolescentes, na fase de transição para a vida adulta.



Figura 7 - Peça Teatral: O Boto em Trânsito
Fonte: CET, 2009a

- **Formação de agentes multiplicadores em educação para o trânsito** – Programas de formação para futuros docentes ou educadores em exercício nas diversas escolas e instituições do município de São Paulo.
 - *Fazendo escola: educando para novos valores no trânsito* – O público-alvo são os educadores do Programa Escola da Família, universitários dos cursos de pedagogia e psicologia, educadores do Ensino Infantil, Fundamental I, II e Educação de Jovens e Adultos.



Figura 8 - Curso de Capacitação alunos pedagogia
Fonte: CET, 2009a

- **Público Adulto** – Programas para diferentes públicos voltados à faixa etária a partir de 18 anos.
 - Peça teatral - *A História do Boi Atropelado*: peça que tem como inspiração a figura do boi-bumbá. É feita abordagem sobre as dificuldades que o migrante encontra ao chegar a uma grande cidade como São Paulo. As dificuldades com o excesso de veículos na rua, as sinalizações, etc.



Figura 9 - Peça Teatral: A história do boi atropelado
Fonte: CET, 2009a

- *Programa para a Terceira Idade*: é executada uma atividade na qual o idoso recebe esclarecimentos quanto aos riscos e cuidados que devem ser adotados ao transitar pelas ruas. As pessoas, acima dos 70 anos, constituem-se nas maiores vítimas de atropelamento, por isso a necessidade de realizar uma atividade educativa para essa faixa etária.



Figura 10 - Programa para a de terceira idade
Fonte: CET, 2009a

- *Direção Defensiva* – Condutores: atividade cujo público-alvo é o motorista com Carteira Nacional de Habilitação (CNH) categoria B, C, D ou E. Busca instrumentalizar o condutor para situações adversas ou que exijam maior atenção no trânsito (chuva intensa, condução noturna, etc.).



Figura 11 - Direção Defensiva – parte teórica
Fonte: CET, 2009a

- *Palestra Acessibilidade Urbana*: nessa palestra, são abordados temas como o direito à acessibilidade para todos os segmentos da população, cadeirantes, pessoas com deficiência, entre outros.



Figura 12 - Palestra Acessibilidade Urbana
Fonte: CET, 2009a

- *Pilotagem Segura – Motociclista e Motofrete* – O público-alvo dessa atividade são motociclistas que utilizam a motocicleta como veículo profissional. A condução segura e responsável é o foco principal.



Figura 13 - Pilotagem segura
Fonte: www.cetsp.com.br

- *Palestras para Empresas* – São ministradas às empresas interessadas e abordam a questão da direção segura e qualidade de vida. O objetivo é promover a conscientização quanto à importância de adotar atitudes seguras e cidadãs no trânsito.



Figura 14 - Palestra empresa
Fonte: CET, 2009a

Embora existam muitos desafios a ser vencidos, a educação para o trânsito tem uma missão a desempenhar: propiciar a melhoria do meio ambiente local, com a certeza de que se está melhorando o planeta e a qualidade de vida de todos.

Se a melhoria nas condições ambientais de segurança e saúde - a convivência e circulação na cidade de São Paulo - depende de ações de gerenciamento de trânsito e transporte, de igual modo, ela depende da educação disponibilizada em espaço formal e informal, principalmente quando envolve o interesse de professores e onde existem indivíduos em formação.

8.1 PROGRAMA “FAZENDO ESCOLA: EDUCANDO PARA NOVOS VALORES NO TRÂNSITO”

Registra o Boletim Técnico nº 45, da CET:

Entendemos ser de suma importância estabelecer e ampliar a discussão dos vários aspectos do tema trânsito na rede escolar do município. Inserido de forma transversal e multidisciplinar no currículo escolar, o assunto estimula o debate sobre questões sociais e promotoras da democracia e da cidadania, extrapolando o ambiente de sala de aula e orientando a construção do conhecimento de maneira significativa e contextualizada. É fundamental, também, considerar a diversidade proporcionada pela contribuição que cada disciplina pode e deve oferecer, para se chegar a uma discussão consistente sobre trânsito e a busca de soluções (BRITO et al., 2009 p. 13).

Em 2006, a CET implantou e coordenou o programa “Fazendo Escola: educando para novos valores no trânsito”. , cujo objetivo era atender um número maior de municípios e disseminar, principalmente para crianças e jovens, sempre, mais conceitos de segurança e cidadania no trânsito. Até abril de 2009, o segmento do programa destinado à capacitação de professores recebeu o apoio da Secretaria Municipal de Educação.

O mesmo Boletim Técnico ainda assinala:

A construção da cidadania implica na incorporação de novos valores e atitudes, envolvendo direitos e deveres. No trânsito, uma atitude cidadã resulta na democratização das relações e respeito à vida, sendo a escola o local privilegiado para toda ação educativa e formação do futuro cidadão, a parceria com esta instituição é fundamental para a disseminação da proposta educativa do CETET (BRITO et al., 2009, p. 19).

O programa possui duas etapas de implantação. Na primeira, em 2006, foi feita a capacitação de jovens universitários do Programa Escola da Família, iniciativa do Governo do Estado de São Paulo e organizado por ele.

Esse programa contrata jovens universitários para atuarem nas comunidades do entorno das escolas estaduais de São Paulo, nos finais de semana. Os jovens desenvolvem desde atividades de lazer e entretenimento, como jogos de futebol e tabuleiro, até palestras e cursos sobre assuntos variados, como culinária, saúde da mulher, DST, entre outros. Dessa maneira, o programa Fazendo Escola, da CET, aproveitou a oportunidade para uma parceria com o programa Escola da Família e capacitou jovens universitários que puderam desenvolver atividades voltadas à segurança e cidadania no trânsito em suas comunidades escolares.



Figura 15 - Programa Escola da Família - Atividade em sala de aula, 2006
Fonte: CET, 2009a



Figura 16 - Programa Escola da Família, 2006
- Turma de Capacitação
Fonte: CET, 2009a

Na segunda etapa, iniciada em abril de 2007, foram capacitados professores do município de São Paulo, subsidiando-os para o desenvolvimento de projetos de educação para o trânsito. O grande diferencial do programa é a concepção de conteúdos específicos para os três níveis de ensino. Existe, portanto, um curso de

capacitação para o professor que atua na educação infantil; e outro para o professor do ensino fundamental I e também para o professor do ensino fundamental II e EJA, em suas escolas. Ao abordar o trânsito como tema transversal e interdisciplinar, espera-se, de forma sistemática e contínua, em conjunto com as demais disciplinas, contribuir para o processo de ensino e aprendizagem de alunos e professores.

O referido Boletim Técnico assim descreve:

O curso optativo Fazendo Escola, Educando para novos valores no trânsito, foi desenvolvido com o objetivo de capacitar profissionais de Educação Infantil, Fundamental I, II e EJA, subsidiando-os para atuarem de forma mais permanente na escola. Inicialmente, foi firmada uma parceria com a rede municipal de ensino, por meio do CETET, com o Termo de Cooperação Técnica nº 003-2007, de 25 de Abril de 2007, entre a Secretaria Municipal de Educação e a Secretaria Municipal de Transportes. Atualmente, o curso atende também educadores da rede estadual e particular, além de profissionais ligados à área de educação (BRITO et al., 2009, p. 17).

O curso possui carga horária de 20 horas, a serem desenvolvidas em 16 horas presenciais - com aulas teóricas; e em 4 horas a serem cumpridas em uma atividade extraclasse, chamada de reconhecimento de entorno.



Figura 17 - Capacitação Fundamental II e EJA, Atividade com Bexigas.
Fonte: CET, 2007



Figura 18 - Capacitação Fundamental II e EJA, Atividade em sala de aula
Fonte: CET, 2007

São conteúdos trabalhados no curso de Capacitação de Professores:

Módulo I

- O trânsito em São Paulo: histórico, evolução dos transportes e mudanças em decorrência da urbanização e ocupação das vias
- Transformações na paisagem urbana: a inserção do modo urbano, a degradação ambiental e a interferência do uso de veículos automotores
- O impacto das transformações na realidade urbana
- Estatísticas sobre acidentes de trânsito
- Profissão motofretista: a realidade do uso da moto como veículo profissional
- Comportamento humano e trânsito: a interferência do fator humano nos acidentes de trânsito
- Acessibilidade: a mobilidade urbana e acessibilidade para todos
- Características dos jovens e adultos

- Formação de opinião e seus reflexos no trânsito: a mídia como fator de interferência na formação de valores
- Educação para o trânsito como tema transversal

Atividade Extraclasse

- Pesquisa sobre o entorno da escola a fim de identificar a realidade local e propor soluções.

Módulo II

- O uso adequado da comunicação na abordagem educador/educando.
- Análise de músicas sobre trânsito
- Apresentação de esboço de projeto
- Atividade prática: visita ao Espaço Vivencial de Trânsito Unidade Fixa
- Atividade Lúdica: jogo educativo *GP de Trânsito*
- Apresentação dos trabalhos educativos do CETET.

A proposta inicial de atendimento desse programa era alcançar todas as escolas a rede municipal de ensino da cidade de São Paulo, no período de três anos, entre os anos de 2006 a 2008. Esta meta seria alcançada com a capacitação de pelo menos dois professores de cada unidade escolar, que seriam transformados, então, em agentes multiplicadores para os demais educadores da unidade escolar.

Para a presente dissertação foi considerado o segmento de Ensino Fundamental II e EJA, participante no período de abril de 2007 a fevereiro de 2010. Nesse período, foram capacitados 214 educadores de mais de 40 escolas do município de São Paulo, atendimento considerado muito aquém daquele projetado inicialmente.

Dentre os fatores apontados para a baixa adesão ao programa, por parte dos professores do município, destacaram-se: a falta de tempo para a participação em atividades de capacitação e a não liberação do ponto (dia de trabalho) do professor para a participação em cursos, em dias letivos. O curso, nos primeiros seis meses da implantação, foi desenvolvido em dias úteis, de segunda à sexta-feira, em

dois horários: manhã e tarde. Após esse período, atendendo a demanda dos professores que preferiam fazer a capacitação aos sábados, buscando, inclusive, maior adesão aos cursos, a capacitação passou a ser ministrada em dois sábados, com 8 horas/aula cada. Mesmo com tal alteração, a demanda continuou abaixo do esperado, não atingindo a meta de capacitação de pelo menos dois professores de cada unidade de ensino do município de São Paulo.

9 A PESQUISA COM PROFESSORES: RESULTADOS QUALIQUANTITAVOS

Conforme descrito no item Metodologia, foram consultados 214 docentes que participaram da capacitação de professores – Fazendo Escola: educando para novos valores no trânsito – Ensino Fundamental II e EJA, no período de abril de 2007 a fevereiro de 2010. Aceitaram participar da consulta, respondendo ao questionário aplicado em duas etapas, 86 professores. A primeira etapa de aplicação do questionário deu-se ao final de cada curso de capacitação; a segunda etapa foi realizada por meio de entrevista por telefone. O questionário era composto de perguntas abertas e estruturadas que permitiram avaliar a opinião dos professores sobre o referido curso de capacitação. Perguntava-se, também, se o conteúdo do curso foi aplicado em projetos ou atividades de educação para o trânsito nas unidades escolares nas quais esses docentes lecionavam. As perguntas abertas permitiram a construção do Discurso do Sujeito Coletivo, como resposta-síntese aos questionamentos propostos nesta investigação.

Os professores entrevistados lecionam na cidade de São Paulo, no ensino fundamental II, as matérias de Língua Portuguesa, Educação Física, Matemática, entre outras.

Para manter o sigilo da identidade dos entrevistados as entrevistas foram numeradas, dessa maneira, recebendo cada professor entrevistado números de 1 a 86.

Após a aplicação dos questionários, os dados coletados foram inseridos no *software Qualiquantsoft*. As informações foram trabalhadas uma a uma na construção da Ideias Centrais e do Discurso do Sujeito Coletivo.

O trabalho de tabulação do *software* iniciou com a inserção do título da pesquisa e de cada pergunta que compunha o questionário de consulta. Em seguida, foram inseridos os dados de identificação dos entrevistados e as respostas uma a uma de cada pergunta. Na inserção das respostas, já era possível separar as Ideias Centrais e as Expressões-Chave de cada resposta e classificá-las. Assim, ao final da etapa de inserção dos dados, a tabulação dessas informações foi realizada automaticamente. Com base nas Ideias Centrais e Expressões-Chave, que são os trechos mais significativos de cada resposta, elaborou-se, com o uso do *software*, o Discurso do Sujeito Coletivo de cada Ideia Central.

Para a construção do Sujeito Coletivo foram selecionadas as principais Ideias Centrais (IC) de cada resposta. A reunião das ICs em Categorias foi feita pela semelhança semântica. Elaboradas as categorias que classificam todas as ICs selecionadas, foram construídos os Discursos do Sujeito Coletivo (DSCs) para cada categoria, assim, representando a resposta da coletividade. Para cada objetivo da pesquisa foi preparada uma pergunta ou um conjunto de perguntas.

9.1 IDEIAS CENTRAIS E DISCURSO DO SUJEITO COLETIVO

Foram analisadas as respostas dos participantes e delas extraídas as ideias Centrais e, desse modo, construídos os discursos do sujeito coletivo. Cada objetivo de pesquisa foi direcionado a uma pergunta ou conjunto de perguntas. A seguir, será apresentado o conjunto de Ideias Centrais e Discursos do Sujeito Coletivo:

Objetivo - Investigar a percepção dos professores sobre a contribuição dos conteúdos do curso para o aperfeiçoamento profissional e ao desenvolvimento de projetos em suas disciplinas.

1ª Questão – Os Conteúdos abordados foram:

Suficientes () Insuficientes () Excessivos ()

Comente:

- Síntese de Ideias Centrais

- A** - Suficiente. Dinâmico, variedade de técnicas e dinâmicas de grupo.
- B** - Suficiente. Atual
- C** - Suficiente. Para trabalhar trânsito na escola
- D** - Suficiente. Dados e Informações úteis
- E** - Suficiente. Claro e Objetivo
- F** - Suficiente. Ampliar conhecimento
- G** - Excessivo. Menor variedade de conteúdos e assuntos
- H** - Suficiente. Dinâmico e amplia o conhecimento
- I** - Suficiente. Compreensão do tema

J - Suficiente. Conteúdo e tempo apropriados

- Resultados Quantitativos

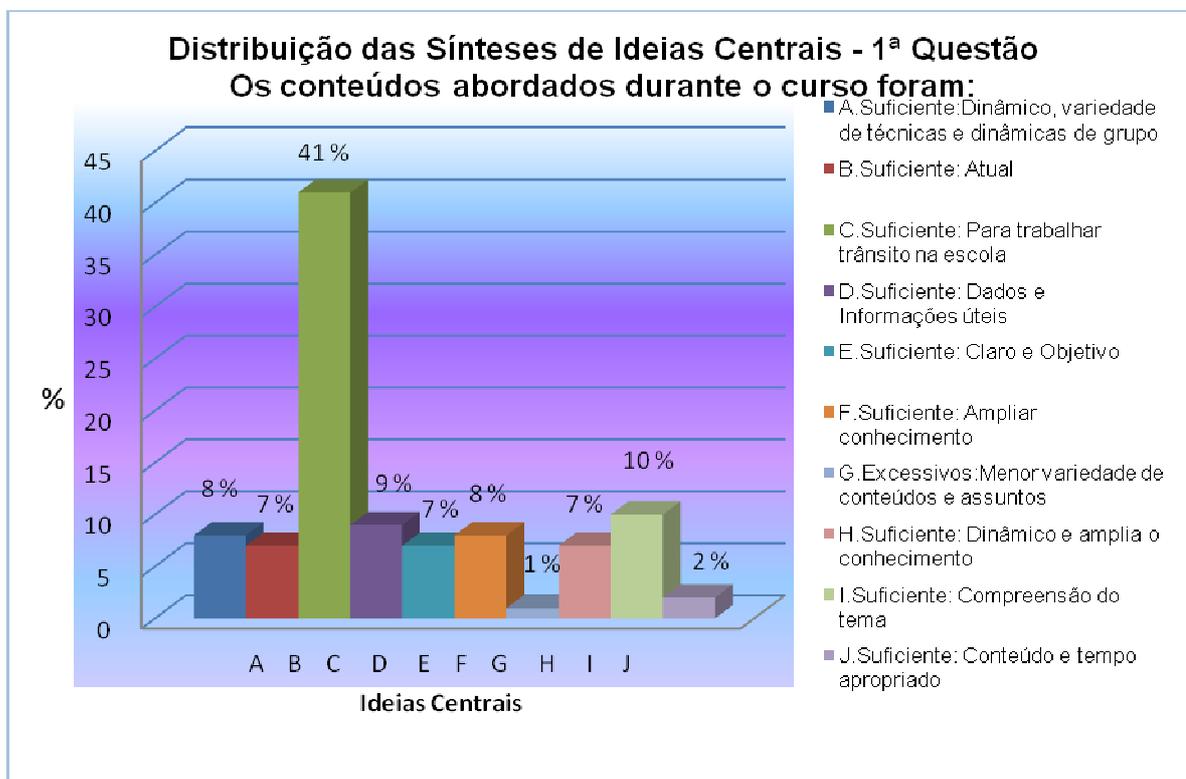


Gráfico 4 - Distribuição das Sínteses de Ideias Centrais – 1ª Questão

Pela análise do gráfico, percebe-se que a maioria dos participantes da Capacitação de Professores que responderam ao questionário considerou o conteúdo desenvolvido durante o curso suficiente, 99%. Apenas 1% avaliou o conteúdo excessivo. Com 41% temos que os professores estimaram os conteúdos como suficientes e como apoio ao trabalho com trânsito na escola; e 2%, que a distribuição entre o conteúdo e tempo proposto para o curso foi apropriado. Portanto, com relação aos conteúdos, podemos considerá-los adequados ao propósito do curso, dessa maneira, capacitando ao desenvolvimento de atividades de educação para o trânsito nas escolas e os mesmos são definidos como suficientes pela opinião dos professores.

Resultados Qualitativos - Desenvolvimento do Discurso do Sujeito Coletivo

A primeira questão obteve os seguintes DSCs para cada categoria:

Ideia Central A: Suficiente. Dinâmico, variedade de técnicas e dinâmicas de grupo

O conteúdo do curso é suficiente. O curso é dinâmico, apresenta variedade de técnicas e dinâmicas de grupo, o que amplia o repertório do professor, além de orientar a aprendizagem. Curso dinâmico e com ótimas técnicas. Abordagem excelente, dinâmico e técnicas interessantes. Dinâmicas de grupo e técnicas ajudam a aprender melhor o conteúdo.

Ideia Central B: Suficiente. Atual

O conteúdo do curso é suficiente. O conteúdo apresentado, pelas informações transmitidas pelo curso e o formato em que se apoia é muito atual. Os conteúdos são atualizados

Ideia Central C: Suficiente. Para trabalhar trânsito na escola

O conteúdo é suficiente. Os conteúdos permitem entender como e por que trabalhar trânsito. Permitem o desenvolvimento de projetos de educação para o trânsito. Os conteúdos fornecem aos professores subsídios para trabalhar e implantar o tema trânsito na escola. Os conteúdos são importantes para construir a educação de trânsito na escola. Os conteúdos são completos e permitem a aplicação na escola.

Ideia Central D: Suficiente. Dados e informações

O conteúdo é suficiente. Os dados e informações fornecidos são ótimos para produzirmos trabalhos sobre educação de trânsito, são muito úteis para o trabalho do professor.

Ideia Central E: Suficiente. Claro e objetivo

O conteúdo é suficiente. Os conteúdos são claros e objetivos, permitem a apresentação de forma clara e objetiva das necessidades de educação para o trânsito.

Ideia Central F: Suficiente. Ampliar conhecimento

O conteúdo é suficiente, pois amplia nossos conhecimentos enquanto docentes e amplia nosso conhecimento sobre trânsito.

Ideia Central G: Excessivos. Menor variedade de conteúdos e assuntos.

O conteúdo é excessivo. Poderia apresentar menor variedade de conteúdos e assuntos, pois já seriam contempladas as necessidades. Algumas técnicas repetem os conteúdos trabalhados em exposições.

Ideia Central H: Suficiente. Dinâmico e amplia o conhecimento

O conteúdo é suficiente, pois além de dinâmico, amplia nosso conhecimento sobre trânsito e educação para o trânsito, atualiza com relação ao código de trânsito. Permite conhecer sobre trânsito de forma dinâmica. Dinâmico e amplia nosso conhecimento.

Ideia Central I: Suficiente. Compreensão do tema

O conteúdo do curso é suficiente, pois permite melhor compreensão do tema trânsito, permite que o professor fale com mais segurança sobre o tema trânsito. O conhecimento amplia o entendimento sobre o tema trânsito. Deixou claro as normas e conteúdos, permitiu ter compreensão geral do tema.

Ideia Central J: Suficiente. Conteúdo e tempo apropriados.

O conteúdo do curso é suficiente, pois foi transmitido em tempo apropriado e possui carga horária em tempos apropriados para a transmissão do conteúdo. O tempo foi apropriado aos conteúdos disponíveis.

2ª Questão: A metodologia usada no curso foi:

Adequada () Inadequada ()

Comente:_____

- Síntese de Ideias Centrais

A -Adequada. Conhecimento, domínio dos professores e equipamentos

- B** -Adequada. Fácil aplicação
- C** -Adequada. Pertinente ao curso
- D** -Adequada. Leve e agradável
- E** -Adequada. Dinâmicas ajudam na aprendizagem
- F** -Adequada. Interessante e prende a atenção

- Resultados Quantitativos:

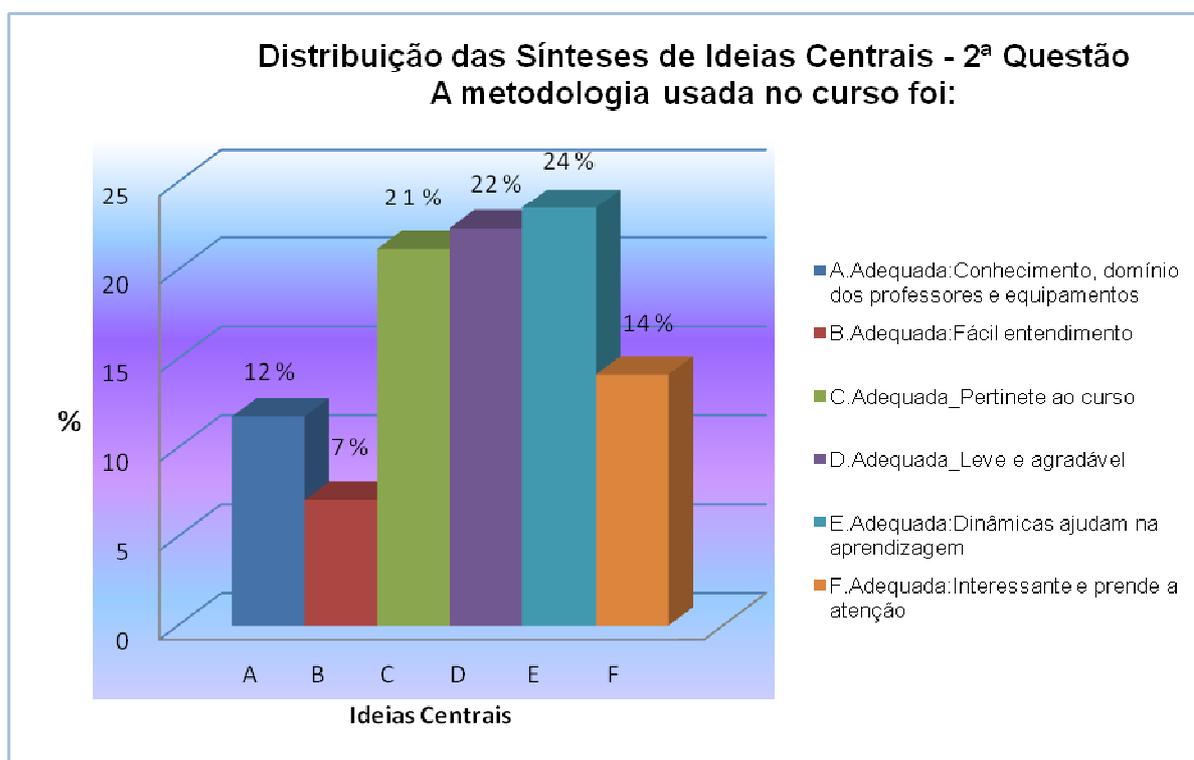


Gráfico 5 - Distribuição das Sínteses de Ideias Centrais – 2ª Questão

O gráfico demonstra que 100% dos professores que responderam à pesquisa avaliaram a metodologia adequada. A maioria reputou o formato de dinâmicas de grupo e técnicas como leve, agradável e que estas auxiliam na aprendizagem.

- Resultados Qualitativos - Desenvolvimento do Discurso do Sujeito Coletivo

A segunda questão obteve os seguintes DSCs para cada categoria:

Ideia Central A: Adequada. Conhecimento, domínio dos professores e equipamentos.

A metodologia é adequada, pois demonstra o conhecimento, domínio do conteúdo pelos professores do curso e domínio por parte destes professores do equipamento em uso no curso. Professores ótimos, com conhecimento do conteúdo e técnicas. Conhecimento dos recursos e uso dos equipamentos. Competência dos professores e aprendizagem certa.

Ideia Central B: Adequada. Fácil entendimento.

A metodologia é adequada, pois é de fácil aplicação na sala de aula, o conteúdo é de fácil aplicação, fácil compreensão e adequação. A metodologia é fácil para aplicação do conteúdo.

Ideia Central C: Adequada. Pertinente ao curso

A metodologia é adequada, pois é pertinente ao curso. O formato utilizado é adequado ao curso. A metodologia é positiva e adequada às finalidades do curso.

Ideia Central D: Adequada. Leve e agradável

A metodologia é adequada, pois é leve e agradável, contribuiu para um ambiente agradável de curso. A metodologia transmite os conteúdos de forma clara, objetiva e lúdica. A metodologia dispõe de forma diversificada e não-cansativa, agradável e interessante. A linguagem é simples e divertida, facilitou na apreensão do conteúdo, proporcionou momentos teóricos e práticos, dinâmicos e todos participaram, pois não é cansativo.

