

TRANSVERSALIDADE: TRANSITANDO PARA O AMANHÃ

(2010)

Juliana Ribeiro Arantes

Email:

juarantes@hotmail.com

RESUMO

O trânsito é considerado hoje um fenômeno social que atinge todas as sociedades, desde as classes sociais mais elevadas às mais baixas. É um acontecimento de todos os tempos e de todos os povos. Está cada vez mais presente na vida cotidiana das pessoas. O Brasil vem enfrentando graves problemas em relação ao trânsito, sendo um agravante no quadro epidemiológico, e que acarreta custos sociais e econômicos bastante altos. Realizou-se uma explanação sobre pressa e imprudência, mostrando-se uma afrontosa questão para as causas crescentes das precariedades no trânsito. Discorreu-se sobre a importância da educação transversal, como uma das tentativas de superação de promoção de comportamentos humanos seguros para o trânsito, isto é, uma forma de se organizar os currículos escolares de modo a possibilitar uma integração entre as disciplinas, permitindo o despertar da consciência cidadã de crianças e adolescentes. Faz-se necessário, no entanto, um comprometimento mais amplo a respeito dessa problemática e que iniciativas sejam tomadas no âmbito da Psicologia do Trânsito, com o intuito de minimizar implicações vindouras, visto que enquanto o homem não se voltar para ele, no sentido de ser humano, as cenas como as de violência no trânsito continuarão acontecendo.

Palavras-chave: Trânsito, transversalidade, educação

É imprescindível diminuir ao máximo os acidentes de trânsito, para que a população brasileira seja poupada das estatísticas de vítimas fatais, que situa o Brasil como um dos recordistas de acidentes de trânsito em todo o mundo.

Sabe-se que diversas causas podem levar a imprudência no trânsito, tais como a ira, o medo, a alegria, a depressão, atitudes egocêntricas, impulsividade, competição, machismo, velocidade, dificuldade de controle, exibicionismo, personalidade anti-social e drogadicta, entre tantas outras que variam de pessoa para pessoa.

Nota-se, portanto, a relevância de fornecer elementos para promover o debate em torno da educação do trânsito, visando conscientizar e sensibilizar todos os envolvidos no trânsito, condutores e pedestres sobre as conseqüências da utilização da via de forma inadequada. Buscar a reflexão sobre a co-responsabilidade de todos os usuários pela segurança no trânsito bem como, a necessidade da preservação da vida para o desenvolvimento pleno da cidadania, propiciando ao brasileiro pensar e alterar as suas atitudes enquanto pedestre, ciclista, passageiro ou motorista.

Promover a educação transversalizada, instrumentalizando os alunos acerca de valores e posturas de convivência social, através da mediação do professor, para a construção de um conceito de trânsito mais abrangente, solidário, responsável e humano.

A Psicologia do Trânsito procura enxergar o psicólogo como um profissional comprometido com o estudo das cidades, seu planejamento urbano, com a saúde pública, com o convívio humano, com a diversidade, com a pluralidade, com as diferenças, com a mobilidade humana, e ainda operando como mediadora dos processos de construção de cidadania por meio do desenvolvimento do processo de ensino e aprendizagem, orientando as crianças e os adolescentes no sentido de um comportamento adequado para o trânsito.

Pressa e Imprudência: uma vida em questão

Os conflitos de tráfego têm endereço certo, são encontrados no despreparo e no mau comportamento dos condutores e estão localizados nas rodovias e nos veículos. Segundo Chatenet (apud DOTTA e DOTTA, 2003) a idéia fundamental é que a origem do acidente ultrapassa a situação de dirigir. A condução perigosa é um aspecto particular de um estilo de vida caracterizado pela tendência a tomada de risco e à procura de sensações. O condutor é o componente mais importante do veículo e este por sua vez se constitui numa verdadeira extensão do condutor.