Ideia Central E: Adequada. Dinâmicas ajudam na aprendizagem

A metodologia é adequada, pois as dinâmicas são interessantes e apoiaram a aprendizagem, além de ajudarem na compreensão dos conteúdos, ajudam na aprendizagem. Poucas aulas expositivas foram importantes como apoio à aprendizagem, como apoio ao ensino, tornando o curso bastante dinâmico. Dinâmicas facilitam a aprendizagem.

Ideia Central F: Adequada. Interessante e prende a atenção

A metodologia é adequada, pois é interessante e prende a atenção, tornando o curso muito interessante. A metodologia torna o curso dinâmico, interessante e desperta a atenção. Os métodos são interessantes e ajudam na aprendizagem, pode-se afirmar que são superinteressantes e a metodologia é bem-explicativa.

3ª Questão: Os recursos didáticos usados foram:

Ótimo () Bom () Regular () Ruim ()

Comente:

- Síntese de Ideias Centrais

- A** - Bons. Claros e explicativos
- B** - Ótimos. Bem-utilizados e bem-empregados no curso
- C** - Bons. Pertinentes ao curso
- D** - Ótimos. Ótimas ideias de atividades
- E** - Bons. Recursos variados
- F** - Bons. Dinâmicos
- G** - Ótimos. Simples, diversificados
- H** - Ótimos. Recursos variados
- I** - Ótimos. Claros e explicativos

- Resultados Quantitativos:

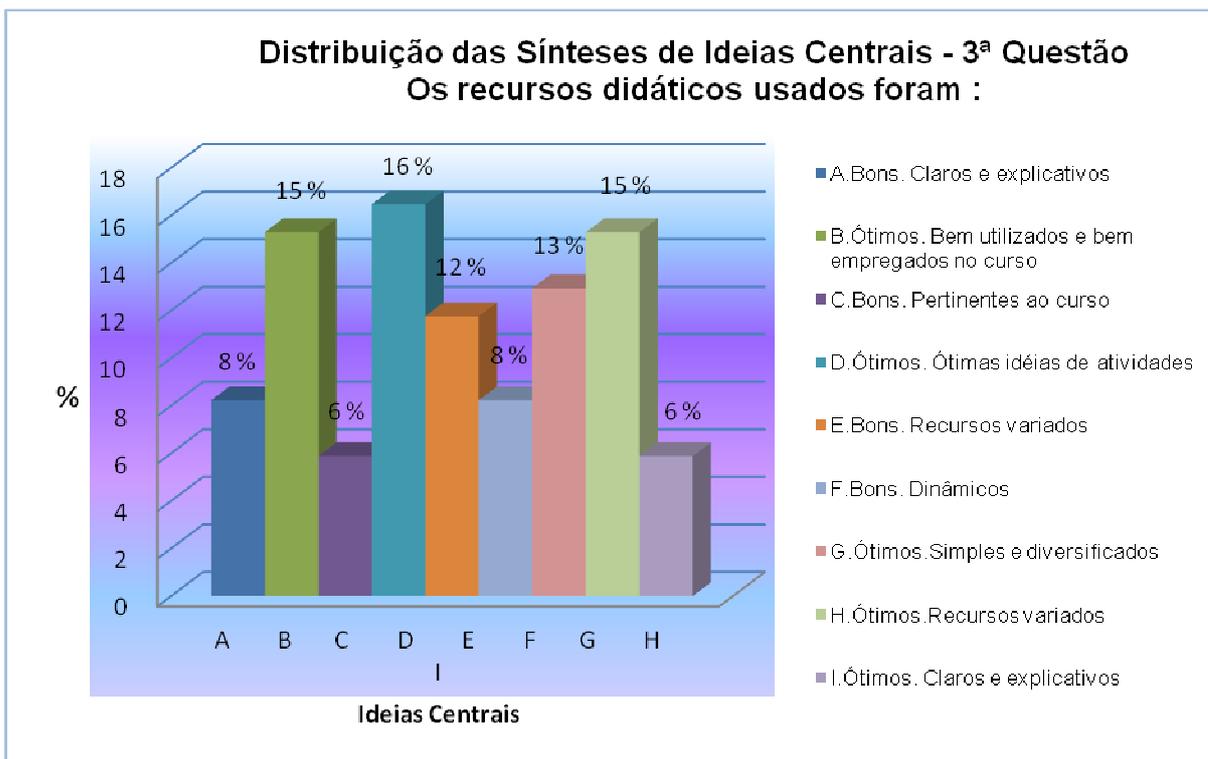


Gráfico 6 - Distribuição da Síntese das Ideias Centrais – 3ª Questão

A análise do gráfico aponta que os professores que responderam ao questionário estimaram os recursos didáticos usados como ótimos e bons. Não houve citação dos itens regulares e ruins para os recursos didáticos. Somando-se o item ótimo e bom, temos 100% das respostas neste quesito, dessa forma, demonstrando aprovação dos recursos didáticos pelos professores. Os professores citaram como positiva a variedade de recursos didáticos, bem como o fato de serem simples, claros, explicativos e bem-empregados durante o curso.

- Resultados Qualitativos – Discurso do Sujeito Coletivo

A terceira questão obteve os seguintes DSCs:

Ideia Central A: Bons. Claros e explicativos

Os recursos didáticos usados foram bons porque foram bem-utilizados, foram claros e explicativos servindo à finalidade do curso.

Ideia Central B: Ótimos: Bem-utilizados e bem-empregados no curso

Os recursos didáticos usados foram ótimos. Os recursos são de boa qualidade e foram bem-utilizados. Foram explicativos e perfeitos à proposta do curso. Foram bem-empregados, e foram coerentes e integrados ao curso. Boa relação com o conteúdo do curso, uso proveitoso.

Ideia Central C: Bons. Pertinentes ao curso

Os recursos didáticos usados foram bons, porque foram pertinentes ao curso, eficientes e coerentes ao curso. Foram coerentes e bem-utilizados.

Ideia Central D: Ótimos. Ótimas ideias de atividades

Os recursos didáticos usados foram ótimos. Forneceram ideias para atividades, ótimas ideias para adaptarmos em diferentes situações. Forneceram ideias para atividades em sala de aula. Foram importantes para o curso e forneceu ótimas ideias, muitas delas excelentes para desenvolvimento de atividades.

Ideia Central E: Bons. Recursos variados

Os recursos didáticos usados foram bons, pois foram variados, apresentaram diversas estratégias e variedade de atividades e os recursos são diversificados.

Ideia Central F: Bons. Dinâmicos

Os recursos didáticos usados foram bons, porque são dinâmicos e bem-utilizados.

Ideia Central G: Ótimos. Simples e diversificados

Os recursos didáticos usados foram ótimos, pois são simples, diversificados, coerentes e variados. São ideias simples e diversificadas, coerentes com a proposta do curso, facilitam a apreensão do conteúdo, proporcionando um aprendizado mais leve.

Ideia Central H: Ótimos. Recursos variados

Os recursos didáticos usados foram ótimos, pois os recursos foram variados, diversificados. Foram recursos diferentes e empregados adequadamente, abrangendo todos os conteúdos de forma variada.

Ideia Central I: Ótimos. Claros e explicativos

Os recursos didáticos usados foram ótimos, pois foram claros e bem-explicados, auxiliaram na compreensão do tema, são recursos simples e bem-explicativos, muito bons e explicados com qualidade.

4ª Questão: A carga horária foi:

Suficiente () Insuficiente () Excessiva ()

Comente:

- Sínteses de ideias centrais

- A** -Suficiente. Tempo e conteúdo distribuídos adequadamente
- B** -Excessiva. Poderia ser mais curta a carga horária
- C** -Suficiente. Adequada à proposta de conteúdo
- D** -Suficiente. Tempo suficiente
- E** -Excessiva. Repetição de conteúdos em dinâmicas
- F** - Insuficiente. Precisa de mais tempo

- Resultados Quantitativos:

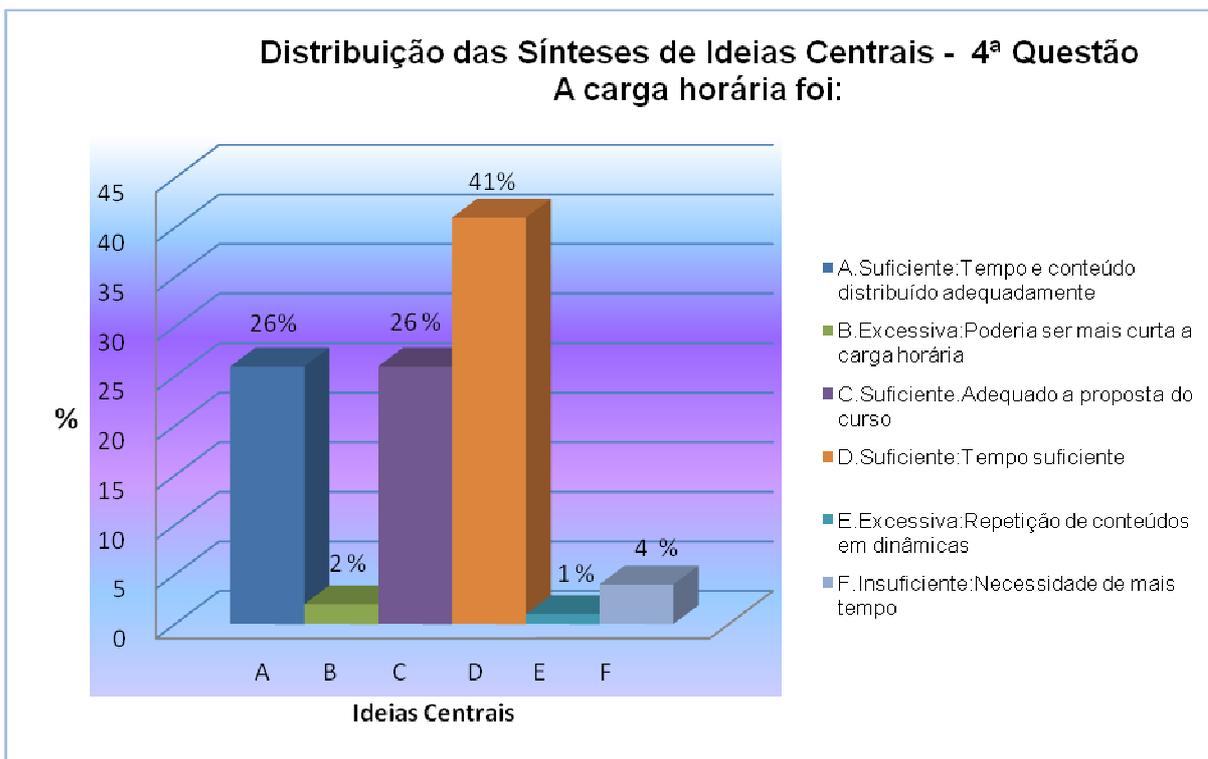


Gráfico 7 - Distribuição das Sínteses de Ideias Centrais – 4ª Questão

Apenas 3% das respostas à pergunta sobre a carga horária do curso apontaram-na como excessiva; e 4%, insuficiente, necessitando de mais tempo de curso ; por sua vez, 93% indicaram a carga horária como suficiente e adequada em tempo e conteúdo. Portanto, os cursistas reputaram a carga horária como um fator positivo dentro do curso.

- Resultados Qualitativos - Desenvolvimento do Discurso do Sujeito Coletivo

Estes foram os DSCs obtidos na quarta questão:

Ideia Central A: Suficiente. Tempo e conteúdo distribuídos adequadamente

A carga horária foi suficiente porque tempo e conteúdo foram distribuídos adequadamente. O tempo foi bem-distribuído e corretamente pela carga horária adequada. Tempo-conteúdo coerente. O tempo foi bem-planejado, bem-distribuídos.

Ideia Central B: Excessiva. Poderia ser mais curta a carga horária.

A carga horária foi excessiva, pois o período de curso foi muito longo para o conteúdo apresentado. Uma menor carga horária, menos tempo para o curso, contemplaria o conteúdo; alguns tópicos foram extensos.

Ideia Central C: Suficiente. Adequada à proposta do curso

A carga horária foi suficiente, pois foi adequada à proposta do conteúdo. Foi distribuída conforme o conteúdo. Uso adequado do tempo compatível com conteúdo proposto. Contemplou o conteúdo, tornando-se suficiente.

Ideia Central D: Suficiente. Tempo suficiente

A carga horária foi suficiente porque a disposição do tempo foi suficiente. O tempo na carga horária foi adequado para contemplar todo o conteúdo. Incluindo vídeos e dinâmicas. Tempo exato para a proposta e pertinente ao curso. Nem mais, nem menos tempo. Tempo bem-proveitoso. Tempo bem-distribuído e empregado.

Ideia Central E: Excessiva: Repetição de conteúdos em dinâmicas

A carga horária foi excessiva, pois o conteúdo é inadequado a esta carga horária, onde ocorreram repetições de conteúdos em dinâmicas.

Ideia Central F: Insuficiente: Necessidade de mais tempo

A carga horária foi insuficiente, pois são necessários mais dias para trabalhar estes conteúdos, necessidade de mais tempo.

5ª Questão: Quais conteúdos você considerou mais importante.

- Sínteses das Ideias Centrais

- A** - Conteúdos de Trânsito e Educação de Trânsito
- B** - Conteúdos Gerais (histórico, meio ambiente) e de Trânsito, Dinâmicas
- C** - Não Respondeu
- D** - Todos
- E** - Recursos Didáticos
- F** - Formação de Valores

- Resultados Quantitativos:

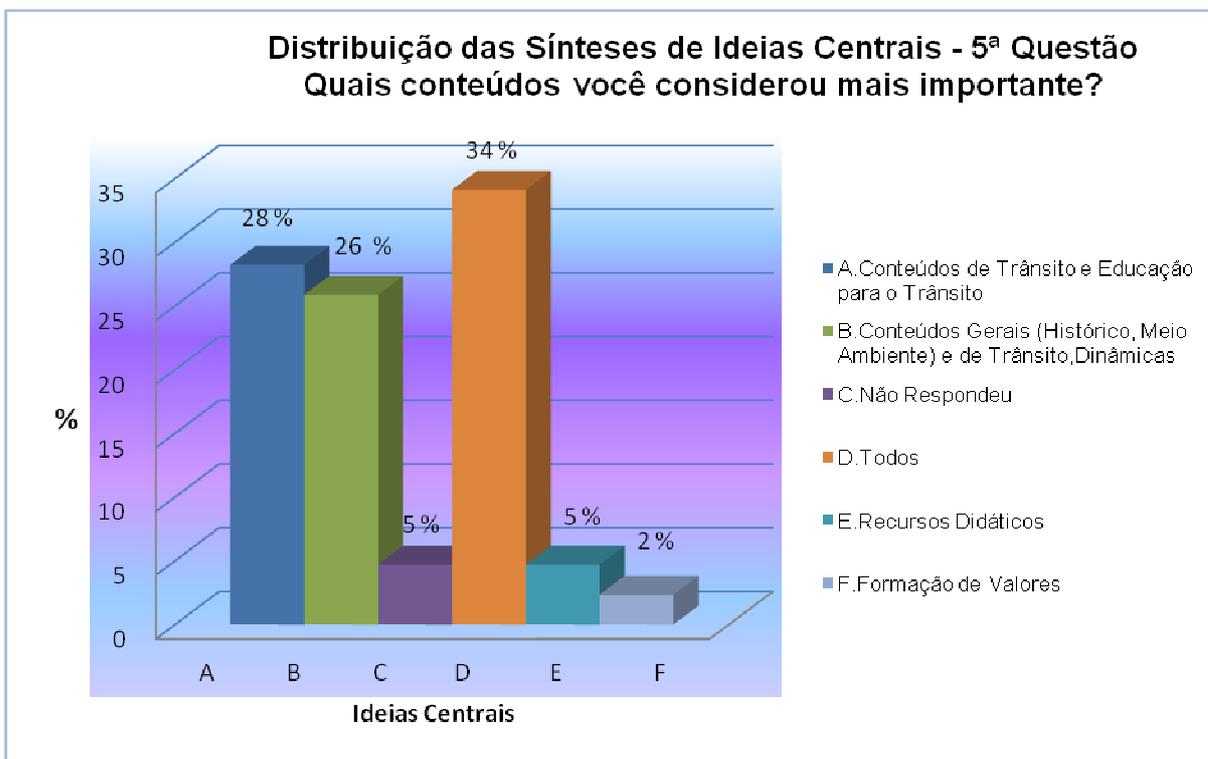


Gráfico 8 - Distribuição das Sínteses de Ideias Centrais – 5ª Questão

Este gráfico ilustra que 34% dos professores consideraram que todos os conteúdos foram importantes. , sendo que 28% citaram como importantes os conteúdos de trânsito e educação para o trânsito. Portanto 95% indicaram algum conteúdo ou todos como importantes; e apenas 5% não responderam a esta questão.

- Resultados Qualitativos - Desenvolvimento do Discurso do Sujeito Coletivo

Na sequência, os DSCs obtidos para a quinta questão:

Ideia Central A: Conteúdos de Trânsito e Educação para o Trânsito

Os conteúdos que considerei mais importantes foram o Código de Trânsito e os conteúdos sobre trânsito. As estatísticas e normas de trânsito, as regras de trânsito e conscientização, os gráficos e trabalhos realizados pela CET, segurança

no trânsito para pedestres e motociclistas, as mortes em acidentes de trânsito, travessia segura, legislação de trânsito e cinto de segurança, acessibilidade e pessoas com mobilidade reduzida. Conscientização da problemática entre motoristas e pedestres e como introduzir trânsito em sala de aula.

Ideia Central B: Conteúdos Gerais (histórico, meio ambiente) e de Trânsito, Dinâmicas

Os conteúdos que considerei mais importantes foram a História da Cidade de São Paulo, Estatísticas e Dinâmicas, Normas de Trânsito e Histórico da Cidade, Evolução e Meio Ambiente. Também são considerados importantes, trabalhar o tema Trânsito e Meio Ambiente, Cidadania, Pessoa com deficiência, a Inclusão e Dinâmicas que trabalham a Inclusão no Trânsito. Tecnologia e Educação para o Trânsito, Reportagens, Acessibilidade, Vídeos e Conteúdo de Trânsito. Proporcionar discussão sobre trânsito com toda comunidade, Trânsito, Sociedade e Meio Ambiente, Orientações para Pedestres, as mudanças ocorridas no Meio Ambiente, Aumento da População e Meio Ambiente, Histórico, Meio Ambiente e Panorama Atual de São Paulo.

Ideia Central C: Não Respondeu

Ideia Central D: Todos os Conteúdos

Os conteúdos que considerei mais importantes foram todos, pois de alguma forma a conjunção de saberes e conteúdos contribuiu para o entendimento da importância do trabalho com trânsito. Todos os conteúdos foram excelentes.

Ideia Central E: Recursos Didáticos

Os conteúdos que considerei mais importantes foram as dinâmicas de grupo, sugestões de atividades e recursos didáticos, pois estes auxiliaram no entendimento da proposta e serviram como referência para a construção de atividades.

Ideia Central F: Formação de Valores

Os conteúdos que achei mais importantes na capacitação de professores foram aqueles que discutem a formação de valores e respeito à vida. Também, foi

importante a conscientização sobre a problemática pedestres e motoristas, educação ambiental e trânsito, a cidadania no trânsito acima de tudo.

6ª Questão: De que forma o curso contribuirá para sua atuação enquanto educador?

- Síntese das Ideias Centrais

A - Construção de atividades de trânsito e melhora do comportamento futuro

B - Subsídios para sala de aula

C - Subsídios para trabalhar valores e a conscientização

D - Conhecimento melhora a atuação do educador

E - Não Respondeu

- Resultados Quantitativos:

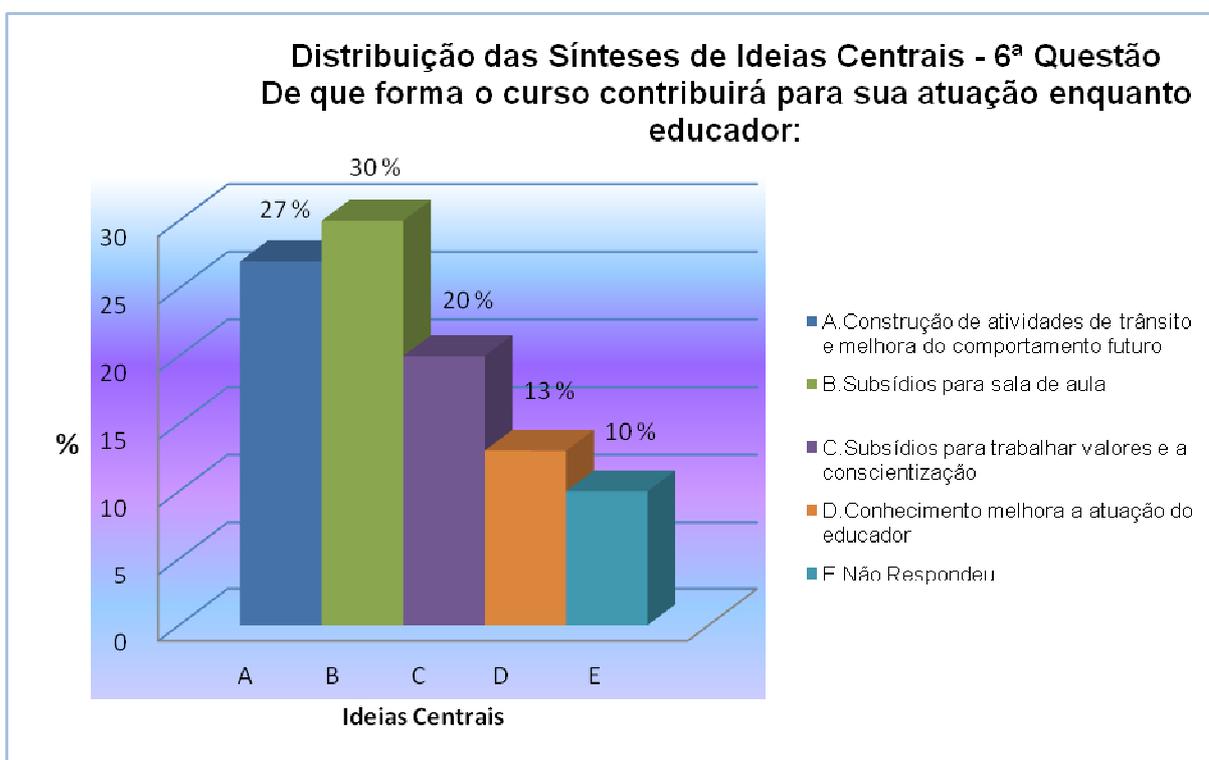


Gráfico 9 - De que forma o curso contribuirá para sua atuação enquanto educador – 6ª Questão

Ao analisar este gráfico, temos que 90% dos professores que responderam a esta questão consideraram que os conteúdos contribuirão para sua atuação

enquanto educador. ; 13% revelaram que o conhecimento melhora a atuação do professor, o que, neste caso, indica que os professores buscam conhecer para melhorar a sua prática; 77% apontaram para a construção de atividades de trânsito em sala de aula e subsídios para trabalhar valores e atitudes. Apenas 10% não responderam a esta questão.

- Resultados Qualitativos - Desenvolvimento do Discurso do Sujeito Coletivo

A sexta questão obteve os seguintes DSCs:

Ideia Central A: Construção de atividades de trânsito e melhora do comportamento seguro

O curso de capacitação de professores contribuirá para minha atuação como educador, pois esclareceu muito e contribuirá para execução de projetos na comunidade escolar, onde poderemos promover o debate sobre trânsito e cidadania. O curso favorecerá a implantação de projetos de educação para o trânsito como tema transversal, na escola. O curso proporcionou bons conhecimentos em relação a trânsito e cidadania, para a prática e construção de projetos com a comunidade e a escola. Os conteúdos desenvolvidos na capacitação de professores podem ser passados para os alunos. O curso proporcionou conhecimento que permite a organização do trânsito interno da escola. A capacitação fez um elo importante entre trânsito e meio ambiente, que pode servir como condutor para atividades na escola. As informações e didáticas oferecidas podem ser estratégias para utilizar os conteúdos em atividades na escola que disseminem o comportamento seguro.

Ideia Central B: Subsídios para sala de aula

O curso contribuirá para minha atuação enquanto educador, fornecendo novos recursos para o trabalho em sala de aula, oferecendo propostas de trabalho e dinâmicas, fornecendo conhecimento para sala de aula, conhecimento para trabalhar com os alunos. Contribuirá, também, oferecendo novas táticas e recursos para o trabalho do professor. O curso contribui, também, ao nos alertar para mantermos a atenção na sala de aula e em casa. O curso estimula a buscar mais subsídios para apoiar aos professores.

Ideia Central C: Subsídios para trabalhar valores e a conscientização

O curso contribui para minha atuação enquanto educador, fornecendo subsídios para trabalhar a conscientização, a educação no trânsito e a solidariedade, a conscientização para alunos e subsídios para o professor, a trabalhar com o aluno e conscientizá-lo, ao despertar para a responsabilidade do educador como agente multiplicador de valores no trânsito, ao conscientizar os alunos sobre respeito no trânsito. O curso fornece uma visão técnica centrada na prática da cidadania no trânsito, orientando para o aprendizado e cidadania. O curso fornece, também, orientações sobre adolescentes e comunidade.

Ideia Central D: Conhecimento melhora a atuação do educador

O curso contribui para minha atuação enquanto educador, pois o conhecimento é importante para a capacitação do professor, uma vez que o conhecimento melhora a atuação do docente. Os conhecimentos desenvolvidos no curso permitem que os professores atuem de forma a exercer reflexão e a prática no desenvolvimento de projetos interdisciplinares. O curso permite que o professor transmita a comunidade o que a CET faz e o que é o trânsito, podemos assim informar e orientar sobre o trânsito, promovendo a conscientização, a relação direitos e deveres. Abre nosso olhar para a interdisciplinaridade, o foco nas crianças e leis de trânsito

Ideia Central E: Não Respondeu**7ª Questão: Comentários e Sugestões:****- Sínteses das ideias centrais**

- A** - Curso muito bom e com conteúdos importantes
- B** - Capacitação para o professor é importante
- C** - Sugestões para melhorar o curso
- D** - Educação para melhorar os comportamentos no trânsito

- Resultados Quantitativos:

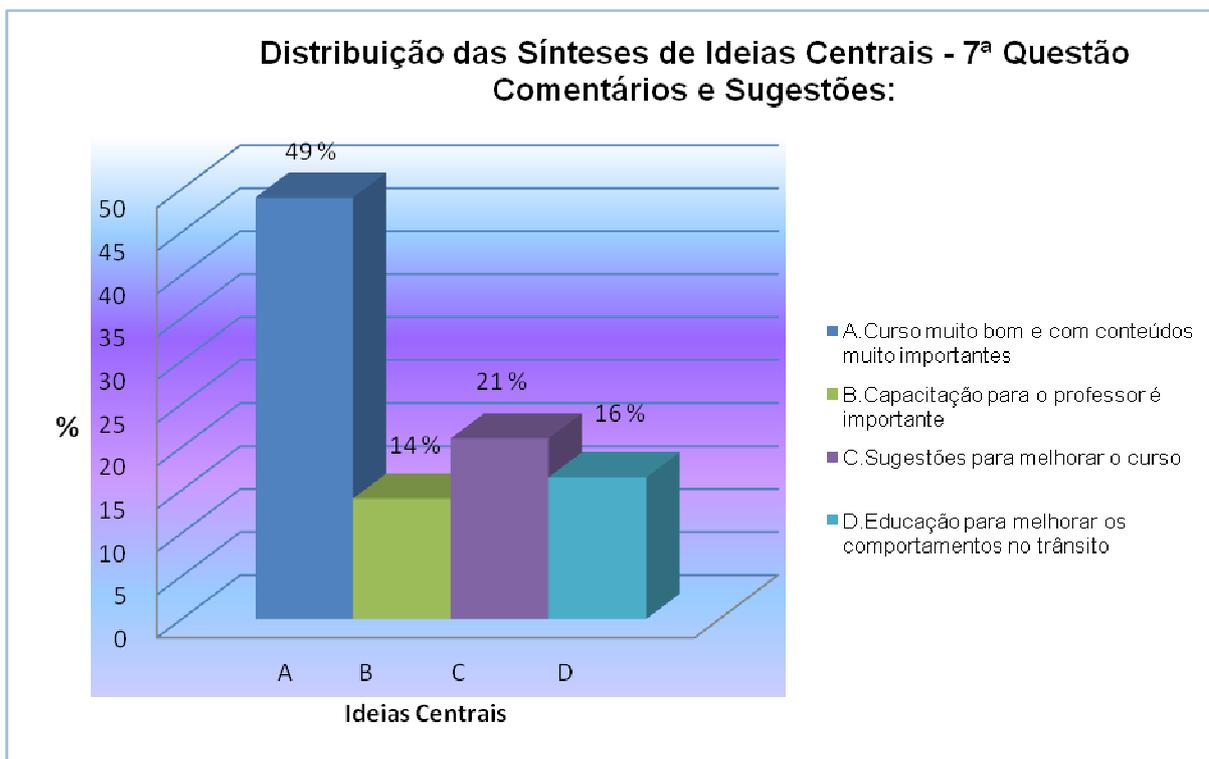


Gráfico 10 - Distribuição das Síntese de Ideias Centrais – 7ª Questão

A partir deste gráfico, temos que 49% dos professores que responderam a esta questão reputaram o curso como muito bom e com conteúdos importantes; 16% consideraram que a educação pode melhorar os comportamentos no trânsito. Os comentários e sugestões ressaltaram de forma positiva o curso.

- Resultados Qualitativos - Desenvolvimento do Discurso do Sujeito Coletivo

A sétima questão obteve os seguintes DSCs:

Ideia Central A. Curso muito bom e com conteúdos importantes

O curso é muito bom e vocês deveriam procurar mais lugares para divulgar, pois o curso é muito bom e importante para desenvolver a consciência crítica. As dinâmicas de grupo e o material utilizado são de fácil linguagem. Os professores são

competentes. Adorei o curso, os instrutores; precisa ter maior divulgação. A Equipe é competente e o conteúdo importante. Precisava ter mais horas de curso.

Ideia Central B. Capacitação para o professor é importante

Cursos são importantes para a educação: precisa ter mais cursos.

Ideia Central C. Sugestões para melhorar o curso

O que sugiro para melhorar o curso é mudar o dia da semana para sábado, ampliar o número de dias de curso e mais horas para o curso.

Ideia Central D. Educação para melhorar os comportamentos no futuro

Meu comentário é que educação é continuidade, necessária para evitar acidentes; é preciso ter continuidade.

Objetivo - Identificar e analisar se os conteúdos e as práticas educativas que estão sendo desenvolvidas pelos professores que participaram do programa Fazendo Escola: educando para novos valores no trânsito, podem contribuir para difundir conhecimentos com relação à educação para o trânsito e às questões ambientais relacionadas com o trânsito.

8ª Questão: Após sua participação no curso Fazendo Escola: educando para novos valores no trânsito, para professores do ensino Fundamental II e EJA, você desenvolveu algum projeto ou atividade de educação para o trânsito ou meio ambiente?

As respostas à oitava pergunta foram divididas em dois grupos. Em um grupo, foram concentradas as respostas *Não desenvolvi projeto*; e, no outro bloco, *Sim, desenvolvi projeto*. Essa separação foi necessária a fim de otimizar a interpretação das informações.

Sínteses de ideias centrais

A -Não. Os professores não estavam dispostos a desenvolver projetos interdisciplinares

B -Não. Mudança de coordenação; direção da escola

C -Não. Mudei de escola e não consegui adesão

D -Não. Curso serviu mais para conhecimento pessoal

E -Não. Precisava de pontuação na carreira

F -Não. Falta cooperação para desenvolver projetos na escola

G -Não. Não tive tempo para formatar um projeto

Resultados quantitativos:

8ª Resposta *Não desenvolvi projeto*:

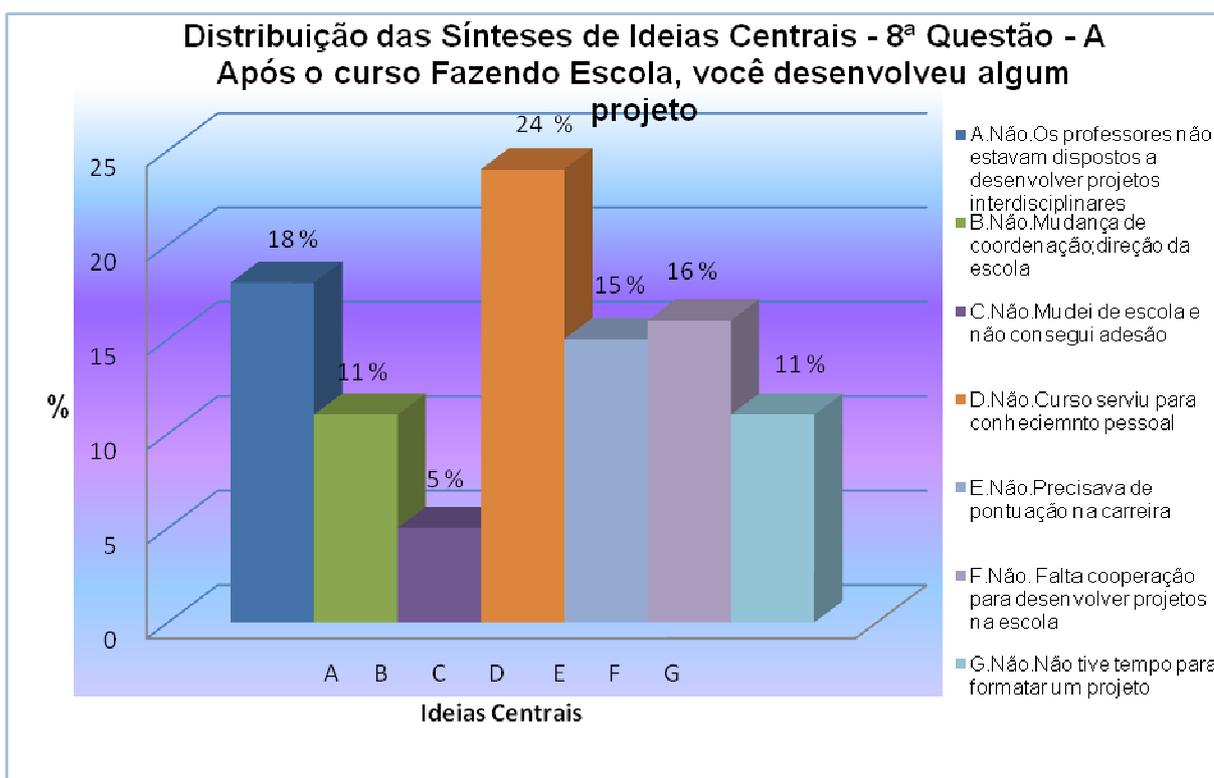


Gráfico 11 - Síntese de Ideias Centrais – 8ª Questão - 8a

Com relação a este gráfico, temos que 39% dos professores que responderam *Não ter desenvolvido projeto*, afirmaram não ter feito isto, pois o curso serviu para fins pessoais, conhecimento ou aquisição de pontuação para a carreira; 11% creditaram à falta de tempo para o desenvolvimento de projeto e os demais,

50%, revelaram não ter desenvolvido projetos por ação de terceiros, como falta de disposição dos professores para projetos interdisciplinares, mudança de escola e falta de adesão na nova escola, ou mudança de coordenação/direção.

- Resultados Qualitativos - Desenvolvimento do Discurso do Sujeito Coletivo

Neste resultado, temos os DSCs para a resposta *Não desenvolvi projetos*, subdivisão da oitava questão, que aqui denominamos de 8a.

Ideia Central A: Não. Os professores não estavam dispostos a desenvolver projetos interdisciplinares

Não, não desenvolvi projetos, pois os colegas não estavam dispostos a desenvolver projetos interdisciplinares. Os professores consideraram que não seria possível desenvolver projetos interdisciplinares naquele ano. Eles não aderiram, por considerar que o momento não era propício a desenvolver projeto interdisciplinar. Não estou conseguindo a adesão dos colegas para um trabalho interdisciplinar

Ideia Central B: Não. Mudança de coordenação/direção da escola

Não consegui desenvolver projeto, pois a coordenação propôs para o ano seguinte, mas, com a mudança de coordenação, o projeto não foi retomado. Houve mudança na direção da escola.

Ideia Central C: Não. Mudei de escola e não consegui adesão

Não consegui desenvolver projeto, pois mudei de escola e não consegui adesão.

Saí da escola em que estava e não consegui conquistar os colegas para fazer um projeto.

Ideia Central D: Não. Curso serviu para conhecimento pessoal

Não desenvolvi projeto, pois o curso veio mais para acrescentar a minha experiência pessoal que aplicação na escola. O curso serviu para ampliar e acrescentar conhecimento. Fiz o curso mais para conhecimento pessoal, pois

sempre me atualizo e porque o tema é atual. O curso é ótimo para conhecimento pessoal, atualizar-me, pois gosto de agregar aos meus conhecimentos

Ideia Central E: Não. Precisava de pontuação na carreira

Não desenvolvi projeto, pois o curso serviu para aquisição de pontuação na carreira. Fiz porque precisava de pontuação para a carreira. O curso foi bom porque consegui pontuação para minha carreira.

Ideia Central F: Não. Falta cooperação para desenvolver projetos na escola

Não desenvolvi projeto, pois é difícil conseguir desenvolver projetos, afinal alunos, professores e direção não cooperam. Falta envolvimento de alunos e professores. Não há adesão na escola. Não tive apoio da escola para fazer um projeto interdisciplinar. Faltou cooperação dos professores e espaço na escola para isso. Não tive cooperação para o desenvolvimento de projetos. Adorei o curso, mas falta cooperação dos professores. Não conseguimos que os colegas cooperem

Ideia Central G: Não. Não tive tempo para formatar um projeto

Não desenvolvi projeto, pois faltou tempo para pensar nisso. Não tive tempo para o projeto de trânsito. Falta tempo para as demandas de projetos. Não há tempo para tudo.

- Síntese das Ideias Centrais

Questão 8b. Você desenvolveu algum projeto?

- A** - Sim. Educação de trânsito
- B** - Sim. Educação para o trânsito, meio ambiente e cidadania
- C** - Sim. Acessibilidade e inclusão
- D** - Sim. Educação para o trânsito e cidadania

- Resultados Quantitativos:

8b. Para respostas *Sim, desenvolvi projeto*:

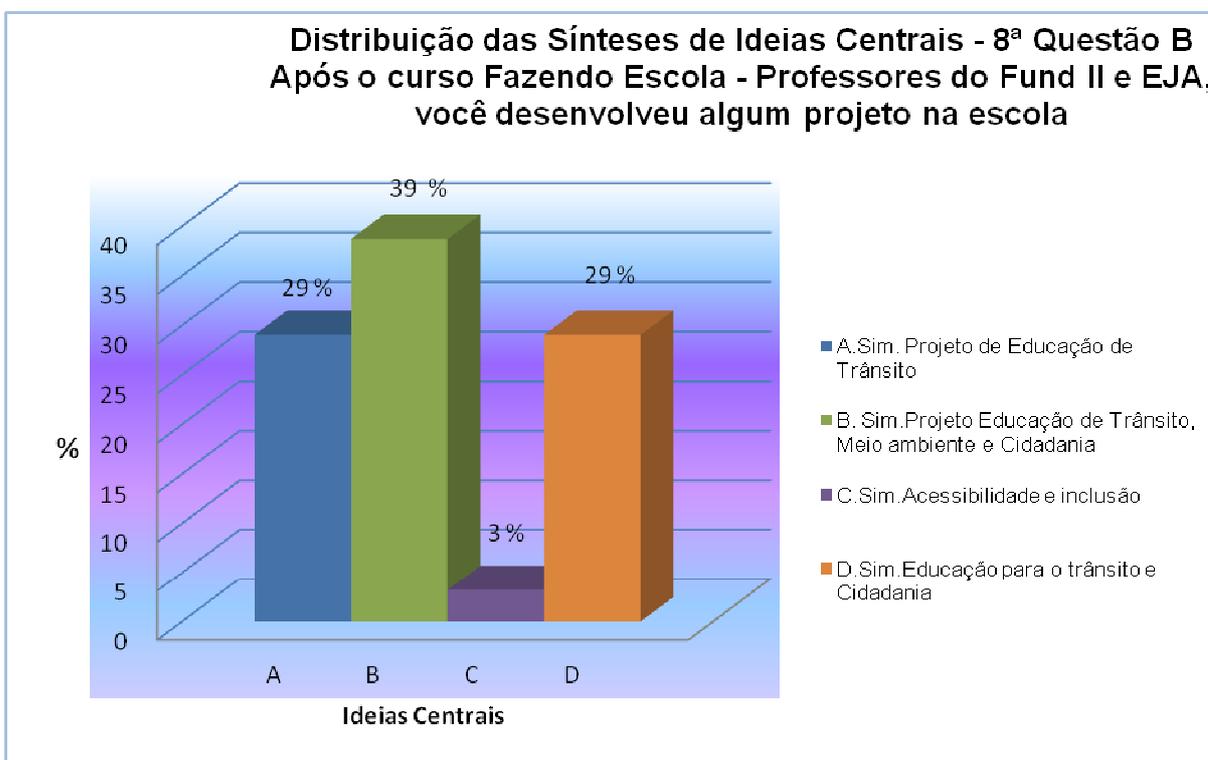


Gráfico 12 - Distribuição das Sínteses de Ideias Centrais – 8ª Questão 8b

Segundo o gráfico com a distribuição das respostas à questão 8, aqui denominada 8b, este grupo é composto por aqueles que responderam afirmativamente à pergunta sobre desenvolvimento de projeto após a capacitação, 39% apontaram ter desenvolvido projeto de educação para o trânsito, meio ambiente e cidadania; 29%, projeto de educação para o trânsito; 29%, sobre educação para o trânsito e cidadania; 3%, projeto cujo tema é Acessibilidade e inclusão. Portanto, todos os projetos abordaram um ou mais temas desenvolvidos durante a Capacitação de Professores e a maior porcentagem de projetos aborda, além de trânsito, meio ambiente e cidadania, o que demonstra o entendimento da relação entre estes temas trabalhados durante o curso.

- Resultados Qualitativos - Desenvolvimento do Discurso do Sujeito Coletivo

Neste resultado, temos os DSCs para a resposta *Sim - desenvolvi projetos*, subdivisão da 8ª. questão, que aqui denominamos de 8b.

Ideia Central A: Sim. Projeto de Educação de Trânsito

Após a minha participação no curso Fazendo Escola para Professores do Fundamental II e EJA, desenvolvi projeto de educação para o trânsito. Os títulos dos projetos desenvolvidos foram: Educação de Trânsito na Biblioteca Escolar, Transitando Consciente, Educação no Trânsito, Projeto para o Trânsito, Trânsito, Aprendiz no Trânsito, Transitando com segurança, Semana Nacional do Trânsito, Andar Atento.

Ideia Central B: Sim. Projeto de Educação de Trânsito, Meio Ambiente e Cidadania

Após a minha participação no curso Fazendo Escola para Professores do Fundamental II e EJA, desenvolvi um projeto de educação para o trânsito, meio ambiente e Cidadania. Os títulos dos projetos desenvolvidos foram: Educar para o trânsito: uma questão de cidadania, O Trânsito no meu bairro, Trânsito, Comunidade & Trânsito, Proteja-se no trânsito, Ciclistas e pedestres: uma relação que pode dar certo, Pesquisa/Entrevista com usuários dos transportes públicos da cidade de São Paulo, Educação de Trânsito, Sinal Verde para o Trânsito, Sociedade do Automóvel, Trânsito + SOS Mata Atlântica. Um trânsito melhor para o Jardim da Saúde.

Ideia Central C: Sim. Acessibilidade e Inclusão

Após minha participação no curso Fazendo Escola para Professores do Fundamental II e EJA, desenvolvi um projeto de educação para o trânsito e acessibilidade. O tema inclusão é muito envolvente, por isso desenvolvi neste tema com meus alunos.

Ideia Central D: Sim. Educação para o trânsito e Cidadania

Após minha participação no curso Fazendo Escola para Professores do Fundamental II e EJA, desenvolvi um projeto de educação para o trânsito e cidadania. Os títulos dos projetos desenvolvidos foram: Leitura, interpretação e vivência segura no trânsito, Educar para o trânsito, Aluno monitor no trânsito, Como vejo o trânsito de São Paulo, Educando para o trânsito, Interagindo no trânsito com

consciência, Trânsito e mapeamento do seu entorno, Educando para o trânsito: uma via de múltiplas mãos, Planejamento Urbano.

Objetivo - Identificar se o tema cidadania e saúde ambiental, considerados fundamentais para a construção de um ambiente de relações equilibradas entre todos, faz parte dos projetos desenvolvidos pelos professores que participaram do curso, em suas disciplinas do Ensino Fundamental II e Educação de Jovens e Adultos.

9ª. Questão: Qual o conteúdo do projeto que você desenvolveu na escola?

- Síntese das Ideias Centrais

A – Trânsito e Cidadania

B – Inclusão e Acessibilidade

C – Trânsito, Cidadania e Meio Ambiente

- Resultados Quantitativos:

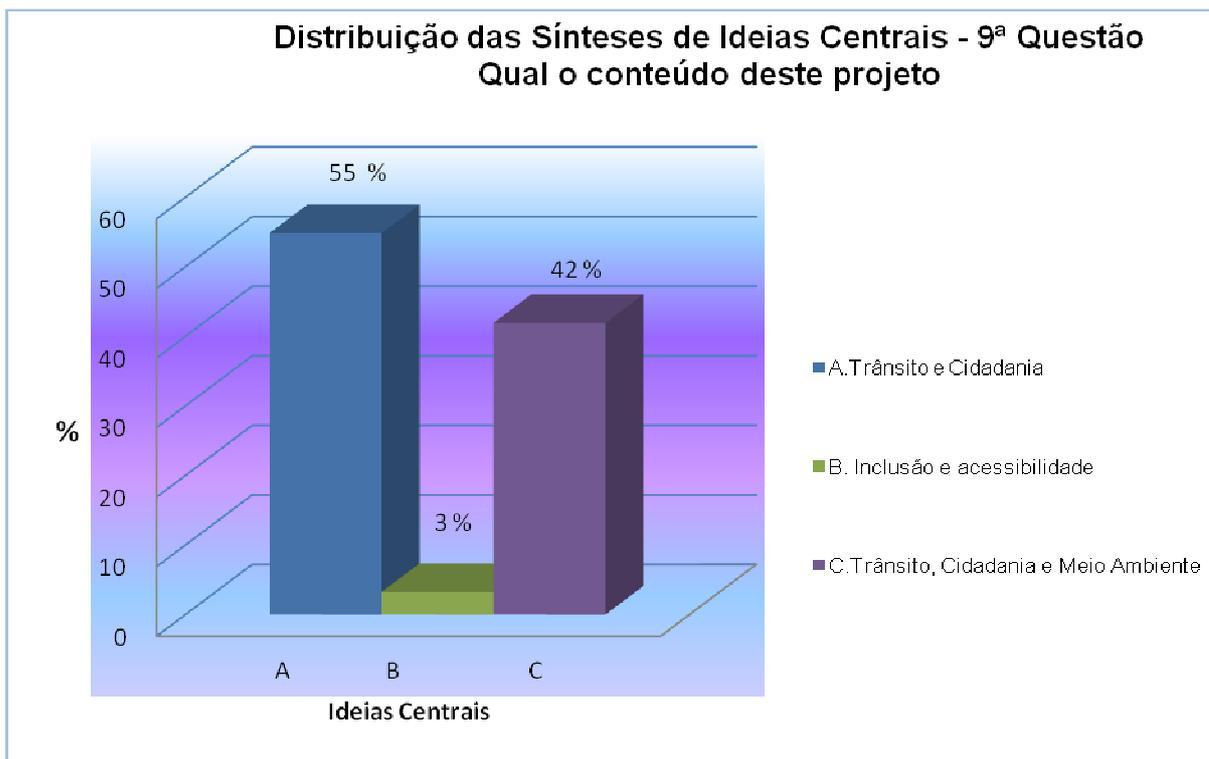


Gráfico 13 - Distribuição das Sínteses de Ideias Centrais – 9ª Questão

Segundo os professores que responderam ao questionário, do conteúdo dos projetos, 97% apresentaram como conteúdo trânsito, cidadania e meio ambiente; e, 3%, Inclusão e Acessibilidade; 55% indicaram o tema central de abordagem da Capacitação, que é a relação trânsito e cidadania; e 42% associaram o projeto de trânsito e cidadania com o tema meio ambiente.

- Resultados Qualitativos - Desenvolvimento do Discurso do Sujeito Coletivo

A nona questão obteve os seguintes DSCs:

Ideia Central A: Trânsito e Cidadania

O projeto que desenvolvi na escola tem como tema Trânsito e Cidadania. O curso promoveu a busca pelo conhecimento em trânsito e cidadania por locais distintos da escola, inclusive ao acervo da biblioteca, para o desenvolvimento de projetos. O projeto que desenvolvi trata do respeito mútuo no trânsito e os diferentes papéis no trânsito da cidade, o debate sobre responsabilidade no trânsito, a história e evolução da cidade de São Paulo. Cidadania e circulação.

Ideia Central B: Inclusão

O projeto que desenvolvi trata das dificuldades encontradas pelas pessoas com deficiência e mobilidade reduzida ao utilizar o transporte e trânsito na cidade de São Paulo e como criar condições para que estas pessoas possam circular com segurança.

Ideia Central C: Trânsito, Cidadania e Meio Ambiente

O projeto que desenvolvi na escola trata das implicações de nossas escolhas no trânsito para o meio ambiente, para o aumento da poluição do ar e a relação trânsito, respeito ao meio ambiente e as demais pessoas que compõe o trânsito. Desenvolvi projetos, que consideram o histórico da cidade de São Paulo e a influência das escolhas do passado no trânsito e transporte e no meio ambiente da atualidade. Houve o desenvolvimento da crítica com relação ao trânsito e meio ambiente e a conscientização sobre trânsito e meio ambiente. A construção de valores e aquisição de conhecimento; trânsito, meio ambiente e cidadania. Desenvolvimento da crítica ao próprio comportamento e ser agente transformador. Reflexões sobre trânsito, meio ambiente e qualidade de vida. Histórico da região em que vive e circulação.