As ruas estão pequenas para tantos carros. A pressa é cada vez mais constante. As pessoas lutam para não serem massificadas, não serem esmagadas pela engrenagem do mundo moderno. Tantos carros na rua tornam-se um problema, porque o espaço é pouco, gerando um corre-corre à procura de agilidade, onde não raras vezes acarreta em imprudência ao volante.

Em 2025, os acidentes de trânsito ocuparão a terceira posição entre as principais causas de morte no planeta. Morrerão em acidentes mais pessoas do que em guerras, do que por AIDS ou por diversas outras doenças. O alerta da Organização Mundial de Saúde tem um alvo específico: de cada dez mortos em acidentes, sete serão homens e quase a metade deles terá entre 15 e 30 anos de idade. Os jovens serão as vítimas privilegiadas dessa nova epidemia global (DETRAN/MT, 2008).

Viver em qualquer cidade grande transforma de modo profundo seus habitantes, gera pressa, resultando com que as crianças e os adolescentes tenham que enfrentar a travessia entre casa e a rua, passagens essas que os tornará habitantes e cidadãos do lugar onde vivem. No entanto, não existem mecanismos específicos que os preparem para lidar com a complexidade e a fugacidade dos modos de vida urbanos. Solitários ou no grupo de amigos, assustados ou com ousadia, crianças e adolescentes se lançam à tarefa de conquistar a rua e a cidade, "inventando" maneiras de enfrentar o desconhecido, escapar dos perigos e conhecer novos horizontes. A cada dia pela cidade, eles descobrem outros valores e novos códigos de comportamento e ação. Buscam identificações e aflições que os fazem sentir-se reconhecidos como indivíduos singulares, e integrantes de grupos que, freqüentemente, professam ideologias distantes do "dever" e do "trabalho". Enfim, a vida na cidade promete uma façanha, que contém estranhamento, prazer e sofrimento.

Para (Corassa, 2000) a maior causa de mortes no trânsito, é a irresponsabilidade humana. O número de pessoas inválidas tem a mesma causa.

Em 80 a 90% dos sinistros rodoviários está presente o comportamento dos condutores. Com relativa facilidade é possível detectar dois tipos de comportamento ao dirigir: os que evitam, rejeitam ou detestam os riscos e os que apreciam ou amam os riscos. No primeiro grupo estão os condutores prudentes e defensivos, que adoram viver; e no segundo os de comportamentos atrevido e ousado ou os que procuram, aceitam e manifestam gosto pelos perigos e revelam desejos camuflados de autodestruição (DOTTA e DOTTA, 2003, p. 63).

Identifica-se ainda um terceiro grupo que apresenta comportamentos mascarados. Estes comportamentos são típicos de pessoas que parecem adequadas, no trabalho ou na família. No trânsito, porém se transformam. Por não conseguir se posicionar, por elas mesmas, necessitam parecerem fortes por medo de algo. E fazem isso no trânsito. Buscam no carro o poder e a autoafirmação (CORASSA, 2000, p. 116).

Olhando atentamente para os motoristas nota-se que o comportamento desenvolvido por cada um no trânsito é peculiar com sua personalidade, a qual é um processo gradual, complexo e único a cada indivíduo. Para tanto, é indispensável a compreensão do benefício de se estruturar a transversalidade na educação, onde as crianças e adolescentes recebam orientações sobre o trânsito nas escolas para serem uma geração de motoristas mais bem preparados do que a atual, moldando-se a partir da interação com o meio em que vivem.

De todos os animais, o homem possui o menor número de reações inatas, fixas e invariáveis. Sua infância é mais longa e possui maior capacidade para tirar proveito da experiência. Seu repertório de reações é quase todo constituído de respostas adquiridas, isto é, aprendidas. [...] A aprendizagem é, afinal, um processo fundamental da vida. Todo indivíduo

aprende e, através da aprendizagem desenvolve os comportamentos que o possibilitam viver. Todas as atividades e realizações humanas exibem os resultados da aprendizagem. Quando se considera a vida em termos do povo, da comunidade, ou do indivíduo, por todos os lados são encontrados os efeitos da aprendizagem (CAMPOS, 2000, p.13-15).