10ª. Questão: Qual a duração deste projeto**- Sínteses das ideias centrais**

- A** - Não Respondeu
- B** - um mês
- C** - um bimestre
- D** - um semestre
- E** - permanente
- F** - duas semanas
- G** - uma semana
- H** - ano letivo

- Resultados Quantitativos:

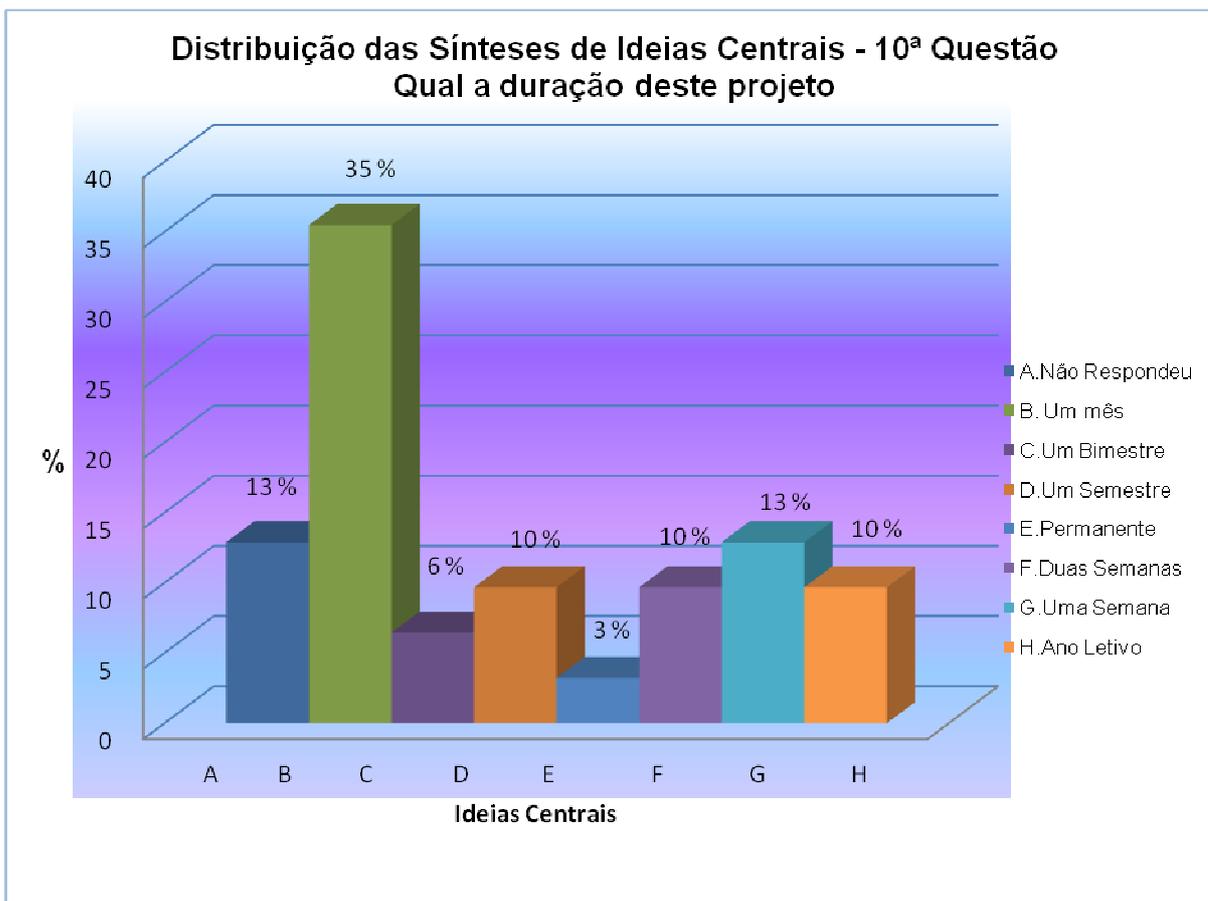


Gráfico 14 - Distribuição das Sínteses de Ideias Centrais – 10ª Questão

O gráfico demonstra que os projetos desenvolvidos, pelos professores em suas unidades escolares, tiveram entre um mês e um ano letivo de duração. A maior parte dos projetos teve um mês de duração, com 35%; tendo 3% de projetos em desenvolvimento por tempo permanente; 13% não responderam a esta questão; e, com percentual de 13%, também, temos o menor período de execução de projeto que foi de uma semana, coincidindo, em alguns casos, com a Semana Nacional do Trânsito (no calendário oficial do Brasil, ocorre todo o ano, no mês de setembro).

- Resultados Qualitativos:

11ª Questão: O projeto que você realizou fez parte da grade curricular da escola? O que você achou disso?

- Síntese das Ideias Centrais

A - Sim. Melhor integrar currículo que trabalhar uma só matéria

B - Não. Dificuldade unir demais professores/disciplinas

C - Sim. Diálogo entre áreas diversas

D - Sim. Diálogo entre educadores e coordenação

E - Não. Falta de tempo para desenvolver projetos interdisciplinares

F - Sim. Forma transversal e relacionamento das disciplinas promoveram a integração do currículo do Fundamental II

- Resultados Quantitativos:

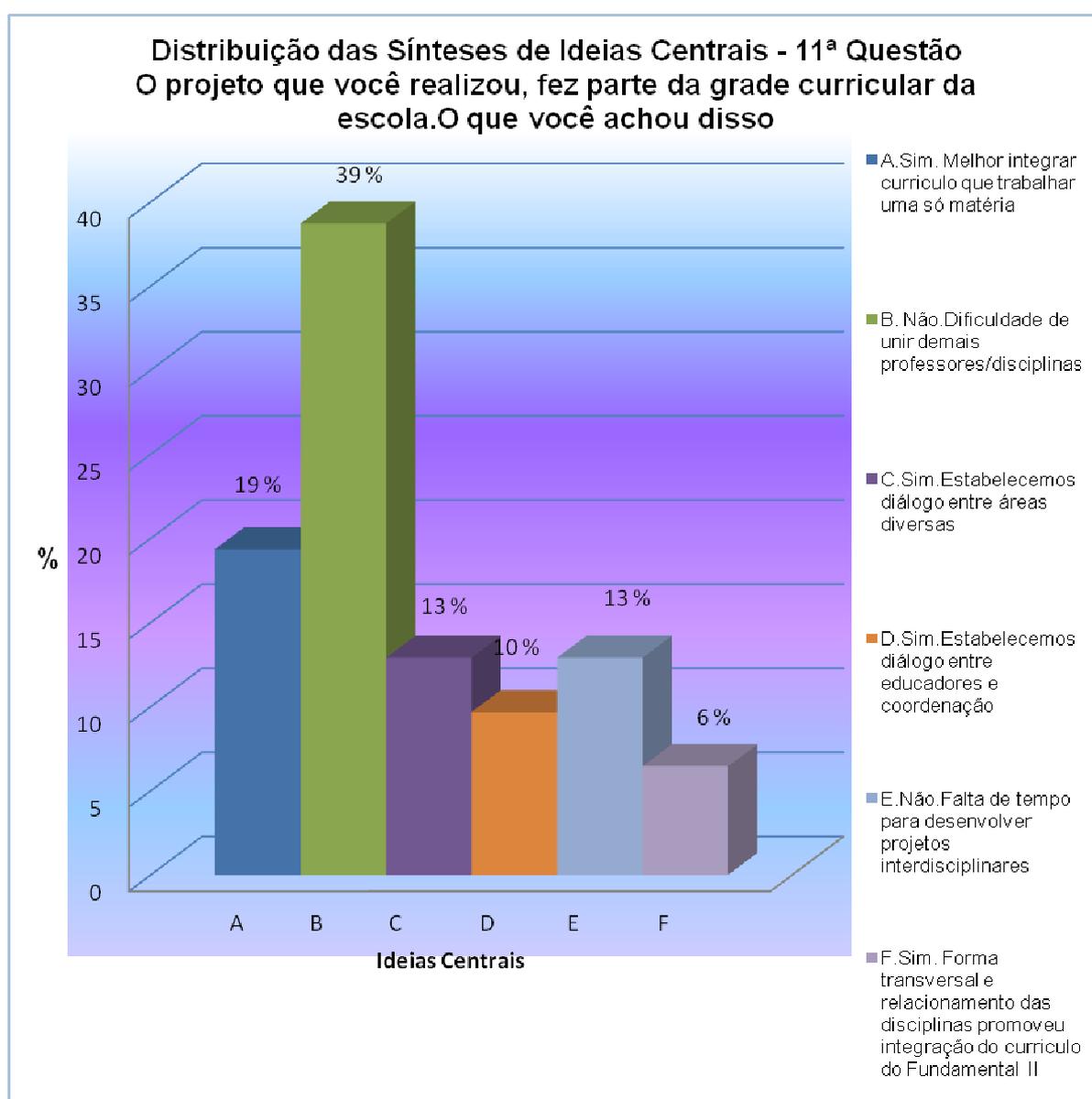


Gráfico 15 - Distribuição das Sínteses de Ideias Centrais – 11ª Questão

Dos professores que desenvolveram algum projeto, 39% enunciaram que o *projeto não fez parte da grade curricular da escola*, pois há dificuldade em unir demais professores e disciplinas; 19% aludiram que fez parte da grade curricular e que é mais fácil trabalhar integrado do que uma matéria só. A maioria, 52%, relatou não ter feito parte da grade curricular, pois há dificuldade em integrar conteúdos, matérias e professores em projetos interdisciplinares; 26% dos professores que responderam afirmativamente utilizaram a palavra *diálogo* como importante para o processo.

- Resultados Qualitativos - Desenvolvimento do Discurso do Sujeito Coletivo

Foram obtidos os seguintes DSCs para a 11ª Questão:

Ideia Central A. Sim, melhor integrar currículo que trabalhar uma só matéria

O projeto que realizei fez parte da grade curricular da escola. Achei ótimo que fizesse parte, pois permitiu a integração de currículo, assim é melhorar do que trabalhar uma única matéria. Um trabalho interdisciplinar é mais rico do que trabalhar numa única matéria. Muito rico trabalhar com demais disciplinas. Todos ganham. A integração é melhor que trabalhar um só conteúdo. Houve integração entre disciplinas. O trabalho interdisciplinar só acrescenta.

Ideia Central B. Não. Dificuldade de unir demais professores/disciplinas

O projeto que realizei não fez parte da grade curricular de minha escola. Há muita dificuldade em unir colegas e disciplinas. Existe grande dificuldade, na escola, de criar projetos conjuntos, pois cada um se preocupa com o conteúdo de sua disciplina.

Os professores demonstram pouco envolvimento cada um se preocupa com sua carga. O envolvimento com outras disciplinas é complicador na aplicação de projetos. Os horários diferenciados, a preocupação com a própria carga faz com que o professor não se envolva em projetos. O tempo não permite que as matérias se integrem. Os professores não conseguem se unir em um projeto interdisciplinar. Os

professores se queixam de fazer além de sua disciplina, muitos professores se esquivam de trabalhar além de sua disciplina.

Ideia Central C. Sim. Estabelecemos diálogo entre áreas

Meu projeto fez parte da grade curricular da escola. As diferentes áreas puderam dialogar, houve a integração de colegas de profissão e conteúdos. Houve grande integração entre áreas do conhecimento. O trabalho integrado uniu professores e disciplinas diversas.

Ideia Central D. Sim. Estabelecemos diálogo entre educadores e coordenação

O projeto que desenvolvi fez parte da grade curricular da minha escola. Achei importante, as diferentes áreas puderam dialogar. Houve a integração de colegas de profissão e conteúdos. Uma grande integração entre áreas do conhecimento. O trabalho integrado uniu professores e disciplinas diversas.

Ideia Central E. Não. Falta de tempo para desenvolver projetos interdisciplinares

O projeto que fiz não fez parte da grade curricular da minha escola. Os professores alegam não ter tempo para desenvolver projeto interdisciplinar. Os projetos interdisciplinares demandam tempo que o professor não tem. Os professores reclamam de cumprir horário fora de sua matéria.

Ideia Central F. Sim. Forma transversal e relacionamento das disciplinas promoveram a integração do currículo do Fundamental II

O projeto que desenvolvi fez parte da grade curricular da minha escola. A forma transversal e o relacionamento entre disciplinas promoveram a integração do currículo do Fundamental II. Os professores demonstram gostar de fazer além de sua disciplina. O trabalho transversal integra o conteúdo de 5ª a 8ª série.

12ª. Questão: Qual a receptividade dos alunos? Você percebeu alguma mudança na atitude deles?

Sínteses das ideias centrais

A -Receptividade boa, mas não há como perceber mudança de atitude. Convívio apenas sala de aula

B -Boa. Mudança de atitude, pois prestam mais atenção nos comportamentos

C -Boa. Procuram fazer projetos na comunidade

D -Receptividade boa, mas mudanças só a longo prazo

E -Boa receptividade. Envolvimento e preocupação com segurança e meio ambiente local

- Resultados Quantitativos:

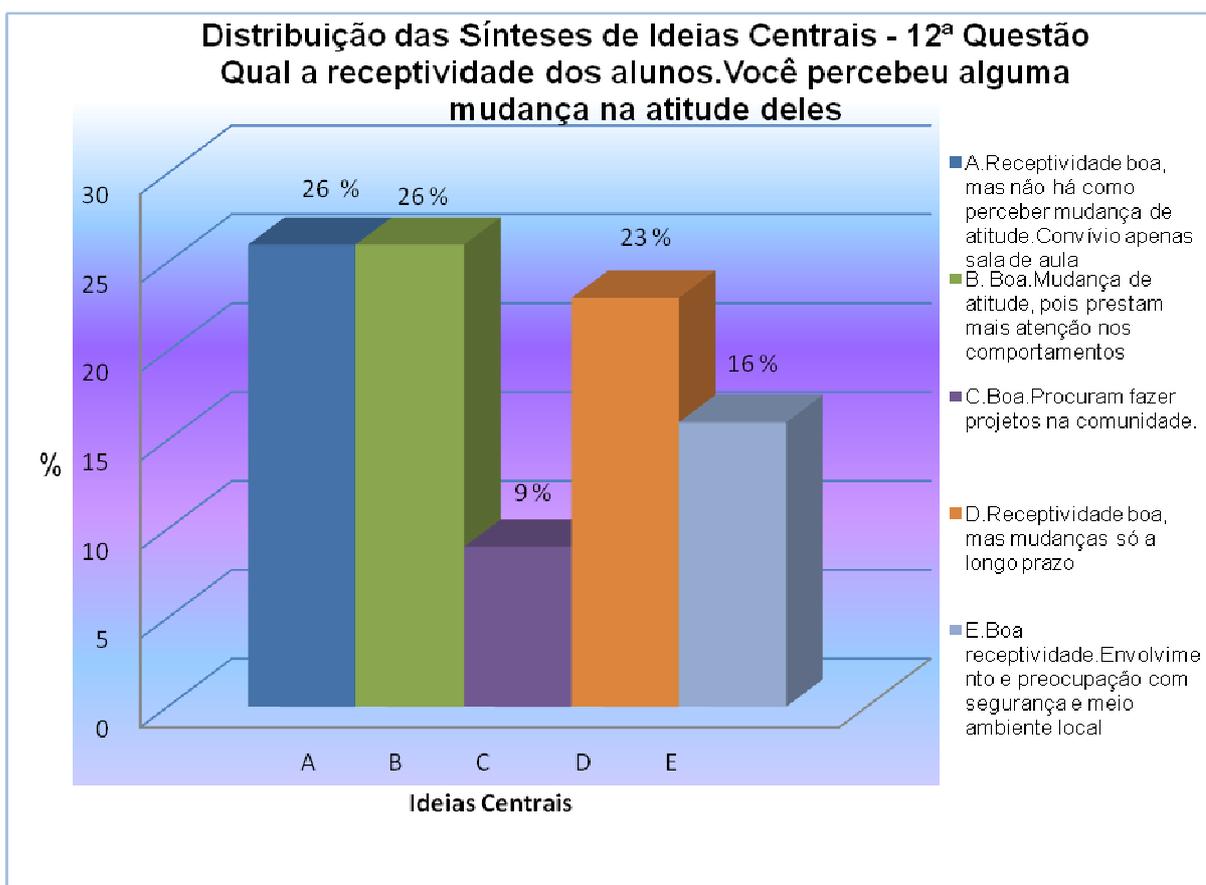


Gráfico 16 - Distribuição das Sínteses de Ideias Centrais – 12ª Questão

Conforme ilustra o gráfico, 100% dos professores que desenvolveram projetos citaram como boa a receptividade dos alunos aos projetos, mas 49%

afirmaram que não há como perceber mudanças do comportamento no trânsito, ou entendem que as mesmas se refletem a longo prazo, não sendo possível perceber de imediato; 51% manifestaram que os alunos prestam mais atenção aos seus comportamentos, procuram fazer projetos envolvendo a comunidade e preocupam-se com a segurança e meio ambiente local, o que demonstra o elo de entendimento dos alunos aos projetos desenvolvidos em suas escolas com meio ambiente e cidadania.

- Resultados Qualitativos - Desenvolvimento do Discurso do Sujeito Coletivo

Foram obtidos os seguintes DSCs para a 12^a. Questão:

Ideia Central A: Receptividade boa, mas não há como perceber mudança de atitude. Convívio apenas na sala de aula

A receptividade dos alunos ao projeto foi boa, excelente, mas não há como perceber mudança de atitude, pois nosso tempo é restrito à sala de aula. Os alunos se envolveram em todas as etapas do projeto, mas não temos como avaliar a mudança de atitudes. O limite do projeto é a sala de aula.

Ideia Central B: Boa. Mudança de atitude, pois prestam mais atenção nos comportamentos

A receptividade dos alunos ao projeto foi muito boa. Há preocupação em criar ambiente de paz no trânsito. Ficaram mais espertos, reconhecem que podem melhorar o comportamento, passaram a comentar o que fazem de errado e o que deixaram de fazer. Há diálogo com relação ao ir e vir para a escola, e o que pais, pedestres e colegas fazem de incorreto. Preocupação com segurança. Há mudança de comportamento principalmente com o chegar até a escola.

Ideia Central C: Boa. Procuram fazer projetos na comunidade

A receptividade dos alunos ao projeto é boa, ótima. Empenham-se em desenvolver projetos que envolvam a comunidade e a adoção de comportamentos seguros, buscam soluções para os bairros e se preocupam com suas atitudes.

Ideia Central D: Receptividade boa, mas mudanças só a longo prazo

A receptividade dos alunos ao projeto foi muito boa, mas as mudanças só estão previstas a longo prazo. Percepção com relação ao meio ambiente é muito positiva, mas mudança de atitude só a longo prazo.

Ideia Central E: Receptividade boa. Envolvimento e preocupação com segurança e meio ambiente

A receptividade dos alunos ao projeto foi muito boa; há envolvimento. Preocupação com segurança e meio ambiente local. Estão mais conscientes ao circular como pedestres e ciclistas; entendimento da relação meio ambiente e trânsito. Conscientização de que os problemas de trânsito e meio ambiente precisam das ações de todos. Preocupação em envolver ações com pais e escola; preocupação com meio ambiente. Acredito na mudança, pois os alunos percebem a falta de planejamento; atitudes inseguras como causas de acidentes e degradação ambiental.

10 PROJETOS DESENVOLVIDOS

Serão apresentados, a seguir, oito projetos desenvolvidos por escolas cujos professores do Ensino Fundamental II e Educação de Jovens e Adultos participaram do Programa Fazendo Escola: educando para novos valores no trânsito. Essas escolas incorporaram os conteúdos apreendidos por seus docentes durante a capacitação e aplicaram em projetos para a escola, comunidade e seu entorno.

Ao final do questionário de pesquisa, pedimos aos professores que encaminhassem algum material sobre o projeto desenvolvido, e essas oito escolas o fizeram.

As experiências relatadas contemplam um dos objetivos do Programa Fazendo Escola: educando para novos valores no trânsito, que é a aplicação de projetos nas unidades escolares. Os projetos apresentados são apenas uma amostra do que é produzido pelas escolas que participaram do programa.

10.1 PROJETO 1 - O TRÂNSITO NO MEU BAIRRO

EMEF Hipólito José da Costa

Professora Responsável: Márcia Monteiro dos Santos

Nº alunos atendidos: 972

Período de execução – 2º. Semestre de 2007

Descrição:

O projeto visa a colaborar para que um novo significado seja dado ao espaço escolar, transformando-o em um espaço vivo, onde o aluno deixe de ser apenas um aprendiz passivo e reprodutor de ideias alheias e passe a considerar sua história de vida e suas experiências reais.

O tema trânsito foi trabalhado em algumas disciplinas, além da execução, por parte dos alunos, de uma pesquisa do entorno escolar com a finalidade de registrarem o trânsito local.

Sobre o trabalho de cada disciplina: Matemática levantou e analisou os dados de acidentes de trânsito; Língua Portuguesa desenvolveu a produção de textos e gráficos; Ciências realizou estudo da relação homem - meio ambiente - trânsito; Geografia focalizou a ocupação espacial urbana. As tarefas permitiram aos

alunos analisarem os problemas, as situações e os acontecimentos dentro de um contexto e em sua globalidade, utilizando os conhecimentos presentes nas disciplinas e sua experiência cotidiana.

Após a pesquisa no entorno do bairro, os alunos, em grupos, organizaram cartazes com os resultados obtidos e as soluções propostas, além de mensagens sobre segurança no trânsito e meio ambiente. Ao final, todo material ficou exposto pelo espaço físico escolar.

A avaliação da responsável pelo projeto é que os alunos envolveram-se com todo o trabalho proposto, mas não há como perceber mudanças de comportamento imediatas.



Figura 19 - EMEF Hipólito José da Costa-Confeção de cartazes pelos alunos na disciplina de língua portuguesa
Fonte: CET, 2007



Figura 20 - EMEF Hipólito José da Costa - Elaboração de material para exposição – cartazes
Fonte: CET, 2007

10.2 PROJETO 2 - EDUCAR PARA O TRÂNSITO – UMA QUESTÃO DE CIDADANIA

EMEF Dr. Pedro Aleixo

Professora Responsável: Eliana da Silva Meira Menino

Nº. alunos atendidos: 670

Período de execução – 2º. Semestre de 2007

Descrição:

O projeto tem como objetivos:

Sensibilizar a comunidade escolar para uma prática de educação para o trânsito, dessa maneira, mudando posturas e comportamentos equivocados em relação aos direitos, deveres, leis e regras de trânsito.

Programar a educação para o trânsito como tema transversal no currículo escolar.

Reconhecer a importância e contribuição das ações individuais para a segurança e paz no trânsito.

Formar agentes multiplicadores de educação para o trânsito.

Após a realização de pesquisa no entorno escolar, onde foram fotografadas situações para discussão em sala de aula sobre os comportamentos seguros e inseguros no trânsito, o professor de Língua Portuguesa criou um questionário, então, aplicado aos alunos a respeito de questões relacionadas ao trânsito.

A responsável pelo projeto acredita que os alunos estão mais atentos e preocupados com a segurança. Houve muito entusiasmo no período da execução do projeto na escola.

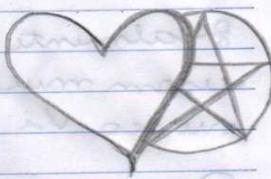


Figura 21 -Foto do entorno escolar no horário de aula – EMEF Pedro Aleixo
Fonte: CET, 2007



Figura 22 - EMEF Pedro Aleixo- Foto do entorno escolar no horário de entrada da escola
Fonte: CET, 2007

Nome: Alfonso Alexandre da Silva
 nº: 2
 série: 8º B



1) Conte um caso que você conheça sobre acidente de trânsito.
 Aconteceu com meu vizinho; ele estava indo pedalar de bicicleta, quando ele foi atropelado um caminhão e motorista de um carro que vinha em alta velocidade não viu (ou não quis ver) que o sinal estava fechado; quando ele percebeu, houve um impacto muito forte e meu vizinho e a bicicleta se extracalham no chão... a bicicleta já era; felizmente não de grave acidente com ele (só uma costela e uma perna quebrada) do "lucão" do trânsito não se teve nem notícia.

2) O que você acha que vai mudar de muito para a cidade e suas ruas? Por quê?
 Como um qualquer lugar, o claro que pode fazer, por sempre um aquele "empregadinho" que fica se exibindo dirigindo feito um louco pela contramão.

3) Mencione como o acesso de pedestres com deficiência ou mobilidade reduzida em seu bairro.
 Como não poucas as casas, ruas vai murchar, as pessoas igualam quando se precisa, mas

Figura 23 - EMEF Pedro Aleixo - Questionário aplicado aos alunos
 Fonte: CET, 2007

10.3 PROJETO 3 - EDUCANDO PARA O TRÂNSITO

EMEF Celso Leite Ribeiro Filho

Professora Responsável: Aparecida Alves de Souza

Nº alunos atendidos: 1. 002

Período de execução – 1º. Semestre de 2008

Descrição:

O projeto pretende, através de ações interdisciplinares, estimular o aluno a refletir sobre o trânsito no contexto da cidade, sua relação com o meio ambiente e qualidade de vida, de modo a contribuir para a adoção de comportamentos e sedimentação de hábitos que tornem o trânsito mais seguro, civilizado e humano, assim, contribuindo para a redução do número de acidentes e de mortes no trânsito.

Por meio de entrevistas realizadas pelos alunos em diversas regiões da cidade, foi possível levantar os hábitos de transporte das pessoas, o entendimento que possuem sobre a interferência do trânsito no meio ambiente e o que pensam e podem fazer para melhorar o trânsito da cidade. Após o trabalho de campo, o professor de Língua Portuguesa e Geografia organizaram um grande debate, onde os alunos puderam expor suas ideias. O trabalho foi finalizado com a divulgação do material produzido nas salas de aula, em forma de cartazes, distribuídos pela escola.

Segundo a avaliação da responsável pelo projeto, os alunos e professores envolveram-se nas tarefas e estão preparando, para os próximos anos, atividades para envolver pais e a comunidade.



Figura 24 - EMEF Celso Leite Ribeiro Filho – Fotos dos alunos entrevistando uma pessoa, que trabalha na região da Av. Paulista
Fonte: CET,2007

10.4 PROJETO 4 - EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO

EMEF Profa^a Idêmia de Godoy

Professor Responsável: Nilson Correia Bessa

Nº alunos atendidos: 840

Período de execução – 1º. Semestre de 2008

Descrição:

Através das atividades desenvolvidas na sala de aula, o aluno deverá compreender as relações pessoais no trânsito como parte de sua vida social, assumindo seu papel de cidadão e, por conseguinte, individuando seus direitos e deveres.

Os objetivos do projeto são:

Possibilitar a atuação dos alunos como protagonista na construção de uma sociedade cidadã, portanto capazes de identificar os problemas do trânsito e participar na solução dos mesmos.

Adquirir uma visão de mundo, sendo capaz de perceber a importância da relação das pessoas no trânsito e nas diferentes situações para garantir o bem-estar de todos.

Para alcançar os objetivos propostos foi solicitado aos alunos que confeccionassem materiais como placas, semáforos, entre outros, que representassem a organização do espaço urbano e o trânsito. Após esta tarefa, que envolveu o professor de Língua Portuguesa e Artes, os alunos ocuparam o pátio da escola e, simulando uma via de trânsito - com faixa de pedestres e linhas demarcatórias para os carros -, realizaram dramatizações do trânsito que conhecem e o que esperam para o trânsito futuro, bem como destacaram o papel de cada um na melhoria das condições de trânsito para todos.

Pela avaliação do professor responsável pelo programa, não há como perceber mudanças nas atitudes dos alunos, mas, no desenvolvimento do projeto, houve muito empenho na realização das etapas.



Figura 25 - EMEF Idêmia de Godoy - Dramatização elaborada pelos alunos sobre o respeito entre todos no trânsito
Fonte: CET, 2008



**Figura 26 - EMEF Idêmia de Godoy - Dramatização sobre comportamentos seguros no trânsito.
Fonte: CET, 2008**

10.5 PROJETO 5 - O TRÂNSITO E O MEIO AMBIENTE

EMEF Jardim Monte Belo

Professora Responsável: Roseli Luiz da Silva

Nº alunos atendidos: 915

Período de execução – 2º. Semestre de 2008

Descrição

O projeto teve o propósito de conscientizar os alunos quanto à prática da cidadania no trânsito, de maneira a reconhecer-se como parte do meio ambiente, desse modo, compreendendo o impacto de sua ação na transformação da natureza e no convívio social. A segurança é responsabilidade de todos e começa no lugar em que cada um está.

Portanto foram trabalhados os conceitos de segurança no trânsito, meio ambiente e cidadania por meio de material distribuído pela CET, o Jogo dos Treze Erros, na disciplina de Língua Portuguesa. Este jogo simula um cruzamento de vias em uma cidade e, de forma caricata, mostra situações incorretas executadas por pedestres e condutores. O objetivo é identificar estas situações, sendo que, no verso

do cartaz (jogo), mostra-se a situação incorreta e o que deve ser feito. Após a realização da tarefa, em grupos, os alunos discutiram as situações apresentadas no jogo, como travessia insegura, andar de moto sem o capacete, jogar o lixo na rua, entre outras. Em seguida, debateram sobre a ocorrência destes fatos no cotidiano e qual a contribuição de cada um para a melhoria do trânsito e o risco que todos estamos expostos.

O envolvimento dos alunos foi muito bom. A avaliação da professora responsável é que os alunos demonstram mais atenção e preocupação com suas atitudes no trânsito. Citam, também, a importância de adotar meios de transportes menos poluentes.



Figura 27 - EMEF Jardim Monte Belo – Atividade Lúdica – Jogo dos Treze Erros
Fonte: CET, 2008

10.6 PROJETO 6 - COMUNIDADE & TRÂNSITO

EMEF Paulo Duarte

Professora Responsável: Luciene P. B. Trevelin

Nº alunos atendidos: 671

Período de execução – 1º. Semestre de 2008

Descrição

O projeto pretende focar o conceito de mobilidade e sua inter-relação com o exercício da cidadania e os desafios da circulação no entorno da unidade escolar.

Os objetivos deste projeto são:

Desenvolver de forma transversal o tema trânsito, inserindo-o através de conceitos e correlações com as disciplinas que integram o currículo do ciclo II do Ensino Fundamental.

Proporcionar ao jovem condição de ser protagonista social fora dos limites da escola: estudar sua comunidade nos aspectos de mobilidade, segurança de trânsito; levantar os problemas e apresentar soluções de maneira ativa e responsável.

Sensibilizar os profissionais da educação quanto à necessidade de um novo olhar sobre a cidade.

Propomos, inicialmente, aos alunos que fizessem um trabalho de campo, onde anotariam o trânsito no entorno escolar. Como tarefa para casa, todos tiveram que realizar uma pesquisa sobre o trajeto casa-escola, identificando situações de trânsito neste percurso.

Os alunos desenvolveram, nas aulas de Língua Portuguesa e Artes, croquis sobre o trânsito na região da escola e o trânsito no bairro em que vivem.

Segundo a professora responsável pelo projeto, os trabalhos foram expostos pelo espaço físico da escola e isso contribuiu para despertar a atenção de pais e da comunidade que a frequenta. Os alunos estão mais preocupados com as questões de trânsito da região.

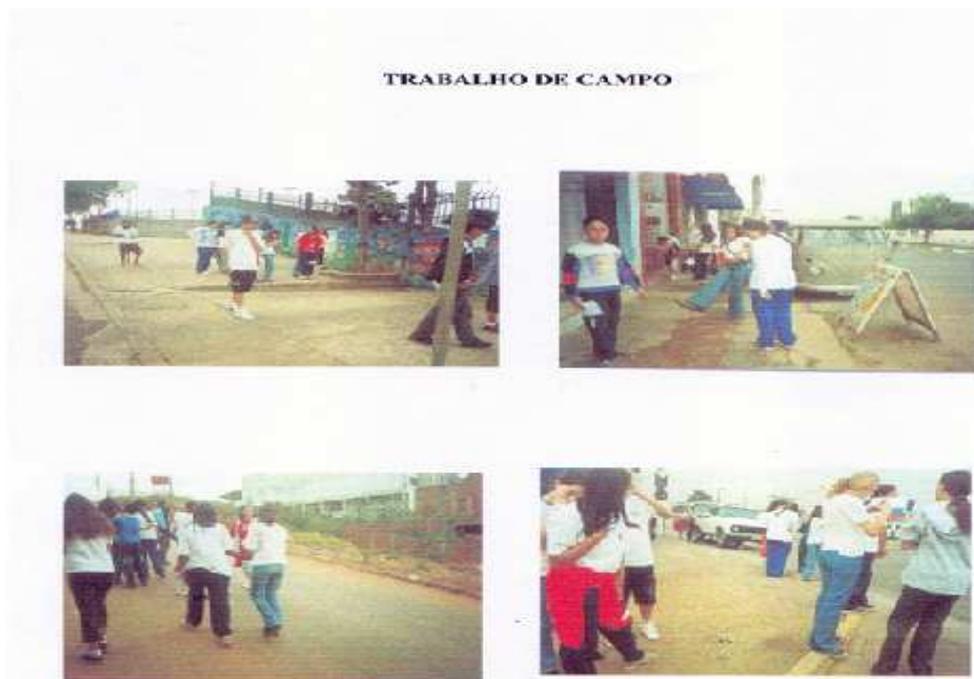


Figura 28 - EMEF Paulo Duarte – Levantamento das condições de trânsito do entorno escolar
Fonte: CET, 2008

APRESENTAÇÃO DO LOCAL ONDE SERÁ REALIZADO O PROJETO

EMEF PAULO DUARTE

Situada na Av. Arquiteto Vila Nova Artigas, 583
 Telefone: 6704-7060
 e-mail: emefpauloduarte@ig.com.br



Figura 29 - EMEF Paulo Duarte - Fotos da escola e seu entorno.
Fonte: CET, 2008

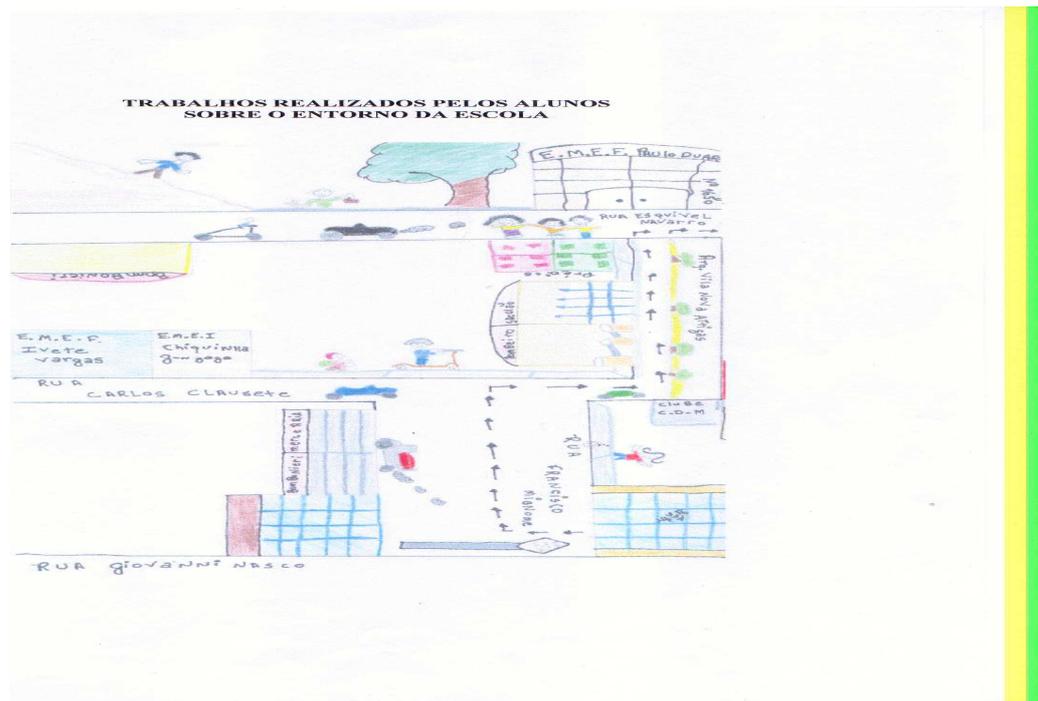


Figura 30 - EMEF Paulo Duarte – Croqui sobre o entorno escolar
Fonte: CET, 2008

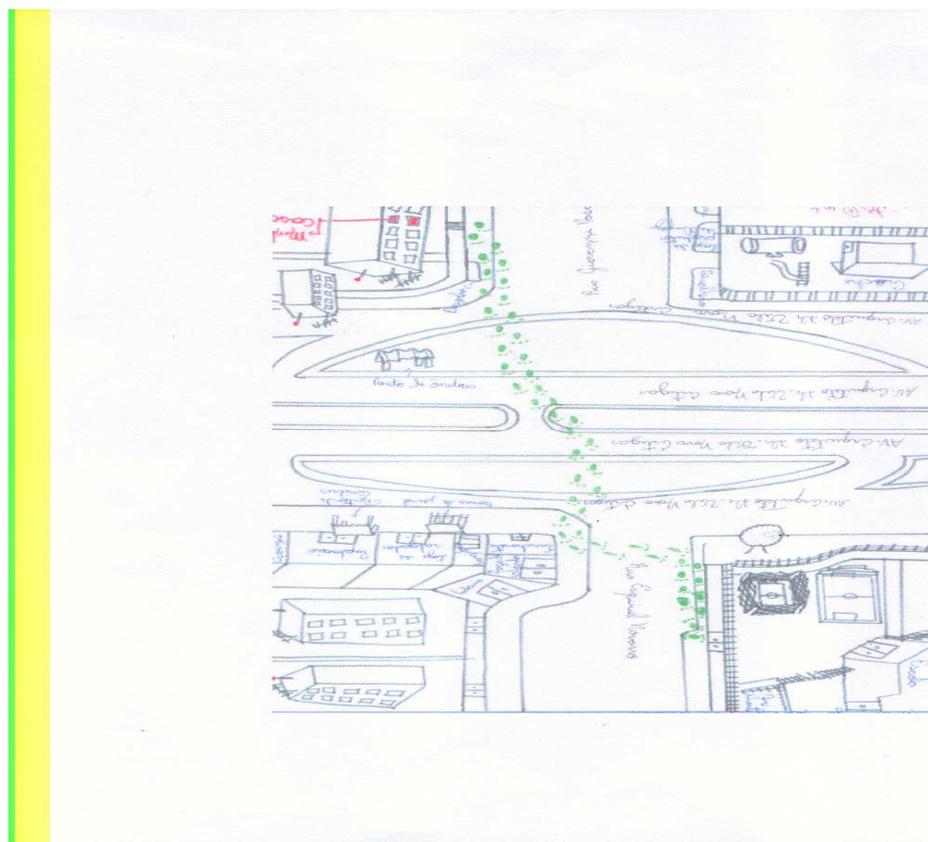


Figura 31 - EMEF Paulo Duarte – Croqui sobre o entorno escolar
Fonte: CET, 2008



Figura 32 - EMEF Paulo Duarte – Croqui sobre o entorno escolar
Fonte: CET, 2008

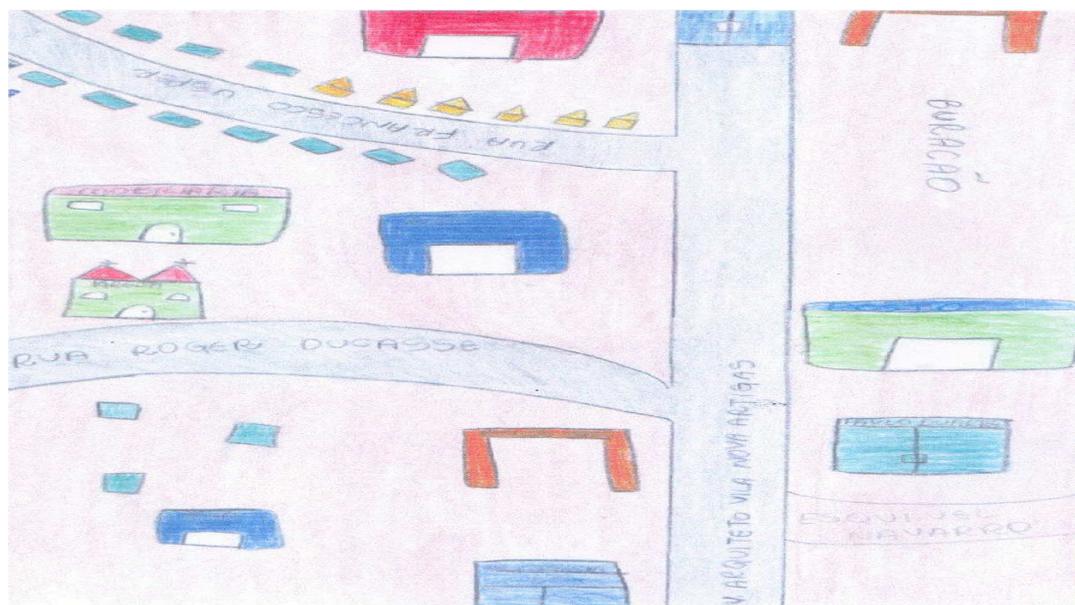


Figura 33 - EMEF Paulo Duarte – Croqui sobre o entorno escolar.
Fonte: CET, 2008

10.7 PROJETO 7 - LEITURA, INTERPRETAÇÃO E VIVÊNCIA SEGURA NO SISTEMA TRÂNSITO

EMEF João Amós Comenius

Professor Responsável: Orson Welles R. da Silva

Nº alunos atendidos: 970

Período de execução – 1º. Semestre de 2008

Descrição

Este projeto tem como base a compreensão do ambiente natural e social do entorno da escola e dos valores em que se fundamenta a sociedade e seus reflexos no sistema trânsito.

A preocupação central é desenvolver a capacidade de aprendizagem, tendo em vista a aquisição de conhecimentos e habilidades e a adoção de atitudes seguras e valores no sistema trânsito;

Por meio do uso de textos retirados de jornais e da literatura brasileira, foram construídos conceitos como segurança no trânsito, vida nas cidades e meio ambiente. Foram utilizados, também, material emborrachado, que simula a sinalização da cidade, onde trabalhamos seus significados e o quanto é importante respeitá-los, seja como motorista assim como pedestre. Como tarefa final, os alunos produziram textos sobre trânsito.

Os alunos envolveram-se muito em todo o processo, mas mudanças imediatas de atitude não foram percebidas.



Figura 34 - EMEF João Amós Comenius – Trabalho com sinalização, material emborrachado
Fonte: CET, 2008



Figura 35 - EMEF João Amós Comenius – Trabalho com sinalização, material emborrachado
Fonte: CET, 2008

10.8 PROJETO 8 - TRANSITANDO CONSCIENTE

EE Prof. Renato de Arruda Penteado

Professor Responsável: João Batista Rosa

Nº alunos atendidos: 2. 000

Período de execução – 2º. Semestre de 2008

Descrição

O objetivo deste projeto é conscientizar a comunidade para respeitar as regras de trânsito, identificando os locais críticos para pedestres e motoristas no bairro, visando à promoção da educação viária na comunidade.

Tendo como agente de transformação o aluno da unidade escolar, realizamos um estudo pelo bairro, onde os alunos puderam levantar o comportamento no trânsito, de pedestres e motoristas, com isso identificando possíveis melhorias pela simples mudança de hábito.

Foram confeccionados materiais para organização do trânsito interno da escola no intuito de sensibilizá-los a respeito da importância da existência de sinalização de trânsito e o porquê é tão importante respeitá-la.

A sinalização interna da escola surtiu efeito, pois organizou o trânsito dos alunos, que não andam mais correndo pelos corredores e respeitam as indicações.

As mudanças com relação às posturas individuais, fora da escola, não são perceptíveis.



Figura 36 - EE Prof Renato Arruda Penteadó-Confeção de sinalização para uso no interior da escola.

Fonte: CET, 2008



Figura 37 - EE Prof Renato Arruda Penteadó – Material de sinalização feito pelos alunos, antes de serem instalados no interior da escola

Fonte: CET, 2008

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nesta pesquisa, propusemo-nos a analisar o programa de educação não-formal desenvolvido pela Companhia de Engenharia de Tráfego – CET/SP, Fazendo Escola: educando para novos valores no trânsito, segmento voltado aos professores do Ensino Fundamental II e Educação de Jovens e Adultos. O programa busca formar os professores do município de São Paulo como agentes multiplicadores, dentro de suas unidades escolares e entorno da comunidade escolar, de conteúdos e práticas de segurança no trânsito e meio ambiente por meio da adoção de uma postura cidadã, em que são valorizadas as condições de compartilhamento do espaço público e das relações de respeito ao outro e ao meio ambiente.

O Programa Fazendo Escola traz, em sua proposta pedagógica, uma grande contribuição ao debate entre professores, alunos e comunidade escolar sobre questões da vida urbana, meio ambiente, trânsito e cidadania. Além de fornecer subsídios atinentes a conteúdos específicos na forma de aulas expositivas, dinâmicas de grupo, manual para o professor, a capacitação disponibiliza espaços para a reflexão e debate no tocante aos temas abordados a partir de aulas dialogadas e estratégias de trabalhos em grupo e estudos de caso. Portanto, torna-se essencial que ocorra a sensibilização do professor para questões que envolvam o tema trânsito na cidade, em atenção a seus problemas e soluções, dessa forma, mostrando-lhe o quanto a sua atuação pode ser parte dessas soluções, principalmente, na busca de conscientização no tocante a atitudes e comportamentos cidadãos, o respeito mútuo entre todos, aqui, incluindo o respeito ao meio ambiente em que se vive.

Um ponto bastante positivo no Programa Fazendo Escola é a variedade de temas abordados. A capacitação focaliza, além de questões específicas sobre trânsito e transportes, como, por exemplo, atravessar corretamente uma rua, outros temas como o efeito da ação humana no meio ambiente, a responsabilidade do indivíduo na construção do espaço coletivo, temas associados à história, espaço urbano, saúde, entre outros. Assim, o professor capta as muitas variáveis que compõem a temática trânsito, entendendo o enfoque interdisciplinar e as múltiplas possibilidades de agregá-la ao contexto escolar.

Outro ponto muito positivo do curso é o estímulo à produção de projetos e atividades considerando a realidade local. Essas ações promovem o reconhecimento do local em que se vive e a busca de ações e soluções considerando esta realidade, por conseguinte, respeita-se a especificidade de cada local, suas culturas, suas necessidades, sem a imposição de um padrão de ação, o que não respeitaria a individualidade contextual. Nessa perspectiva, como proposta da Agenda 21 e da educação ambiental, agimos localmente para atingirmos o todo planetário.

Um ponto negativo encontrado no programa é a falta de instrumentos de acompanhamento para a implantação de projetos nas unidades escolares. É optativo ao professor comunicar a elaboração de um projeto referente à capacitação feita. Como a elaboração e implantação de projetos são importantes para a construção de resultados, é preciso criar uma forma de acompanhamento e notificação de implantação dos mesmos.

De modo geral, a avaliação dos professores, tendo como base as respostas ao questionário entregue ao final de cada evento de capacitação, é muito positiva. A grande maioria avaliou que os conteúdos abordados foram suficientes (99%), a metodologia foi adequada (100%), os recursos didáticos utilizados foram considerados ótimos e bons (100%), a carga horária suficiente (93%).

Na 5ª pergunta do questionário de avaliação, perguntou-se ao professor “Quais conteúdos abordados durante o curso que considerou mais importantes”; e a maioria das respostas aponta para: “Todos os conteúdos” (34%), “Conteúdos de Trânsito” (28%) e “Conteúdos de Trânsito, Gerais e Dinâmicas” (26%), apenas 5% não responderam a esta questão. E, quanto àqueles que responderam, podemos anuir que 95% consideraram todos ou pelo menos um dos conteúdos importantes. Portanto, podemos inferir que, de modo geral, os conteúdos com relação ao tema trânsito despertaram interesse aos docentes, além dos professores qualificarem todos os temas abordados durante o curso como importantes.

Quanto à 6ª questão, “De que forma o curso contribuirá para a sua atuação, enquanto educador”, os professores reputaram que o curso contribuiu à atuação docente, sendo que 90% revelaram que o curso será importante para sua atuação como educador; em 20% das respostas, que contribuirá com “subsídios para trabalhar valores e conscientização”; “Construção de atividades de trânsito e comportamentos seguros” e “subsídios para sala de aula”, respectivamente, com

27% e 30% cada. Com um percentual de 13% das respostas, os sujeitos desta pesquisa enunciaram que o conhecimento melhora a atuação do professor, o que nos leva a crer que a capacitação é vista como elemento importante no aprimoramento profissional e para o desenvolvimento de suas práticas em sala de aula. Foram de 10% o percentual de respostas em branco a esta questão.

Na sondagem pós-curso, momento em que aplicamos o segundo questionário, numerado com questões de 8 a 12, pelo qual pretendíamos avaliar a implantação de projetos nas unidades escolares, obtivemos para a questão 8 - “Após a sua participação no curso Fazendo Escola: educando para novos valores no trânsito, professores do Ensino Fundamental II e EJA, você desenvolveu algum projeto sobre trânsito e/ou meio ambiente em sua unidade escolar?” -, 36% de respostas positivas, enquanto 64% responderam “Não” a esta questão. A justificativa para a não realização de projetos foi, principalmente, a falta de integração com os demais conteúdos e professores da escola, a mudança de escola e as mudanças de direção e coordenação. Foi citada também a falta de oportunidade ou tempo em adaptar o conteúdo de trânsito à grade curricular, considerando todas as demandas do currículo escolar e demais projetos interdisciplinares, como campanhas de conscientização sobre DST, entre outros.

Quando questionamos aos docentes que desenvolveram projetos após sua participação no curso de capacitação de professores Fazendo Escola: educando para novos valores no Trânsito, “Quais os temas abordados em seu projeto”, 55% apontaram os assuntos “Trânsito e Cidadania” como temas de seus projetos. Em seguida, “Trânsito, Cidadania e Meio Ambiente” com 42% das respostas; e, por fim, o tema “Inclusão”, com 3%. Podemos inferir, que quando há o desenvolvimento de projetos por parte do professor, este considera como eixo de seu trabalho a principal premissa desenvolvida na capacitação Fazendo Escola, que é desenvolver o tema trânsito de modo interdisciplinar visando a promover o diálogo e a reflexão a respeito da participação de todos na construção de um trânsito cidadão. Os temas relacionados ao meio ambiente também são incorporados de forma a promover a simbiose de saberes com relação a trânsito, cidadania e meio ambiente. Podemos, assim, considerar o programa um meio de divulgação para a educação ambiental, educação para o desenvolvimento sustentável, em consequência, possibilitando a construção de conhecimentos além dos temas exclusivamente relacionados ao trânsito.

Em relação ao tempo de desenvolvimento dos projetos, estes variaram de um ano letivo a uma semana, 39% apontaram a duração de um mês, mas houve, também, a indicação da adoção de projetos em caráter permanente (3%).

Ao investigarmos se o projeto desenvolvido fazia parte da grade curricular, 52% revelaram que não, tendo como justificativa a dificuldade em integrar conteúdos das disciplinas, horários e demais profissionais da educação (professores, coordenadores e direção da escola). Os 48% que responderam positivamente apontaram um resultado bastante favorável desta integração, enfatizando a questão do diálogo entre todos.

Ao perguntarmos se o professor percebera alguma mudança de atitude de seus alunos com o projeto, obtivemos um percentual de 49% sobre a não-percepção de mudança de atitude, contudo imaginam que tal fato seja uma consequência a ser verificada a longo prazo. Todavia 51% referiram que os alunos estão mais atentos e se preocupam em desenvolver projetos para a comunidade que envolvam os temas meio ambiente e segurança no trânsito.

A consulta feita a 86 docentes que participaram do curso Fazendo Escola: educando para novos valores no trânsito, Ensino Fundamental II e Educação de Jovens e Adultos, demonstra que, apesar da aceitação do formato do curso e das opiniões dos professores serem bastante favoráveis à capacitação e seus conteúdos, a aplicação do curso, elaboração e implantação de projetos nas unidades escolares é baixa. O atendimento ao chamado para o curso é baixo, pois, com três anos de existência, o programa atendeu 1% dos docentes do município de São Paulo, um universo de aproximadamente 40.000 pessoas. Do universo de professores que participaram da capacitação, menos da metade daqueles que responderam à pesquisa, após a realização do curso, desenvolveram alguma atividade ou projeto na escola em que lecionam ou comunidade. Um dos propósitos do Programa Fazendo Escola é a implantação de projetos nas unidades escolares, com isso, levando à prática o conhecimento teórico disseminado no curso de Capacitação, o que podemos inferir que, em parte, não está acontecendo. Portanto, a capacitação não garante que o professor desenvolva projetos em sua escola, após a participação no curso.

Os professores entrevistados destacaram a falta de tempo e oportunidade na grade curricular para a não-aplicação de projetos e atividades de educação para

o trânsito e o não-envolvimento de outros colegas e disciplinas em projetos interdisciplinares. Aqueles que aplicaram o curso na unidade escolar onde lecionam, em sua maioria, enunciaram nas entrevistas que o programa ajuda a debater o tema trânsito e disseminar comportamentos seguros. Mas não demonstram perceber alteração imediata no comportamento dos alunos, pois não acompanham as atitudes além do ambiente escolar.

Parte dos projetos aplicados, 32%, cita o meio ambiente como ponto dos conteúdos aplicados, o que assinala o entendimento dos docentes relativamente à problemática e a possibilidade de trabalho com a temática ambiental em atividades de educação para o trânsito. Porquanto, a educação para o trânsito pode ser um caminho interessante e real para atendimento das demandas da educação ambiental.