A Psicologia considera que as atitudes e os comportamentos são determinados pelo nível de conhecimento que uma pessoa possui. Sem o conhecimento das normas da circulação é impossível, portanto, circular bem; conduzir com segurança é primeiramente conhecer o código e depois respeitá-los (DOTTA e DOTTA, 2003). Os artigos do código nada mais fazem do que estabelecer normas de conduta para garantir um trânsito seguro.

O acidente de trânsito é um grave problema de saúde pública. Eles constituem a causa principal de mortes entre homens na faixa etária entre 15 a 44 anos e a quinta causa principal para as mulheres da mesma faixa etária. O relatório de 2004 da Organização Mundial da Saúde indica a ocorrência de 1,2 milhões de mortes por acidente de trânsito no mundo, com mais de 50 milhões de pessoas feridas. (VASCONCELLOS, 2005).

Os acidentes de trânsito causam um enorme custo à sociedade, em termos pessoais e econômicos. No primeiro caso, está a dor e o sofrimento das pessoas acidentadas, seus parentes e amigos. No segundo caso, estão às perdas materiais e de tempo das pessoas, os custos hospitalares, as perdas de produção para a sociedade e os custos do governo para atender os feridos, reorganizar o trânsito e repor a sinalização danificada. No Brasil, um estudo completo foi realizado em 2002 pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA do Governo Federal e pela Associação Nacional de Transportes Públicos – ANTP, com apoio do Denatran (Departamento Nacional de Trânsito), observou-se que o custo total estimado dos acidentes de trânsito nas cidades brasileiras é de R\$ 5,1 bilhões por ano (Vasconcellos, 2005).

Conforme (Dotta e Dotta, 2003) o número de acidentes pode ser reduzido consideravelmente se agirmos fortemente na formação e na sensibilização dos condutores para a segurança. O papel principal dos instrutores é orientar os futuros condutores sobre o hábito de adotar atitudes preventivas diante dos riscos.

Muitos acidentes poderiam ser evitados se os condutores se conscientizassem sobre o papel de cada um no trânsito, desenvolvendo seus atos com responsabilidade, respeitando o espaço de cada um. As imprudências podem ser evitadas, se cada ser humano fizer sua parte, conscientemente, o resultado será um trânsito mais tranquilo. E, além dessa tranquilidade, haverá o alívio para o sofrimento humano e economia para o país. Prontos-socorros, internações e fisioterapias já não consumirão tanto dinheiro.

Sabe-se que a personalidade é uma construção pessoal que decorre ao longo da nossa vida. Tem os seus alicerces no temperamento, no meio social em que estamos inseridos, sendo também fruto de uma elaboração da nossa história de vida, isto é, da forma como sentimos, representamos e integramos as nossas experiências.

Segundo Montagu (1978), através do nascimento, e ao longo de suas vidas, independente, a reação global de um ser humano ao mundo é amplamente determinada pela experiência. E não só as reações físicas e mentais, mas os traços de personalidade, o comportamento e as atitudes dependem muito mais de fatores ambientais do que da hereditariedade.

O comportamento dos humanos está diretamente ligado a inserção do mesmo no seu contexto social, ou seja, se uma criança cresce no meio de pessoas que valorizam a agressividade, esta por sua vez terá uma pré-disposição a desenvolver comportamentos agressivos.

Neste sentido percebe-se que uma pessoa que já tem um comportamento agressivo natural, após frustrar-se com um acontecimento no trânsito, por exemplo, pode desenvolver comportamentos agressivos o que causa tantos desentendimentos. Porém, está estreitamente relacionada com a personalidade de cada um e a pré-disposição como cada um lida com suas questões próprias.

Daniel Goleman (apud DOTTA E DOTTA, 2003, p. 64) há muitos “analfabetos emocionais” circulando na via pública (condutores que não são capazes de entrar nos sentimentos dos outros, ler os sentimentos dos outros ou perceber as conseqüências dos acidentes).