Em vista disso, existem muitos aspectos positivos no Programa Fazendo Escola: educando para novos valores no trânsito, contudo melhorias precisam ser implantadas a fim de alcançar um maior número de professores e projetos implantados dentro das escolas.

REFERÊNCIAS

BOFF, Leonardo. **Depois de 500 anos: que Brasil queremos?** Petrópolis, RJ: Vozes, 2000.

BRAGA, M. G. C. Acidentes de Trânsito no Brasil: Agressão cotidiana no meio urbano. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, v. 2, n. 95, p. 27.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal, 1988.

_____. Lei nº 9. 503, de 23 de setembro de 1997. **Código de Trânsito Brasileiro**. Brasília: Senado Federal, 1997.

_____. Lei Estadual nº 12. 780, de 30 de novembro de 2007. **Institui a Política Estadual de Educação Ambiental de SP**. São Paulo: DOE, dez. 2007. Disponível em: <http://www.cetesb.sp.gov.br/licenciamento/legislacao/estadual/leis/2007_Lei_Est_12780.pdf>. Acesso em: 30 mar. 2010.

BRITO, Ana Claudia et al. Fazendo escola: capacitação de professores. **Boletim Técnico**, São Paulo: CET, n. 45, 2009.

BRUNACCI, A.; PHILIPPI JR., A. Dimensão Humana do Desenvolvimento Sustentável. In: PHILIPPI JR., A.; PELICIONI, M. C. F. (eds.). **Educação Ambiental e Sustentabilidade**. Barueri, SP: Manole, 2005. p. 257-284.

CASTRO, M. L.; CANHEDO JR., S. G. Educação Ambiental como instrumento de Participação. In: PHILIPPI JR., A.; PELICIONI, M. C. F. (eds.). **Educação Ambiental e Sustentabilidade**. Barueri, SP: Manole, 2005. p. 401-412.

CET (Companhia de Engenharia de Tráfego). **Relatório de Gestão 2005-2006**. São Paulo: Prefeitura Municipal de São Paulo, CET, 2007.

_____. **Fatos e dados estatísticos**. São Paulo: CET, 2008a.

_____. **Relatório Interno de Educação para o Trânsito**. São Paulo: CET, 2008b.

_____. **Site institucional**. São Paulo: CET, 2009a. Disponível em: <<http://www.cetsp.com.br>>. Acesso em: 28 mar. 2010.

_____. **Relatório: Mortes no trânsito do município de São Paulo**. São Paulo: CET, 2009b.

CHIZZOTTI, Antonio. **Pesquisa em Ciências Humanas e Sociais**. 6.ed. São Paulo: Cortez, 2003.

DOWNS, Anthony. **Still stuck in traffic: coping with peak-hours congestion.** Washigton DC: Brookings Institution Press, 2004.

FREIRE, Paulo. **Conscientização.** São Paulo: Moraes, 1980.

GIL, Antonio Carlos. **Metodologia do Ensino Superior.** São Paulo: Atlas, 1999.

GIOSTRI, Gianne. Acidentes de trânsito provocam sequelas irreversíveis. **Bem Paraná, 2009.** Disponível em: <http://www.bemparana.com.br/index.php?n=81895&t=acidentes-de-transito-provocam-sequelas-irreversiveis>>. Acesso em: 07 nov. 2009. Não paginado.

HAGUETTE, Teresa. **Metodologias qualitativas na Sociologia.** 5.ed. Petrópolis: Vozes, 1997.

IBGE. **Cidades@.** São Paulo, 2009. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1>>. Acesso em: 20 abr. 2010.

JACOBI, Pedro et al. Poluição do ar em São Paulo e resposta da ação pública. **Cadernos CEDEC,** São Paulo: CEDEC, n. 60, 1997.

KOHLER, M. C. M; PHILIPPI JR., A. Agenda 21, Comunidade Saudável e População Indígena. In: PHILIPPI JR., A.; PELICIONI, M. C. F. (eds.). **Educação Ambiental e Sustentabilidade.** Barueri, SP: Manole, 2005. p. 737-748.

LEFEVRE, Fernando; LEFEVRE, Ana Maria Cavalcanti. **O discurso do sujeito coletivo: um novo enfoque em pesquisa qualitativa Caxias do Sul/RS: Educs, 2003.** (Desdobramentos).

LUZZI, D. Educação Ambiental: Pedagogia, Política e Sociedade. In: PHILIPPI JR., A.; PELICIONI, M. C. F. (eds.). **Educação Ambiental e Sustentabilidade.** Barueri, SP: Manole, 2005. p. 381-400.

LUZZI, D. **Introducción a La educación ambiental.** Secretaria de Recursos Naturales y Desarrolli Sustentable (SRNYDS). Buenos Ayres: Banco Interamericano de Desarrollo (BID), 1999.

MAGOZO, H. M. C. Subjetividade no Processo Educativo: Contribuições da Psicologia à Educação Ambiental. In: PHILIPPI JR., A.; PELICIONI, M. C. F. (eds.). **Educação Ambiental e Sustentabilidade.** Barueri, SP: Manole, 2005. p. 421-436.

MELLO, M. V. ONU proclama 2011-2020 uma década de ação pela segurança no trânsito In: **TRÂNSITO Fácil.** Londrina, PR: Trânsito Fácil, 2010. Disponível em: <http://www.transitofacilcursos.com.br/verinformativo.php?informativo_id=17>. Acesso em: 11 dez. 2010.

MINAYO, Maria Cecília de Sousa. Globalização, desenvolvimento sustentável e meio ambiente. **Ciência & Saúde coletiva,** Rio de Janeiro: ABRASCO, Fundação Oswaldo Cruz, v. 3, n. 1, 1998.

MOVIMENTO NOSSA SÃO PAULO. **Indicadores Básicos da Cidade de São Paulo**. São Paulo: Dumpa Desing, 2009.

MUCCI, J. L. N. Introdução às Ciências Ambientais. In: PHILIPPI JR., A.; PELICIONI, M. C. F. (eds.). **Educação Ambiental e Sustentabilidade**. Barueri, SP: Manole, 2005. p. 15-38.

NATAL, D.; TAÍPE-LAGOS, C. B.; ROSA, J. C. Epidemiologia Aplicada à Educação Ambiental. In: PHILIPPI JR., A.; PELICIONI, M. C. F. (eds.). **Educação Ambiental e Sustentabilidade**. Barueri, SP: Manole, 2005. p. 85-134.

ODUM, E. P.; BARRET, W. G. Desenvolvimento do Ecossistema. In: **FUNDAMENTOS da Ecologia**. São Paulo: Cengage Learning, 2008. p.337-373.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). **Agenda 21 da Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento**: Capítulo 28, iniciativas das autoridades locais em apoio à Agenda 21. Rio de Janeiro, 1992. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/sitio/index.php?ido=conteudo.monta&idEstrutura=18&idConteudo=871>>. Acesso em: 02 maio 2010.

PARASURAMAN, Parsu. **Marketing Research**. 2.ed. United States: Addison Wesley Publishing Company, 1991.

PHILIPPI JR., A.; MALHEIROS, T. F. Saúde Ambiental e Desenvolvimento. In: PHILIPPI JR., A.; PELICIONI, M. C. F. (eds.). **Educação Ambiental e Sustentabilidade**. Barueri, SP: Manole, 2005. p. 59-84.

PIAGET, Jean. **A epistemologia genética**. Petrópolis: Vozes, 1971.

RESENDE, Paulo Tarso Vilela; SOUSA, Paulo Renato. **Mobilidade Urbana nas grandes cidades brasileiras**: um estudo sobre impactos do congestionamento. Caderno de Ideias. Nova Lima/MG: Fundação Dom Cabral, 2009. Disponível em: <<http://acervo.ci.fdc.org.br/AcervoDigital/Cadernos%20de%20Ideias/2009/CI0910.pdf>>. Acesso em: 05 abr. 2010.

RODRIGUES, Angélica Cosenza. **A Educação Ambiental e o fazer interdisciplinar na escola**. Juiz de Fora: Junqueira e Marin Editores, 2008.

ROSS, Stephen; YINGER, John. Timing Equilibric in na Urban Model with Congestion. **Jornal of Urban Economics**, v. 43, n. 3, p. 390-413, may 2000.

SÃO PAULO. **Agenda 21 local**: o compromisso do município de São Paulo. Grupo de trabalho Intersetorial. Aprovada pelo CADES. Resolução n. 17/96. São Paulo: DOM. 06 ago. 1996.

_____. Lei Estadual no. 12. 780. **D. O. E.** de 1º/12/2007. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/legislacao/91905/lei-12780-07-sao-paulo-sp>>. Acesso em 10 de maio 2010.

SCHWEITZER, Lisa; TAYLOR, Brian D. **Just Pricing**. The distributional effects of congestion pricing and sales taxes. 25 sept 2008.

SERENZA, Eli. São Paulo agora tem uma lei de Educação Ambiental. **Noticentro**. 4 agosto. 2007. Disponível em: <http://www.cetesb.sp.gov.br/noticentro/2007/12/04_ea.htm>. Acesso em: 16 jun. 2010.

SILVA, Antonio Luiz. **Programa de Educação não-formal para utilização de eletricidade**: uma experiência em comunidades carentes (2003-2004). 2005. 128f. Dissertação (Mestrado em Educação, Arte e História da Cultura) - Universidade Presbiteriana Mackenzie. São Paulo, 2005.

SMA (Secretaria do Meio Ambiente do Estado de São Paulo). **Agenda 21 em São Paulo**. São Paulo: Centro de Editoração da Secretaria do Meio Ambiente, 1997

TRILLA, Jaume. **Profissão Educador Social**. Porto Alegre: Artmed, 2003.

TRIVINÕS, Augusto Nivaldo Silva. **Introdução à pesquisa em ciências sociais**. São Paulo: Atlas, 1987.

TOLENTINO, Nereide. **Na escola, professores**: o que é trânsito. 2006. Disponível em: <www.educacaotransito.pr.gov.br/module/conteudo/conteudo.php?conteudo=84>. Acesso em: 02 maio 2010. Não paginado.

VASCONCELOS, Eduardo. **O que é trânsito**. São Paulo: Brasiliense, 1985. (Coleção Primeiros Passos).

VYGOTSKY, Lev Semenovich. **A formação social da mente**. São Paulo: Martins Fontes, 1991.

APÊNDICE A - QUESTIONÁRIO APLICADO AOS PROFESSORES

Questionário de Pesquisa

Programa Fazendo Escola: educando para novos valores no trânsito

Professores do Ensino Fundamental II e EJA

Este questionário faz parte da avaliação do curso Fazendo Escola: educando para novos valores no trânsito – Capacitação de Professores em educação para o trânsito, para professores do ensino fundamental II e EJA.

Sua participação é muito importante a fim de conhecermos sua opinião sobre diversos aspectos do curso que você participou.

FASE 1

1. Os conteúdos abordados foram:

suficientes insuficientes excessivos

Comente:

2. A metodologia usada no curso foi:

adequada inadequada

Comente:

3. Os recursos didáticos usados foram:

ótimos bons regulares ruins

Comente:

4. A carga horária foi:

suficiente insuficiente excessiva

Comente:

5. Quais conteúdos você considerou mais importante

6. De que forma o curso contribuirá para sua atuação, enquanto educador

7. Comentários e/ou sugestões

Data:

Nome:

Telefone:

Escola:

ATENÇÃO: Não responder a partir da questão 8. Em breve, entraremos em contato, por telefone para a finalização deste questionário.

Agradecemos sua participação

FASE: 2

8. Após sua participação no curso de capacitação Fazendo Escola: Educando para novos valores no trânsito, você desenvolveu algum projeto ou atividade de educação para o trânsito e/ou meio ambiente. Qual o nome do projeto.

Sim () Não ()

Nome do projeto:

9. Qual o conteúdo deste projeto. Quais os temas abordados. Estes projetos tiveram embasamento nos conteúdos apresentados no curso. Foram considerados temas ambientais e cidadania.

Conteúdo do projeto:

Temas abordados:

Embasamento nos conteúdos do curso: SIM () NÃO ()

TEMAS AMBIENTAIS: SIM () NÃO ()

CIDADANIA: SIM () NÃO ()

10. Qual a duração do projeto.

11. Qual a receptividade dos alunos.

12. Você percebeu alguma mudança na atitude dos alunos.

13. O projeto que você realizou fez parte da grade curricular. O que você achou disso.

Fez parte da grade curricular: SIM () NÃO ()

O que achou disso:

14. Você poderia enviar-me algum material sobre seu projeto, como o roteiro ou esquema?

APÊNDICE B - RELATÓRIOS – SÍNTESE DAS IDEIAS CENTRAIS

QualiQuantSoft® - Josefina Giacomini Kiefer

Relatório Síntese de Ideias Centrais

Capacitação de Professores - Fazendo Escola: educando para novos valores no trânsito- Fund II e EJA

1 - Os conteúdos abordados foram:

SÍNTESE DE IDEIAS CENTRAIS

A - Suficiente. Dinâmico, variedade de técnicas e dinâmicas de grupo.

B - Suficiente. Atual

C - Suficiente, para trabalhar trânsito na escola

D - Suficiente. Dados e Informações úteis

E - Suficiente. Claro e Objetivo

F - Suficiente. Ampliar conhecimento

G - Excessivo. Menor variedade de conteúdos e assuntos

H - Suficiente. Dinâmico e amplia o conhecimento

I - Suficiente. Compreensão do tema

J - Suficiente. Conteúdo e tempo apropriado

Capacitação de Professores - Fazendo Escola: educando para novos valores no trânsito- Fund II e EJA

2 - A metodologia usada no curso foi:

SÍNTESE DE IDEIAS CENTRAIS

A - Adequada. Conhecimento, domínio dos professores e equipamentos

B - Adequada. Fácil aplicação

C - Adequada. Pertinente ao curso

D - Adequada. Leve e agradável

E - Adequada. Dinâmicas ajudam na aprendizagem

F - Adequada. Interessante e prende a atenção

Capacitação de Professores - Fazendo Escola: educando para novos valores no trânsito- Fund II e EJA

3 - Os recursos didáticos usados foram:

SÍNTESE DE IDEIAS CENTRAIS

- A** - Bons. Claros e explicativos
- B** - Ótimos. Bem-utilizados e bem-empregados no curso
- C** - Bons. Pertinentes ao curso
- D** - Ótimos. Ótimas ideias de atividades
- E** - Bons. Recursos variados
- F** - Bons. Dinâmicos
- G** - Ótimos. Simples, diversificados
- H** - Ótimos. Recursos variados
- I** - Ótimos. Claros e explicativos

Capacitação de Professores - Fazendo Escola: educando para novos valores no trânsito- Fund II e EJA**4 - A carga horária foi:****SÍNTESE DE IDEIAS CENTRAIS**

- A** - Suficiente. Tempo e conteúdo distribuído adequadamente
- B** - Excessiva. Poderia ser mais curta a carga horária
- C** - Suficiente. Adequado a proposta de conteúdo
- D** - Suficiente. Tempo suficiente
- E** - Excessiva. Repetição de conteúdos em dinâmicas

Capacitação de Professores - Fazendo Escola: educando para novos valores no trânsito- Fund II e EJA**5 - Quais conteúdos você considerou mais importante****SÍNTESE DE IDEIAS CENTRAIS**

- A** - Conteúdos de Trânsito e Educação de Trânsito
- B** - Conteúdos Gerais (histórico, meio ambiente) e de Trânsito, Dinâmicas
- C** - NR
- D** - Todos
- E** - Recursos Didáticos

F - Formação de valores

Capacitação de Professores - Fazendo Escola: educando para novos valores no trânsito- Fund II e EJA

6 - De que forma o curso contribuirá para sua atuação, enquanto educador

SÍNTESE DE IDEIAS CENTRAIS

A - Construção de atividades de trânsito e melhora do comportamento futuro

B - Subsídios para sala de aula

C - Subsídios para trabalhar valores e a conscientização

D - Conhecimento melhora a atuação do educador

E - NR

Capacitação de Professores - Fazendo Escola: educando para novos valores no trânsito- Fund II e EJA

7 - Qual a receptividade dos alunos. Você percebeu alguma mudança na atitude deles

SÍNTESE DE IDEIAS CENTRAIS

A - Receptividade boa, mas não há como perceber mudança de atitude. Convívio apenas sala de aula

B - Boa. Mudança de atitude, pois prestam mais atenção nos comportamentos

C - Boa. Procuram fazer projetos na comunidade

D - Receptividade boa, mas mudanças só a longo prazo.

E - Boa Receptividade. Envolvimento e preocupação com segurança e meio ambiente local.

Capacitação de Professores - Fazendo Escola: educando para novos valores no trânsito- Fund II e EJA

8 - O projeto que você realizou fez parte da grade curricular da escola. O que você achou disso.

SÍNTESE DE IDEIAS CENTRAIS

A - Sim. Melhor integrar currículo que trabalhar uma só matéria

B - Não. Dificuldade unir demais professores/disciplinas

C - Sim. Diálogo entre áreas diversas

D - Sim. Diálogo entre educadores e coordenação

E - Não. Falta de tempo para desenvolver projetos interdisciplinares

F - Sim. Forma transversal e relacionamento das disciplinas promoveram a integração currículo Fundamental II

Capacitação de Professores - Fazendo Escola: educando para novos valores no trânsito - Fund II e EJA

9 - Você desenvolveu algum projeto

SÍNTESE DE IDEIAS CENTRAIS

A - Não. Os professores não estavam dispostos a desenvolver projetos interdisciplinares

B - Não. Mudança de coordenação; direção

C - Não. Mudei de escola e não consegui adesão

D - Não. Curso serviu mais para conhecimento pessoal

E - Não. Precisava de pontuação na carreira

F - Não. Falta cooperação para desenvolver projetos na escola

G - Não. Não tive tempo para formatar um projeto

Capacitação de Professores - Fazendo Escola: educando para novos valores no trânsito- Fund II e EJA

8 - Após a sua participação no Fazendo Escola - Fund II e EJA, você desenvolveu algum projeto. Qual o nome

SÍNTESE DE IDEIAS CENTRAIS

A - Sim. Educação de trânsito

B - Educação para o trânsito, meio ambiente e cidadania

C - Acessibilidade e inclusão

D - Educação para o trânsito e cidadania

Capacitação de Professores - Fazendo Escola: educando para novos valores no trânsito - Fund II e EJA

9 - Qual o conteúdo do projeto

SÍNTESE DE IDEIAS CENTRAIS

- A** - Trânsito e cidadania
- B** - Inclusão e Acessibilidade
- C** - Trânsito, cidadania e meio ambiente

Capacitação de Professores - Fazendo Escola: educando para novos valores no trânsito - Fund II e EJA

- 10 - Qual a duração do projeto**

SÍNTESE DE IDEIAS CENTRAIS

- A** - NR
- B** - um mês
- C** - um bimestre
- D** - um semestre
- E** - Permanente
- F** - duas semanas
- G** - uma semana
- H** - ano letivo

APÊNDICE C - TABELAS DO SOFTWARE QUALIQUANTSOFTE – IDEIAS CENTRAIS

Tabela 1	Ideias Centrais – 1ª Questão
Tabela 2	Ideias Centrais – 2ª Questão
Tabela 3	Ideias Centrais – 3ª Questão
Tabela 4	Ideias Centrais – 4ª Questão
Tabela 5	Ideias Centrais – 5ª Questão
Tabela 6	Ideias Centrais – 6ª Questão
Tabela 7	Ideias Centrais – 7ª Questão
Tabela 8a	Ideias Centrais – 8ªA Questão
Tabela 8b	Ideias Centrais – 8ªB Questão
Tabela 9	Ideias Centrais – 9ª Questão
Tabela 10	Ideias Centrais – 10ª Questão
Tabela 11	Ideias Centrais – 11ª Questão
Tabela 12	Ideias Centrais – 12ª Questão

Tabela 1. Ideias Centrais – 1ª Questão

	Capacitação de Professores - Fazendo Escola: educando para novos valores no trânsito - Fund II e EJA	
	1. Os conteúdos abordados foram:	
	Ideia Central	Clas
1	Suficiente. Curso dinâmico que amplia nosso conhecimento e atualiza a respeito do código de trânsito.	A
2	Suficiente. Bastante atuais	C
3	Suficiente. O conteúdo foi suficiente para entender como e porque trabalhar trânsito.	C
4	Suficiente, permite trabalhar trânsito	C
5	Suficiente para o trabalho com trânsito	F
6	Suficiente, construir educação de trânsito na escola	H
7	Suficiente. Para trabalhar trânsito na escola	I
8	Suficiente. Subsídio para trabalhar trânsito na escola	I
9	Suficiente para trabalhar trânsito na escola	I
10	Suficiente para o trabalho com trânsito na escola	A
11	Suficiente, para o trabalho com trânsito na escola	B
12	Suficiente para trabalhar trânsito na escola	B
13	Suficiente para o trabalho com trânsito na escola	B
15	Suficiente. Dados e informações úteis	B
16	Suficiente para trabalhar trânsito na escola	B
17	Suficiente para abordar trânsito na escola	C
18	Suficiente. Para trabalhar trânsito na escolaq	C
19	Suficiente. Permitem o trabalho com o tema trânsito	C
20	Suficiente. Implantar tema trânsito na escola	C
21	Suficiente. Para trabalhar trânsito na escola	C
22	Suficiente. Aplicar o tema trânsito na escola	C
23	Suficiente. Completos e permitem a aplicação na escola	C
24	Suficiente. Trabalho com tema trânsito	C
25	Suficiente. Claro e Objetivo	C
26	Suficiente. Para compreensão do tema trânsito	C
27	Suficiente. conteúdo atual	C
28	Suficiente. ampliar o conhecimento	C
29	Suficiente. Dinâmico e conhecer o que é trânsito	C
30	Suficiente. Claro e objetivo	C
31	Suficiente. De forma completa, como trabalhar trânsito na escola	C
32	Suficiente. Para o trabalho na escola com Trânsito	C
33	Suficiente. Para trabalhar trânsito na escola	C
34	Suficiente. Claros e objetivos na apresentação dos objetivos e necessidades do trânsito	C
35	Suficiente. Ampliar conhecimento sobre trânsito	C
36	Suficiente. dados e informações úteis para o trabalho do professor	C
37	Suficiente. Claro e objetivo	C
38	Suficiente, pois amplia conhecimento	C
39	Suficiente . Deixou claro as normas e conteúdos	C
40	Suficiente. Importantes para desenvolver trãnsito na escola	D
41	Suficiente. Para o trabalho com trÃnsito na escola	D
42	Suficiente. Claro e objetivo	D
43	Suficiente. Conhecer mais sobre trânsito e dinâmico	E
44	Suficiente. Conteúdo Dinâmico, ampliou repertório de técnicas e dinâmicas de grupo	E
45	Excessivo. Menor número de conteúdos e menor variedade de assuntos	E
46	Suficiente. Curso atual	E
47	Suficiente. Dados úteis	E
48	Suficiente. Dinâmico e técnicas apresentadas importantes para entendimento e repertório.	F
49	Suficiente. Atual	F

50	Suficiente. Permite o trabalho com trânsito na escola	F
51	Suficiente. Ampliar conhecimento para trabalhar trânsito	F
52	Suficiente. Permitiu ter compreensão geral do tema	G
53	Suficiente. Dinâmico e amplia os conhecimentos	H
54	Suficiente. Forma atual	H
55	Suficiente. Amplia o conhecimento sobre trânsito	H
56	Suficiente. Compreensão sobre trânsito	I
57	Suficientes. Trabalhar trânsito	C
58	Suficiente. Dinâmico e ótimas técnicas	A
59	Suficiente. Informações úteis para trabalho docente e vida	D
60	Suficiente. Abordagem excelente, dinâmico e técnicas interessantes	A
61	Suficiente. Trabalhar trânsito na escola	C
62	Suficiente. Claro e objetivo	E
63	Suficiente. Amplia o conhecimento	F
64	Suficiente. Dados importantes	D
65	Suficiente. Trabalhar trânsito na escola	C
66	Suficiente. Conhecimento sobre trânsito para trabalhos na escola	C
67	Suficiente. Informações importantes para nosso trabalho	F
68	Suficiente. Trabalho com trânsito na escola	C
69	Suficiente. Conteúdos atualizados	B
70	Suficiente. Conhecimento adquirido melhora entender trânsito	I
71	Suficiente. Técnicas ajudam na aprendizagem e dinamismo	A
72	Suficiente. Falar sobre trânsito com segurança	I
73	Suficiente. Conhecimento sobre trânsito	I
74	Suficiente. Ampliou conhecimento sobre trânsito	I
75	Suficiente. Dinâmicas oportunidade de aprendizagem	A
76	Suficiente. Dados úteis	D
77	Suficiente. Trabalhar trânsito na escola.	C
78	Suficiente. Trabalhar trânsito na escola	C
79	Suficiente. Informações úteis para mim e a escola	D
80	Suficiente. Aumenta a compreensão sobre trânsito	I
81	Suficiente. Subsídios para trabalhar trânsito na escola	C
82	Suficiente. Dinâmica e técnicas ajudam entender conteúdo	A
83	Suficiente. Conteúdo passado em tempo apropriado	J

84	Suficiente. Carga horária e conteúdos adequados	J
85	Suficiente. Conteúdos de trânsito para trabalhar na escola	C
86	Suficiente. Dados e informações úteis	D

Tabela 2. Ideias Centrais – 2ª Questão

	Capacitação de Professores - Fazendo Escola: educando para novos valores no trânsito - Fund II e EJA	
	2. A metodologia foi:	
	Ideia Central	Clas
1	Adequada. Conhecimento, domínio dos professores e equipamentos bons.	A
2	Adequada. Fácil aplicação em sala de aula	B
3	Adequada. Metodologia pertinente ao curso	C
4	Adequada. Pertinente ao curso	C
5	Adequada. Pertinente ao curso	C
6	Adequada. Interessante e prende a atenção	F
7	Adequada. Leve e Agradável	D
8	Adequada. Professores ótimos, conhecimento do conteúdo e técnicas	A
9	Adequada. Leve e agradável	D
10	Adequada. Domínio dos conteúdos, técnicas e recursos	A
11	Adequada. Dinâmicas interessantes e apoiaram aprendizagem	E
12	Adequada. Metodologia prendeu a atenção e tornou o curso interessante	F
13	Adequada. Formato adequado ao curso	C
15	Adequada. Metodologia adequada	C
16	Adequada. Agradável	D
17	Adequada. Dinâmicas ajudaram na compreensão dos conteúdos	E
18	Adequada. Metodologia adequada ao curso	C
19	Adequada. Metodologia adequada ao curso	C
20	Adequada. Leve e agradável	D
22	Adequada. Leve e agradável	D
23	Adequada. Dinâmicas ajudam na aprendizagem	E
24	Adequada. Conteúdo de fácil aplicação	B
25	Adequada. Metodologia interessante e prende atenção	F
26	Adequada. Dinâmicas auxiliaram na aprendizagem	E
27	Adequada. Dinâmicas e poucas aulas expositivas foram importantes como apoio a aprendizagem	E
28	Adequada. Dinâmicas ajudam na aprendizagem	E
29	Adequada. Metodologia positiva as finalidades do curso	C
30	Adequada. Dinâmicas ajudam na aprendizagem	E
31	Adequada. Conhecimento e uso correto dos equipamentos.	A
32	Adequada. Metodologia pertinente ao curso	C
33	Adequada. Dinâmicas como apoio ao ensino	E
34	Adequada. Metodologia contribuiu para um ambiente agradável de curso	D
35	Adequada. Leve e agradável	D
36	Adequada. Dinâmicas ajudam na aprendizagem	E
37	Adequada. Metodologia pertinente ao curso.	C
38	Adequada. Formato de dinâmicas	E
39	Adequada. Dinâmico, interessante e desperta atenção	F
40	Adequada. Forma clara, objetiva e lúdica	D
41	Adequada. Diversificada e não cansativo	D
42	Adequado. Dinâmico	E
44	Adequada. Interessantes e ajudam na aprendizagem	F
45	Adequada. Conhecimento e domínio pelos professores e equipamentos	A
46	Adequada. Agradável e interessante	D
48	Adequada. Pertinente ao curso	C
50	Adequada. Dinâmicas facilitam a aprendizagem	E
51	Adequada. Linguagem simples e divertida	D
53	Adequada. Superinteressante e bem-explicativa	F

54	Adequada. Dinâmicas auxiliaram a aprendizagem	E
55	Adequada. Todos participaram e não é cansativo.	D
56	Adequada. Professores ótimos e conhecimento do conteúdo	A
57	Adequada. Dinâmicas ajudam na aprendizagem	E
58	Adequada. Leve e agradável	D
59	Adequada. Pertinente ao curso	C
60	Adequada. Dinâmicas tiveram papel especial	E
61	Adequada. Interessante e manteve alunos atentos	F
62	Adequada. Formato adequado ao temas propostos	C
63	Adequada. Equipamentos e professores muito bom	A
64	Adequada. Dinâmicas de grupo ajudam a aprendizagem	E
65	Adequada. Metodologia diversificada e fácil de entender	B
66	Adequada. Transformou a aprendizagem interessante	F
67	Adequada. Sincronia na fala e na metodologia	C
68	Adequada. Dinâmicas importantes para ensinar	E
69	Adequada. Professores e equipamentos bem-utilizados	A
70	Adequada. Competência dos professores e aprendizagem satisfatória	A
71	Adequada. Válido as dinâmicas e aprendizagem significativa	E
72	Adequada. Metodologia transformou aprendizagem em prazerosa. Agradável	D
73	Adequada. Atenção tempo todo e etapas interessantes	F
74	Adequada. Dinâmicas ajudaram na aprendizagem	E
75	Adequada. Clima leve de aprendizagem	D
76	Adequada. Recursos a ver com a proposta do curso	C
77	Adequada. Forma prazerosa de ensino	D
78	Adequada. Atenção e interesse	F
79	Adequada. Equipamentos utilizados, conhecimento dos instrutores	A
80	Adequada. Coerencia com proposta do curso	C
81	Adequada. Interessante	F
82	Adequada. Tempo passou rápido. Agradável	D
83	Adequada. Fácil entendimento, aprendizagem natural	B
84	Adequada. Aprendizagem agradável	D
85	Adequada. Uso de dinâmicas ajudou na aprendizagem	E
86	Adequada. Interessante e deixa todos atentos	F

Tabela 3. Ideias Centrais – 3ª Questão

	Capacitação de Professores - Fazendo Escola: educando para novos valores no trânsito - Fund II e EJA	
	3. Os recursos didáticos usados foram:	
	Ideias Centrais	
		Clas
1	Bons. claros e explicativos	A
2	Ótimos. Simples, diversificado e coerente	G
3	Ótimos. Boa qualidade e bem-utilizados	B
4	Ótimos. bem-utilizados	B
5	Bons. Pertinentes ao curso	C
6	Bons. Os recursos foram variados	E

7	Bons. Recursos variados	E
8	Ótimos. Ideias para atividades	D
9	Ótimos. Recursos diversificados	H
10	Bons. Dinâmicos	F
11	Ótimos. Recursos variados	H
12	Ótimos. Ótimas ideias para adaptarmos em diferentes situações	D
13	Ótimos. Recursos variados	H
15	Ótimos. Recursos variados	H
16	Bons. Recursos variados	E
17	Ótimos. Claros e bem-explicados	I
18	Bons. Eficientes para o curso	C
19	Ótimos. Recursos diferentes e empregados adequadamente	H
21	Ótimos. Bem-utilizados no curso	B
22	Bons. Dinâmicos e bem-utilizados	F
23	Ótimos. Diversificados	G
24	Bons. Claros, explicativos	A
25	Ótimos. Ideias para atividades de sala de aula	D
26	Ótimos. Bem-utilizados no curso	B
27	Bons. Coerente com o curso	C
28	Ótimos. Eficientes e facilitou entendimento	A
29	Ótimos. Explicativos e bem-utilizados	B
30	Bons. Recursos variados	E
31	Bons. Pertinentes ao curso	C
32	Bons. Coerentes e bem-utilizados	C
33	Bons. Claros e explicativos	A
34	Ótimos. Bem-utilizado e perfeito a proposta do curso	B
35	Bons. Dinâmicos	F
36	Bons. . Recursos variados	E
37	Ótimos. . Importantes para o curso e forneceu ótimas ideias	D
38	Ótimos. . Simples e variado	G
39	Ótimos. . Abrangeu todos os conteúdos e recursos variados	H
40	Ótimos. Auxiliou na compreensão do tema	I
41	Ótimos. Recursos variados	H
42	Bons. Diversas estratégias	E
43	Ótimos. Ideias simples e diversificadas.	G
45	Ótimos. Coerente com a proposta do curso, simples e diversificados	G
46	Bons. Dinâmicos	F
47	Ótimos. Recursos bem-empregados no curso	B
48	Bons. Variedade de atividades	E
49	Ótimos. Recursos simples e bem-explicados	I
50	Bons. Dinâmicos	F
51	Bons. Recursos diversificados	E
52	Ótimos. Facilitam na apreensão do conteúdo, aprendizado mais leve.	G
53	Ótimos. Recursos coerentes e integrados ao curso	B
54	Ótimos. Ideias excelentes para desenvolver atividades	D
55	Ótimos. Muito bom e explicados com qualidade	I
56	Ótimos. Usados recursos diversos	H
57	Bons. Recursos claros e explicativos	A
58	Ótimos. Recursos como ideias para trabalho docente	D

59	Ótimos. Foram apresentadas muitas atividades variadas	H
60	Ótimos. Recursos simples e diversificados	G
61	Ótimos. Recursos variados	H
62	Ótimos. Bem-utilizados, integrados ao curso	B
63	Ótimos. Bem-utilizados	B
64	Ótimos. Recursos diferentes	H
65	Ótimos. Recursos variados	H
66	Ótimos. Boas ideias para atividades	D
67	Bons. Recursos dinâmicos	F
68	Bons. Variedade de recursos	E
69	Ótimos. Recursos simples e variados	G
70	Ótimos. Explicativos e deixaram conteúdo claro.	I
71	Ótimos. Recursos variados	H
72	Ótimos. Boas ideias para desenvolver na escola	D
73	Bons. Recursos variados	E
74	Ótimos. Boa relação com o conteúdo do curso, uso proveitoso	B
75	Ótimos. Recursos simples	G
76	Ótimos. Diversidade de informações e formas	G
77	Ótimos. Bons para o curso e ótima referência para construir atividades	D
78	Ótimos. Recursos diversificados	G
79	Ótimos. Bem-utilizados	B
80	Ótimos. Referência para desenvolver atividades na escola	D
81	Ótimos. Boas ideias para serem reproduzidas	D
82	Bons. Claros e explicativos	A
84	Ótimos. Ideias excelentes	D
85	Ótimos. Atividades para desenvolver na escola	D
86	Bons. Dinâmicos	F

Tabela 4. Ideias Centrais – 4ª Questão

	Capacitação de Professores - Fazendo Escola: educando para novos valores no trânsito - Fund II e EJA	
	4. A carga horária foi:	
	Ideia Central	Clas
1	Suficiente. Tempo e conteúdo distribuído adequadamente	A
2	Suficiente. Adequado a proposta de conteúdo	C
3	Suficiente. Tempo suficiente	A
4	Suficiente. Tempo adequado	A
5	Suficiente. Tem bem-distribuído em carga horária adequada	A
6	Suficiente. Tempo adequado	A
7	Suficiente. Tempo suficiente	D
8	Suficiente. Carga horária adequada	D
9	Suficiente. Adequada a proposta do curso	C
10	Suficiente. Carga horária distribuída corretamente	A
11	Suficiente. Distribuída conforme conteúdo	C
12	Suficiente. Tempo adequado	D
13	Suficiente. Tempo adequado	D
15	Suficiente. Carga horária adequada para contemplar conhecimentos	D
16	Suficiente. Tempo adequado	D
17	Suficiente. Tempo e conteúdo bem-distribuído	A
18	Suficiente. Tempo suficiente	D
19	Suficiente. Tempo-conteúdo coerente	A
20	Suficiente. Tempo suficiente	D
21	Suficiente. Proposta adequada tempo e conteúdo	A
22	Suficiente. Carga horária suficiente	D
23	Suficiente. Tempo e conteúdo bem-distribuído	A
24	Suficiente. Adequado ao conteúdo	C
25	Suficiente. Tempo suficiente	D
26	Suficiente. Horário e conteúdo bem-distribuído	A
27	Suficiente. Tempo bem-planejado	A
28	Suficiente. Tempo adequado para o conteúdo	C
29	Suficiente. Tempo suficiente	D
30	Suficiente. Carga horária compatível com conteúdo proposto	C
31	Excessiva. Período longo para pouco conteúdo	B
32	Suficiente. Tempo adequado ao conteúdo	C
33	Suficiente. Tempo adequado	D
34	Suficiente. Tempo suficiente para proposta de curso	C
35	Suficiente. Tempo adequado	D
36	Suficiente. Tempo suficiente para conteúdo	D
37	Suficiente. Carga horária suficiente	D
38	Suficiente. Tempo adequado ao conteúdo	C
39	Suficiente. Tempo adequado	D
40	Suficiente. Carga horária adequada	D
41	Suficiente. Tempo adequado	D
42	Suficiente. Carga horária e conteúdo coerentes	A
43	Suficiente. Tempo e conteúdo bem-distribuídos	A
44	Suficiente. Proposta conteúdo e tempo adequados	A
45	Excessiva. Menos tempo para o curso, alguns tópicos foram extensos	B
46	Suficiente. Tempo adequado ao conteúdo	C

47	Excessiva. Conteúdo inadequado a carga horária. Repetição de conteúdos em dinâmicas	E
48	Suficiente. Tempo adequado ao conteúdo	C
49	Suficiente. Tempo adequado. Vídeos e dinâmicas contribuíram para o tempo passar rápido	D
50	Suficiente. Carga horária suficiente	D
51	Suficiente. Tempo adequado	D
52	Suficiente. Carga horária contemplou conteúdo, foi suficiente	C
53	Suficiente. Carga horária suficiente	D
54	Suficiente. Carga horária contemplou conteúdo. Tempo adequado	D
55	Suficiente. Tempo adequado	D
56	Suficiente. Tempo adequado	D
57	Suficiente. Tempo adequado	D
58	Suficiente. Carga horária adequada a proposta de conteúdo	A
59	Suficiente. Tempo bem-distribuído em relação ao conteúdo	A
60	Suficiente. Carga horária adequada	C
61	Suficiente. Nem mais, nem menos horas	D
62	Suficiente. Carga adequada	D
63	Suficiente. Tempo e conteúdo distribuídos de forma adequada	A
64	Suficiente. Tempo bem-aproveitado	D
65	Suficiente. Adequado ao conteúdo	C
66	Suficiente. Equilíbrio tempo e conteúdo proposto	A
67	Suficiente. Número de horas adequado ao conteúdo proposto	C
68	Suficiente. Número de horas adequado	D
69	Suficiente. Carga horária correta	D
70	Insuficiente. Mais dias para trabalhar conteúdo	F
71	Insuficiente. Mais tempo	F
72	Suficiente. Tempo pertinente ao conteúdo	C
73	Suficiente. Carga Horária adequada	D
74	Suficiente. Carga horária adequada ao conteúdo	C
75	Suficiente. Carga horária bem-distribuída pela proposta de conteúdo	C
76	Suficiente. Tempo bem-distribuído e empregado	D
77	Suficiente. Adequada a proposta	C
78	Suficiente. Conteúdo exposto por carga horária bem-distribuída	A
79	Suficiente. Tempo exato para proposta	C
80	Suficiente. Bem-distribuída	A
81	Suficiente. Tempo adequado	D
82	Suficiente. Carga horária adequada ao conteúdo proposto	C
83	Suficiente. Horário adequado	D
84	Suficiente. Conteúdo distribuído adequadamente pelo tempo	A
85	Insuficiente. Precisa de mais tempo	F
86	Suficiente. Tempo adequado.	C

Tabela 5. Ideias Centrais – 5ª Questão

Capacitação de Professores - Fazendo Escola: educando para novos valores no trânsito - Fund II e EJA		Clas
5. Quais conteúdos você achou mais importantes: _____		
Ideia Central		
1	Código de Trânsito	A
2	Conteúdos sobre trânsito	A
3	História de SP, Estatística e Dinâmicas	B
4	Estatística e Normas de Trânsito	A
5	Estatísticas	A
6	Normas de Trânsito e Histórico SP, evolução e meio ambiente	B
7	Normas de Trânsito	A
8	Normas de Trânsito	A
9	Trabalhar o tema trânsito e meio ambiente	B
10	Estatísticas e Dinâmicas	B
11	NR	C
12	Regras de trânsito e conscientização	A
13	Todos	D
15	Dados estatísticos	A
16	Todos	D
17	Todos	D
18	Gráficos e trabalhos da CET	A
19	Todos	D
20	Dinâmicas	E
21	Atividades da CET	A
22	Gráficos, regras de trânsito	A
23	Todos	D
24	Todos	D
25	Segurança no trânsito para pedestres e motociclistas	A
26	Formação de valores	F
27	Todos	D
28	Sugestões de atividades	E
29	Estatísticas e informações sobre cursos	A
30	Todos	D
31	Mortes em acidentes de trânsito	A
32	História de SP, Meio Ambiente e Cidadania	B
33	Todos	D
34	Estatística e História de SP, Meio Ambiente	B
35	Todos	D
36	História SP, Estatística, pessoa com deficiência	B
37	NR	C
39	Recursos Didáticos	E
40	Tecnologia e Educação para o trânsito	B
41	Todos	D
42	Dinâmicas e Reportagens	B
43	Respeito a vida e meio ambiente	F
44	Todos	D
45	Todos	D
46	Todos	D
47	NR	C
48	Trânsito e Inclusão	B
49	Dinâmicas	B

50	Dinâmicas	B
51	Todos	D
52	Acessibilidade	B
53	Vídeos e conteúdo de trânsito	B
54	NR	C
55	Histórico SP e meio ambiente, inclusão	B
56	Todos os conteúdos foram importantes	D
57	Todos. Conteúdos excelentes	D
58	Todos	D
59	Sugestões de atividades didáticas	E
60	Todos	D
61	Proporcionar discussão sobre trânsito, com toda comunidade. Trânsito, sociedade e meio ambiente	B
62	Acessibilidade, pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida	A
63	Todos	D
64	Estatísticas e sugestão de atividades	A
65	Conscientização da problemática entre motoristas e pedestres e como introduzir trânsito em sala de aula	A
66	Todo. Direção e pedestre consciente, projetos.	D
67	Todos	D
68	Estatísticas de trânsito	A
69	Todos	D
70	Todos	D
71	Todos	D
72	segurança para pedestre	A
73	Todos	D
74	Orientação pedestres, meio ambiente e trânsito e dinâmicas	B
75	Travessia segura, estatísticas e acessibilidade	A
76	Segurança no trânsito	A
77	Trânsito, cidadania, inclusão	A
78	Trânsito e estatísticas	A
79	Todos	D
80	Legislação de trânsito e cinto de segurança	A
81	Histórico de São Paulo, as mudanças ocorridas no meio ambiente, estatísticas e dinâmicas	B
82	Todos	D
83	Aumento da população e meio ambiente, índice de acidentes e mortes	B
84	Inclusão	B
85	Histórico, meio ambiente e panorama atual de São Paulo	B
86	Todos	D

Tabela 6. Ideias Centrais – 6ª Questão

Capacitação de Professores - Fazendo Escola: educando para novos valores no trânsito - Fund II e EJA		
6. De que forma o curso contribuirá para sua atuação, enquanto educador: __		
	Ideia Central	Clas
1	Organização do trânsito e preparação para o futuro	A
2	Recursos para trabalho em sala de aula	B
3	Subsídios para a conscientização	C
4	Conhecimento e melhora na atuação como educador	D
5	Solidariedade e Educação no Trânsito	C
6	Práticas para a sala de aula	B
7	Desenvolver projetos sobre trânsito	A
8	NR	E
9	NR	E
10	Enriquecer conhecimentos para sala de aula	B
11	NR	E
12	Subsídios para trabalho	A
13	Trabalho em sala de aula, consciencia trânsito seguro	A
15	Conhecimento e atividades para sala de aula	B
16	trabalhar tema trânsito e valores para o futuro	A
17	Conhecimento e melhora atuação docente	D
18	Conscientização para alunos e instrumentos para professor	C
19	Inserção tema trânsito	A
20	Trabalhar com o aluno e conscientizá-lo	C
21	Conhecimento	D
22	Informações e didáticas oferecidas	A
23	Conhecimento	D
24	Conhecimento para trabalhar com alunos	B
25	Estratégias	A
26	Educador como agente multiplicador de educação no trânsito	C
27	Novos recursos didáticos	B
28	Recursos didáticos	B
29	Manter a atenção na sala e em casa	B
30	Conteúdos para sala de aula	B
31	Conscientizar os alunos sobre respeito no trânsito	C
32	Professor como multiplicador e conscientização cidadã	C
33	Novos conhecimentos	D
34	Novos conhecimentos	D

35	Novos conhecimentos	D
36	Novos conhecimentos	D
37	Subsídios para sala de aula	B
38	Conhecimento para elaborar atividades	B
39	Conhecimento	D
40	Conscientização do grupo	C
41	Conhecimento para atuação em sala	D
42	Conhecimento	D
43	Conhecimento	D
44	Multiplicadores da educação de trânsito	C
45	Conhecimento sala de aula	B
46	Multiplicador	C
47	NR	E
48	Bom para formação	D
49	NR	E
50	Conhecimento para passar para frente	D
51	Conhecimento para alertar sobre perigo	D
52	Conscientizar para o trânsito	C
53	Conhecimento e conscientização	C
54	Bom para atuação do professor	D
55	NR	E
56	Buscarei mais subsídio para apoiar educadores	B
57	Trabalhar cidadania no trânsito	C
58	Esclareceu muito e proporcionou meios para executar projetos na comunidade escolar	A
59	Subsídios e informações com tema trânsito e respeito a vida	C
60	Bons conhecimentos em relação a educação para o trânsito	A
61	Debater trânsito e cidadania, por meio de projeto envolvendo comunidade escolar	A
62	Visão técnica centrada na prática da cidadania no trânsito	C
63	Aprendizado e cidadania	C
64	Implantação projetos educação no trânsito como tema transversal	A
65	Orientações sobre adolescentes e comunidade, respeito ao meio ambiente	C
66	Conteúdos para trabalhar e transmitir aos alunos	B
67	Aplicação de vários recursos	C
68	Passar mais informação	B
69	Na orientação e cidadania	C
70	Conhecimento sobre comportamento no trânsito e o outro	D
71	Passar para a comunidade sobre CET e respeito no trânsito	A
72	Informar e orientar sobre trânsito	A
73	Aplicando tudo o que aprendi	C
74	Conscientização, direitos e deveres no trânsito e na vida	C
75	Conhecimento relacionado à prática	B
76	Multiplicadore de conteúdos de Cidadania	C
77	Comportamentos seguros para crianças	A
78	Estimular a educação para o trânsito	A
79	Conteúdo e metodologia pode ser passado para o aluno e construção de projetos	A
80	Conteúdos de trânsito	A
81	Refletir e trabalhar com os alunos trânsito	C
82	Promover a interdisciplinaridade trânsito e meio ambiente, focar nas crianças e leis de trânsito	C
83	Passar tudo o que aprendi, pois conhecimento engrande o professor	D

84	Ajudando o aluno a conhecer trânsito	A
85	mais conhecimento sobre trânsito e cidadania	A
86	Trânsito para alunos	A

Tabela 7. Ideias Centrais – 7ª Questão

56	Procurar mais lugares para divulgar, pois o curso é muito bom e importante para desenvolver a consciência crítica.	A
57	Cursos são importantes para a educação	B
58	Mais cursos	B
61	Dinâmicas e material de fácil linguagem. Professores competentes	A
66	Adorei o curso, os instrutores e pena que é pouco tempo	A
67	Educação é continuidade para evitar acidentes	D
70	Mudar o dia da semana para sábado	C
71	Mais dias para o curso	C
73	Ter continuidade	D
75	Maior divulgação	A
76	Equipe competente e conteúdo importante	A
79	Curso bom e importante	A
81	Mais horas de cursos	C
84	Gostei muito do curso	A

Tabela 8 a. Ideias Centrais – 8ª Questão A

1	Não. Colegas não estavam dispostos a desenvolver projetos interdisciplinares	A
2	Não. Coordenação propôs para ano seguinte, mas com a mudança de coordenação projeto não foi retomado	B
3	Não. Professores consideraram que não seria possível desenvolver projetos interdisciplinares naquele ano	A
4	Não. Mudei de escola e não consegui adesão.	C
5	Não. Os professores não aderiram, por considerar momento não propício a desenvolver projeto interdisciplinar	A
6	Não. O curso veio mais acrescentar a minha experiência pessoal que aplicação na escola	D
7	Não. Precisava de pontuação na carreira	E
8	Não. Difícil conseguir desenvolver projetos. Alunos, professores e direção não cooperam.	F
9	Não. Curso para ampliar o conhecimento	D
10	Não. Curso para pontuação	E
11	Não. Curso acrescentou conhecimento	D
12	Não. Fiz o curso mais para conhecimento pessoal	D
13	Não. Mudou a direção	B
14	Não. Faltou envolvimento de alunos e professores	F
15	Não. Fiz pela pontuação	E
16	Não houve adesão	F

17	Não. Mudei de escola	C
18	Não. Precisava de pontuação para a carreira	E
19	Não. Os professores não estavam a fim de desenvolver projetos interdisciplinares	A
20	Não. Serviu para conhecimento pessoal	D
21	Não. Conhecimento para minha carreira	D
22	Não. Mudança de direção	B
23	Não. Faltou tempo para pensar nisso	G
24	Não. Não estou conseguindo a adesão dos colegas para um trabalho interdisciplinar	A
25	Não. Curso para pontuação na carreira	E
26	Não. Serviu como grande crescimento pessoal	D
27	Não. Não consegui adesão na escola	F
28	Não. Não tive tempo para o projeto	G
29	Não. Os colegas não toparam fazer um projeto interdisciplinar	A
30	Não. Sai da escola em que estava	C
31	Não. O curso foi bom porque consegui pontuação para minha carreira	E
32	Não. Pontuação para carreira	E
33	Não. Sempre me atualizo	D
34	Não. Fiz o curso porque o tema é atual	D
35	Não. Os professores não aderiram a proposta de trabalho interdisciplinar	A
36	Não. Houve mudança de coordenação na escola	B
37	Não. Curso ótimo, para conhecimento pessoal	D
38	Não. Faltou disposição do professorado para desenvolver projetos interdisciplinares	A
39	Não. Não tive tempo para fazer projeto de trânsito	G
40	Não. Não tive apoio da escola para fazer um projeto interdisciplinar	F
41	Não. Faltou cooperação dos professores	F
42	Não. Curso mais para atualizar-me	D
43	Não. Os professores não estão dispostos a se unir para projetos	A
44	Não. Mudanças na coordenação	B
45	Não. Faltou espaço na escola para isso. Não tive cooperação para o desenvolvimento de projetos	F
46	Não. Falta tempo para as demandas de projetos	G
47	Não. Fiz o curso pela pontuação	E
48	Não. Falta tempo para desenvolver projetos	G
49	Não. Serviu para me atualizar	D
50	Não. Adorei o curso, mas falta cooperação dos professores.	F
51	Não, mudou a coordenação	B
52	Não. Faltou adesão dos professores	A
53	Não. Não há tempo para tudo	G
54	Não. Não conseguimos que os colegas cooperem	F
55	Não. Gosto de agregar aos meus conhecimentos	D

Obs. Nesta tabela foram concentradas apenas as respostas negativas, para melhorar visualização gráfica entre as alternativas NÃO e SIM, que farão parte do quadro 8b.

Tabela 8b. Ideias Centrais – 8ª Questão B

56	Sim. Educação de trânsito na biblioteca escolar	A
57	Sim. Transitando consciente	B
58	Sim. Leitura, Interpretação e Vivência Segura no Trânsito	B
59	Sim. Educar para o trânsito: uma questão de cidadania	B
60	Sim. Educar para o trânsito	D
61	Sim. O trânsito no meu bairro	B
62	Sim. Trânsito	B
63	Sim. Educação no trânsito	A
64	Sim. Comunidade & Trânsito	B
65	Sim. Aluno Monitor de Trânsito	D
66	Sim. Acessibilidade	C
67	Sim. Como vejo o trânsito de São Paulo	D
68	Sim. Educando para o trânsito	D
69	Sim. Projeto para o trânsito	A
70	Sim. Trânsito	A
71	SimSim. Interagindo no trânsito com consciência	D
72	Sim. Proteja-se no trânsito	B
73	Sim. Aprendiz no trânsito	A
74	Sim. Ciclistas e pedestres: uma relação que pode dar certo	B
75	Sim. Pesquisa/Entrevista com usuários dos transportes públicos da cidade de São Paulo	B
76	Sim. Transitando com segurança	A
77	Sim. Educação de Trânsito	D
78	Sim. Sinal verde para o trânsito	D
79	Sim. Semana Nacional do Trânsito	A
80	Sim. Sociedade do Automóvel	B
81	Sim. Andar atento	A
82	Sim. Trânsito + SOS Mata Atlântica	B
83	simSim. Trânsito e mapeamento do seu entorno	D
84	Sim. Um trânsito melhor para o Jardim da Saúde	B
85	Sim. Educando para o trânsito: uma via de múltiplas mãos	B
86	Sim. Planejamento Urbano	B

Tabela 9. Ideias Centrais – 9ª Questão

56	Acervo biblioteca sobre trânsito, meio ambiente e cidadania	A
57	Trânsito e cidadania	A
58	Trânsito e cidadania	A
59	Sensibilização, cidadania e educação	C

60	Reflexão sobre trânsito, meio ambiente e qualidade de vida	C
61	Trânsito, cidadania, meio ambiente.	C
62	Prática da cidadania, meio ambiente e trânsito	C
63	Cidadania e trânsito	A
64	Cidadania e circulação	A
65	Respeito no trânsito, Cidadania	A
66	Inclusão	B
67	Trânsito e Cidadania	A
68	Histórico da cidade, trânsito, transporte e meio ambiente	C
69	Desenvolver crítica ao próprio comportamento e ser agente transformador	C
70	Trânsito e cidadania	A
71	Trânsito e Cidadania	A
72	Histórico da região e circulação	C
73	Trânsito e cidadania	A
74	Conscientização sobre Trânsito	C
75	Histórico e evolução de SP	A
76	Trânsito e cidadania	A
77	Cidadania no trânsito	C
78	Trânsito e cidadania	A
79	Educação de trânsito	A
80	Trânsito	A
81	debate sobre responsabilidade no trânsito	A
82	Trânsito e meio ambiente	C
84	trânsito e cidadania	A
83	Trânsito, cidadania e meio ambiente	C
85	Construção de valores e aquisição de conhecimento - trânsito, meio ambiente e cidadania	C
86	Trânsito, cidadania e meio ambiente	C

Tabela 10. Ideias Centrais – 10ª Questão

56	NR	A
57	um mês	B
58	um mês	B
59	um bimestre	C
60	um mês	B
62	um semestre	D
63	um semestre	D
64	NR	A
65	Permanente	E

66	NR	A
67	2 semanas	F
68	um mês	B
69	duas semanas	F
70	um mês	B
71	uma semana	G
72	um bimestre	C
73	um mês	B
74	um mês	B
75	uma semana	G
76	uma semana	G
77	15 dias	F
78	um mês	B
79	uma semana	G
80	um mês	B
81	ano letivo	H
82	ano letivo	H
83	ano letivo	H
84	um semestre	D
85	um mês	B
86	um mês	B

Tabela 11 – Ideias Centrais – 11ª Questão

56	Sim. Achei ótimo. Integração de currículo é melhorar do que trabalhar uma única matéria	A
57	Sim. Trabalho interdisciplinar é mais rico do que numa única matéria	A
58	Não. Dificuldade unir colegas e disciplinas	B
59	Sim. Diferentes áreas puderam dialogar	C
60	Sim. Integração educadores e coordenação	D
61	Sim, integrar colegas de profissão e conteúdos	C
62	Não. Grande dificuldade de criar projetos conjuntos, pois cada um se preocupa com o conteúdo de sua disciplina	B
63	Sim. Muito rico trabalhar com demais disciplinas. Todos ganham.	A
64	Sim. Diálogo professores e coordenação na construção de um projeto comum	D
65	Sim, Integração é melhor que trabalhar um só conteúdo	A
66	Não. Pouco envolvimento entre professores, cada um se preocupa com sua carga	B
67	Não. Envolvimento com outras disciplinas é complicador na aplicação de projetos	B

68	Não. Os horários, a preocupação com a propria carga faz com que o professor não se envolva em projetos.	B
69	Não. O tempo não permite que as matérias de integrem	B
70	Sim, houve integração entre disciplinas	A
71	Não. Os professores não conseguem se unir em um projeto interdisciplinar	B
72	Não. Pouco envolvimnto em projetos além de sua propria disciplina	B
73	Não. Professores alegam não ter tempo para projeto interdisciplinar	E
74	Não. Projetos interdisciplinares demandam tempo que o professor não tem	E
75	Sim. Houve integração professores; coordenação	D
76	Não. Há muita dificuldade em integrar matérias e professores	B
77	Não. Os professores não tem tempo para projetos interdisciplinares	E
78	Sim. Grande integração entre áreas do conhecimento	C
79	Sim. Forma transversal e relacionamento entre disciplinas promoveu a integração do currículo do Fundamental II	F
80	Não. Professores reclamam de cumprir horário fora sua matéria	E
81	Não. Dificuldade em unir matérias e professores	B
82	Não. Os professores se queixam de fazer além de sua disciplina	B
83	Sim. Os professores gostam de fazer além de sua disciplina. Trabalho transversal integra conteúdo de 5a a 8a série	F
84	Não, os professores de esquivam de trabalhar além de sua disciplina	B
85	Sim. O trabalho interdisciplinar só acresecenta	A
86	Sim. Trabalho integrado uniu professores e disciplinas diversas	C

Tabela 12. Ideias Centrais – 12ª Questão

56	Receptividade boa, mas não há como perceber mudança de atitude. Nosso tempo se restringe a sala de aula	A
57	A receptividade excelente. Os alunos se envolveram em todo o projeto, etapas de execução e promoveram grande movimentação na escola. Não temos como avaliar as atitudes na rua, convívio restrito a escola.	A
58	Receptividade boa, mas não há como avaliar mudança de atitudes, pois na escola executam tarefa, mas nem sempre o fazem na prática	A
59	Muito boa. Preocupação em criar ambiente de paz no trânsito. Tem atitude displicentes, mas comentários é que passaram a chamar atenção dos colegas para atitudes inseguras	B
60	Ótima. Alunos empenham-se em pesquisa para ações na comunidade e citam a importância da adoção de comportamentos seguros	C
61	Boa. Buscaram soluções de trânsito para o bairro	C
62	Boa. Não tem como avaliar mudança de atitude	A
63	Houve grande mobilização em torno do projeto, receptividade boa, mas não há como ver mudanças de atitude na rua. Convívio tempo da escola.	A
64	Boa. Ficaram mais espertos quando estão na rua	B
65	Boa, mas não há como saber se ocorreram mudanças nas atitudes na rua	A
66	Receptividade boa, mas as mudanças só estão prevista a longo prazo	D
67	Boa, mas mudança de atitude só a longo prazo	D
68	Receptividade boa. Reconheceram que podem melhorar seus comportamentos. As atitudes estão melhorando, porque se percebem como parte do trânsito	B
69	Boa receptividade. Passaram a comentar sobre o que faziam de errado e deixaram de fazer	B
70	Participaram positivamente. Mudanças de atitude só a longo prazo	D
71	Projeto bem-recebido pelos alunos. Mudanças a longo prazo	D
72	Envolvimento no projeto. Preocupação com a segurança e o meio ambiente local.	E
73	Muita participação. Posso dizer que estão mudando o comportamento. Diálogo sobre a rotina de ir para a escola e o que pais, pedestres e colegas fazem de incorreto ao ir para a escola. Preocupação com segurança.	B
74	Receberam bem o projeto. Estão mais conscientes ao circular como pedestre e ciclistas. Entendimento da relação trânsito e meio ambiente.	E

75	Muito boa. Preocupação com o comportamento ao circular	B
76	Receptividade boa. Alunos mais atentos	B
77	Muito boa. Mas mudanças de atitudes a longo prazo	D
78	Envolvimento. Mudança de atitudes , conscientização de que os problemas de trânsito e meio ambiente precisam das ações de todos	E
79	Boa. Mudança de comportamento, principalmente ao chegar à escola	B
80	Boa. Não há como perceber mudanças	A
81	Muito envolvimento. Preocupação em desenvolver ações que envolvessem os pais e escola. Também, preocupação com meio ambiente	E
82	Muito envolvimento. Mudanças de atitudes só a longo prazo. Percepção com relação a meio ambiente, muito positiva	D
83	Bom envolvimento. Acredito na mudança de atitudes. Percepção da falta de planejamento, atitudes inseguras como causa de acidentes e degradação ambiental.	E
84	Envolvimento, mas não há como perceber mudança de atitudes. Limite do projeto e sala de aula	A
85	Receptividade boa, mas mudanças de atitude só a longo prazo.	D
86	Boa receptividade. Alunos se preocupam mais com suas atitudes e em desenvolver projetos de trânsito com a comunidade	C

ANEXO A - MATÉRIA DO DIÁRIO OFICIAL DO MUNICÍPIO – CET CAPACITA PROFESSORES PARA ENSINAR EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

como duplicidade de pedidos, número de selo de aprovação inválido, Renavam ou placa do veículo diferente dos dados da inspeção veicular, e outros.

Apenas os pedidos rejeitados por inconsistência nos dados cadastrais deverão ser refeitos. Os rejeitados por falta de licenciamento em 2009 e por inscrição no Cadin serão atendidos assim que a pendência for solucionada.

O pagamento será feito mediante crédito em dinheiro, em conta corrente indicada pelo proprietário ou arrendatário

Primeiro lote contempla proprietários de veículos de placa final 1 aprovados na inspeção em fevereiro

rio do veículo, ou por meio de Ordem de Pagamento do banco Itaú, para quem escolheu esta opção. Neste caso, para sacar o dinheiro o proprietário ou arrendatário deverá dirigir-se a qualquer agência do banco, munido de um documento de identidade com foto válido. A maioria das devoluções (2.189) será creditada na conta corrente, havendo somente 35 pedidos de devolução por meio de

Ordem de Pagamento.

COMO OBTER A DEVOUÇÃO

Para obter a devolução, além de não ter dívida no Cadin e ter feito o licenciamento 2009, o motorista não pode ter débito vencido do IPVA ou multa por infração de trânsito. O carro também precisa ser aprovado na inspeção.

Os pedidos de devolução da tarifa são

feitos exclusivamente pelo site <<http://www.devolucaoinspecao.prefeitura.sp.gov.br>>, após a aprovação do veículo na inspeção e a realização do licenciamento de 2009.

Para saber se foi incluído no lote de devolução, o proprietário ou arrendatário pode consultar o mesmo site. Quem cadastrar o e-mail no endereço recebe informação detalhada sobre o pedido.

CET capacita professores para ensinar educação de trânsito

Texto: Duda Noqueira
imprensa2@cetsp.com.br

A Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) abriu inscrições para o curso gratuito de capacitação de educadores "Fazendo Escola: Formando Novos Valores no Trânsito". O objetivo do programa é estimular os professores a implantar a educação para o trânsito como tema transversal e interdisciplinar e também capacitá-los para atuar como agentes multiplicadores nas instituições de ensino. As primeiras turmas iniciam o curso em março.

A partir deste ano, o curso está aberto à participação de todos os educadores da capital que lecionam em escolas públicas

Elaborado por técnicos do Centro de Treinamento e Educação de Trânsito da CET (Cetet), o "Fazendo Escola" tem carga horária de 16 horas, ministradas em quatro encontros, compreendendo teoria, desenvolvimento, aplicação, mostra dos trabalhos desenvolvidos e entrega dos certificados. Desenvolvido com metodologia dinâmica, o curso oferece aos educadores materiais de apoio com orientações sobre circulação segura, cidadania e acessibilidade - específicos para cada nível de ensino -, além de materiais com sugestões de atividades para os alunos. Os temas são abordados de forma atraente e agradável, por meio de oficinas, atividades lúdicas e interativas. O certificado é concedido aos participantes que tiverem 100% de frequência.



municipais e estaduais, instituições privadas e universidades, nos níveis Infantil, Fundamental I e II, Suplência II, além de diretores, coordenadores pedagógicos e futuros docentes.

Desde 2007, o curso é ministrado aos profissionais da rede municipal de ensino, por meio de um Acordo de Cooperação Técnica entre as secretarias municipais de Transportes (SMT) e de Educação (SME). Até o momento, o programa capacitou cerca de 300 professores da rede municipal de ensino, que atuam como multiplicadores levando o tema Educação para o Trânsito a 1.500 professores de 101 escolas. Esses profissionais aplicaram seus conhecimentos a 34 mil alunos.

Constantemente o Cetet desenvolve cursos e atividades educativas dirigidas ao público em geral: escolas, empresas, entidades e profissionais que atuam nas áreas de educação, transporte e trânsito. Somente nos últimos dois anos, o Centro atendeu cerca de 370 mil pessoas que participaram de cursos e atividades, entre os quais: Teatro de Fantoches, a peça Festa na Floresta, os Espaços Vivenciais de Trânsito (unidade móvel e fixa), cursos de pilotagem segura para motociclistas, de direção defensiva para condutores, palestras, ações de orientação de travessia e mimica.

Os interessados em participar do curso de capacitação para profes-



Atividades lúdicas abordam temas como circulação segura e acessibilidade

res podem obter informações sobre a agenda 2009 por meio dos telefones e endereços abaixo:

- Educação infantil: <det1@cetsp.com.br> ou pelo telefone 3871-8645
- Fundamental I: <det1@cetsp.com.br> ou pelo telefone 3871-8619

• Fundamental II e EJA (Educação de Jovens e Adultos): <det24@cetsp.com.br> ou pelos telefones 3871-8607/ 8674.

O Centro de Treinamento e Educação de Trânsito da CET está localizado na avenida Marquês de São Vicente, 2.154, na Barra Funda.

Imprensa Oficial
Autoridade Certificadora
Órgão do Estado de São Paulo

SECRETARIA
DE COMUNICAÇÃO

GOVERNO DO ESTADO
DE SÃO PAULO

desenvolvimento
estrutural
digital

IMPRESSA OFICIAL DO ESTADO DE SÃO PAULO
CNPJ: 06.937.000/0001-90. Autenticada por Certificação Digital. DUA-Assinatura Tipo A1. OUF: 35000000. OUF: 35000000.
Imprensa Oficial do Estado de São Paulo. OUF: 35000000. OUF: 35000000. OUF: 35000000.
A IMPRESSA OFICIAL DO ESTADO DE SÃO PAULO garante a autenticidade deste documento quando visualizado eletronicamente no portal
www.imprensaoficial.com.br

ANEXO B - CONTEÚDO PROGRAMÁTICO DO CURSO FAZENDO ESCOLA: EDUCANDO PARA NOVOS VALORES NO TRÂNSITO – FUNDAMENTAL II E EJA.

PROGRAMA: CURSO OPTATIVO – FAZENDO ESCOLA

Público-alvo: Professores do Ensino Fundamental II e EJA

1º Período – Iª Parte

OBJETIVO	CONTEÚDO	ESTRATÉGIA	RECURSO DIDÁTICO
Recepção	Lista de presença	Entrega de pastas	Pastas / canetas
Apresentar e integrar instrutor e grupo	Dinâmica de Apresentação	Dinâmica de Grupo	Caixa de Fósforos
Contextualizar o Trânsito em São Paulo	O Trânsito em São Paulo: - A História; - A Evolução do Trânsito e do Transporte; - Transformações na Paisagem Urbana;	Exposição Dialogada (Fotos)	Computador; Data Show
Mostrar a interferência no meio ambiente	Meios de transporte Tipo de calçamento Enchentes Congestionamento Poluição	Exposição Dialogada	Computador; Data Show
INTERVALO			

1º Período – IIª Parte

OBJETIVO	CONTEÚDO	ESTRATÉGIA	RECURSO DIDÁTICO
Conscientizar sobre as causas que contribuem para a elevação dos acidentes de Trânsito	Estatísticas: Evolução: População Urbana/Frota Acidentes de trânsito	Exposição Dialogada	Computador; Data Show
Identificar as causas que contribuem para os acidentes com motociclistas	Profissão: Motofretista	Reportagem Globo Reporter	- DVD

Identificar comportamentos humanos inadequados ao Trânsito	Comportamento Humano X Trânsito	Dinâmica dos bichos Reportagem Globo Reporter	Venda para os olhos Cartaz desenho de um bicho - DVD
--	---------------------------------	--	--

1º Período – IIIª Parte

OBJETIVO	CONTEÚDO	ESTRATÉGIA	RECURSO DIDÁTICO
Aquecer e integrar o grupo	Dinâmica de Aquecimento	Dinâmica – O Desafio	Caixas de presentes Bombom Música
	Orientação – Atividade Extraclasse	Exposição Dialogada	Roteiro para pesquisa; Manual do prof.
Sensibilizar para a questão da acessibilidade	Acessibilidade	Vivência Texto: Inclusão	Venda para os olhos Cartilha Computador; Data Show
Identificar as características dos jovens e adultos que interferem no trânsito	Características dos jovens e adultos (Física, Social e Emocional)	Recorte e Colagem	Revistas/Papel Tesoura/Cola Fita Crepe
Abordar a influência da mídia no comportamento humano	Formação de Opinião e seus reflexos no Trânsito - Influência da Mídia	Brainstorming/ Propagandas	DVD
Inserir de forma transversal o tema Trânsito	Educação para o Trânsito como tema transversal	Exposição Dialogada	

2º Período – Iª Parte

OBJETIVO	CONTEÚDO	ESTRATÉGIA	RECURSO DIDÁTICO

Mostrar que através de uma atividade lúdica é possível transmitir conteúdos.	A importância de adequar conteúdos e metodologias à realidade do EDUCANDO.	Dinâmica das Bexigas	Bexigas Papéis recortados Música: "Bola de meia, bola de gude". Cartazes dos 13 erros
Refletir sobre a importância do uso adequado das palavras.	O uso adequado da comunicação verbal na abordagem EDUCADOR-EDUCANDO.	Dinâmica da comunicação	Papel sulfite Canetas hidrocor Tesouras Palavras
INTERVALO			
Sensibilizar o professor para um repertório criativo	Oficina Pedagógica – análise de músicas	Atividade em Grupo	Filipetas com trechos de músicas (opcional) CD Player Letras das músicas

2º Período – 2ª. Parte

OBJETIVO	CONTEÚDO	ESTRATÉGIA	RECURSO DIDÁTICO
Possibilitar ao professor várias formas de atuação	Apresentação dos projetos elaborados pelos professores	Exposição Dialogada	
Informar sobre os trabalhos de Educação para alunos do FUND. II	Atividade Lúdica – Educação para o Trânsito – EVT Fixo	Visitação ao EVT Fixo	
INTERVALO			
Ampliar o conceito de Educação, Cidadania e Segurança no Trânsito.	Atividade Lúdica de Educação Para o Trânsito – GP	Jogo	Retroprojeter Transparências Painel e materiais Diversos

Informar sobre os trabalhos de Educação para o Trânsito desenvolvidos pela CET	Apresentação dos Trabalhos do CETET	Exposição Dialogada	Computador; Data Show
ENCERRAMENTO	Avaliação do curso		Entrega de material

ANEXO C – INFORMATIVO - ONU PROCLAMA 2011-2020 UMA DÉCADA DE AÇÃO PELA SEGURANÇA NO TRÂNSITO

Informativo

ONU proclama 2011-2020 uma década de ação pela segurança no trânsito

Assembléia Geral reconheceu os acidentes de trânsito como problema de saúde global e convocou os chefes de Estado a implantar políticas de redução de acidentes

Infelizmente, durante a sua contagem uma pessoa morreu ou foi gravemente ferida em um acidente de trânsito em todo o mundo. Uma triste estatística que resulta em cerca de 1,3 milhão de vítimas fatais a cada ano. Os dados alarmantes da Organização Mundial da Saúde (OMS) e uma campanha da “Make Roads Safe” (Torne as Estradas Seguras, em tradução livre), fundação da Federação Internacional de Automobilismo, fizeram com que a Organização das Nações Unidas (ONU) proclamasse os próximos dez anos – 2011-2020 – uma Década de Ação pela Segurança Viária em sua Assembléia Geral, realizada em 2 de março.

A Década de Ação pela Segurança Viária foi considerada uma grande vitória da “Make Roads Safe”, que tem George Robertson, ex-secretário geral da OTAN (Organização do Tratado do Atlântico Norte), como presidente de sua comissão. A organização encabeçou o movimento para levar os acidentes de trânsito à pauta da ONU. Após reunir milhões de assinaturas ao redor do planeta, a organização conseguiu que fosse realizada a Primeira Conferência Interministerial Global sobre o tema, em Moscou, em novembro do ano passado. O documento elaborado na Conferência foi agora aprovado na Assembléia da ONU.

A Resolução aprovada descreve o número de mortos e feridos no trânsito como “um grande problema de saúde pública que, se não for combatido, pode afetar o desenvolvimento sustentável de muitos países”. Principalmente porque nos países de baixa renda acontecem 90% das mortes no trânsito. Segundo a OMS, US\$518 bilhões são gastos anualmente com acidentes de trânsito. Desse total US\$65 bilhões em países de baixa e média renda, entre eles o Brasil. Valor que supera e muito a ajuda financeira para o desenvolvimento dessas nações. As despesas com a violência no trânsito giram entre 1 e 1,5% do Produto Interno Bruto (PIB) de países como o nosso. “A comunidade internacional finalmente acordou para a epidemia global de mortes nas estradas. Agora precisamos garantir que as boas intenções dos membros da ONU transformem-se em ações nas estradas mortais dos países em desenvolvimento.

“O sucesso dessa década será mensurado somente pelo número de vidas que forem salvas” declarou Lord Robertson. Classificada por Robertson como uma crise humanitária, a violência no trânsito mata mais crianças entre 5 e 14 anos em todo o mundo do que a AIDS ou Malária, além de ser a principal causa da morte de jovens entre 15 e 29 anos. “Os principais ‘assassinos’ são fáceis de identificar: vias mal projetadas que não separam pedestres e veículos; a falha das autoridades em

leis que regulem a velocidade; bebida e direção; a falta do uso do cinto de segurança e de capacetes. Não é uma ciência espacial”, declarou Robertson em artigo publicado no jornal inglês “The Times”.

A Década de Ação pela Segurança Viária traça diversas diretrizes e atitudes para solucionar questões simples como o não uso de capacete por motociclistas, a ausência de faixa de segurança para pedestres, entre outros. De acordo com os especialistas, se as atitudes previstas forem tomadas mais de 5 milhões de vidas poderão ser salvas até 2020.

As tristes estatísticas das mortes no trânsito também incluem o Brasil. Em 2007, 37.407 pessoas morreram vítimas de acidentes de trânsito, de acordo com dados do Ministério da Saúde. Em 1999 as vítimas não chegavam a 30 mil. Os dados confirmam o temor dos líderes globais de que as mortes em países em desenvolvimento tendem a crescer, se nenhuma atitude for tomada. Motivadas pelo aumento do poder aquisitivo e o consequente crescimento da frota de veículos automotores.

Assim como no resto do planeta, no Brasil as maiores vítimas são pedestres, ciclistas e motociclistas que, juntos, representam mais de 50% das mortes. Apesar do grande número de mortes, diferentemente de países da Comunidade Européia, o Brasil não tem uma meta para a redução dos acidentes e nem uma verba fixada para programas de prevenção, de acordo com relatório da OMS.

Em setembro do ano passado, o CESVI (Centro de Experimentação e Segurança Viária) Brasil, a ABRAMET (Associação Brasileira de Medicina de Tráfego) e a ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos) implantaram o movimento “Chega de Acidentes!” (<http://www.chegadeacidentes.com.br/home.shtm>) propondo um Plano de Segurança Viária.

A implantação de um plano já é prevista no Código de Trânsito Brasileiro, por meio de dois instrumentos: a Política Nacional de Trânsito e o Programa Nacional de Trânsito. A política que contém as diretrizes foi estabelecida pela resolução CONTRAN n. °166/04. Entretanto, o programa, até agora não foi elaborado. Ou seja, ainda não foram definidas ações coordenadas, com divulgação de estatísticas confiáveis, metas e prazos de redução de vítimas e acidentes.

Além disso, o site traz um instrumento que visa sensibilizar as pessoas: um contador de acidentes desde que o movimento foi implantado em 18 de setembro de 2009. Em 11 de março, o contador estimava 17.885 vítimas fatais e mais de 56.000 vítimas hospitalizadas. Além do prejuízo de mais de R\$ 15 bilhões ao país. Mostrando que já passou da hora de agir.

1 – Mais de 1,3 milhão de pessoas morre por ano em acidentes de trânsito em todo o mundo

2 – Cerca de cinquenta milhões de pessoas se ferem ou ficam com sequelas permanentes de acidentes de trânsito em todo o mundo.

3 – Metade das vítimas são os usuários mais vulneráveis das vias: pedestres, ciclistas e motociclistas.

4 – Acidentes de trânsito custam até 4% do Produto Interno Bruto de muitos países

5 – Quando corretamente utilizados, cintos de segurança podem reduzir o risco de morte em um acidente em 61%.

6 – O uso obrigatório de assentos especiais para crianças nos veículos podem reduzir a morte de crianças em 35%.

7 – Capacetes diminuem até 45% os ferimentos fatais ou severos na cabeça.

8 – Reforçar leis sobre bebida e direção em todo mundo poderia reduzir em 20% os acidentes relacionados ao álcool.

9 – Para 1 km/h reduzido na velocidade média, há uma queda de 2% no número de acidentes.

10 - Medidas simples e baratas de engenharia nas vias, como faixas de segurança, podem salvar milhares de vida

* Fonte Organização Mundial da Saúde

Disponível in: <http://www.transitofacilcursos.com.br/verinformativo.php?informativo_id=17>. Acesso em: 11. 12. 2010.