A preocupação de todos é enfrentar as novas problemáticas relativas à criança e ao adolescente que surgem no horizonte das sociedades complexas, altamente diferenciadas, produzidas sob o domínio da ciência e da tecnologia e da comunicação à distância. As grandes transformações em curso no contemporâneo nos questionam sobre o entendimento do humano produzido sob estas transformações. Urge pensar a cultura contemporânea e seus novos atores sociais, crianças e adolescentes, que re-significam e re-constroem a sociedade e a cultura em que vivemos.

Vasconcellos (apud Hoffmann, Cruz e Alchieri, 2003, p. 363) enfatiza que a cultura, constituída a partir da história pessoal de cada sujeito, influencia o seu relacionamento no trânsito. A partir de sua história pessoal, o homem analisa e compreende situações como a disputa pelo espaço nas vias públicas, o ceder ou avançar, entre outras decisões que precisa tomar a todo o momento.

Apenas o condutor cauteloso e revistado de atitudes defensivas ou preventivas poderá tomar as decisões a cada segundo para chegar ao lugar pretendido, sem acidentes. Frente a todos os efeitos que decorrem da imprudência no trânsito, torna-se interessante e instigante que a Psicologia esteja comprometida com a transformação social, a partir da educação transversal

capacitando as crianças e adolescentes a assumirem condutas de segurança e prevenção de acidentes.

Transversalidade: educando HDs cidadãos

O conceito de transversal, originário da geometria, remete-nos ao conceito de transversalidade cunhado por Félix Guattari (apud GÓMEZ, 2004, p. 7) para afirmar que, na situação de mal-estar social, conjugam-se transversalmente as dimensões desejadas, políticas, econômicas, sociais e históricas.

De acordo com o mesmo autor citado acima (2004, p. 8) em vez de se focar no estudo longitudinal, a transversalidade propõe que se admitam as interrelações que se dão no estudo de fatos, no momento e no tempo, pela pertinência e aglomeração que nele ocorrem. Promove, através de certos conteúdos, inter-relações e novas compreensões, que valorizam o esforço, a cultura e os saberes de quem aprende, outorgando sentido aos novos conhecimentos produzidos. É na convergência de diversas áreas de conhecimento que o estudo ou a análises de um objeto ou fenômeno é realizado.

O trânsito é definido por Rozestraten (1988, p. 4) como o conjunto de deslocamentos de pessoas e veículos nas vias públicas, dentro de um sistema convencional de normas, que tem por fim assegurar a integridade de seus participantes.

O conceito de transversalidade, no entanto, é uma excelente contribuição para pensar a noção de Educação do Trânsito. Esses temas atravessam as diversas áreas de conhecimento, interdisciplinarmente, e transitam inter-relacionados com os sujeitos, imbuídos de valores próprios da sua cultura/questões sociais, no processo de aprendizagem. Com a finalidade de construir um paradigma educativo cidadão, em tempos de rápidos avanços tecnológicos, propõe-se trabalhar o tema trânsito de maneira interdisciplinar e transversal para responder aos atuais problemas sociais, ou seja, busca-se conectar a escola à vida das pessoas.

Segundo o artigo 74 do Código de Trânsito Brasileiro “a educação é direito para todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito”. O artigo 76 diz que “a educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação” (BRASIL, 2008).

Conforme Rozestraten (2004, p. 16) infelizmente o texto da Lei diz “será”, o que sempre remete para o futuro, sem dizer, quando. Tanto é verdade isto que a Educação para o Trânsito nem consta da lista de disciplinas transversais publicada pelo Ministério de Educação.

O Código de Trânsito Brasileiro constitui uma ferramenta essencial para atingir esta meta. No entanto, o sucesso da sua implantação depende muito do envolvimento de cada cidadão em propagar as informações necessárias ao desenvolvimento da Educação no Trânsito.

Em contrapartida, a Resolução de nº. 265 de 14 de dezembro de 2007 “dispõe sobre a formação teórico-técnica do processo de habilitação de condutores de veículos automotores e elétricos como atividade extracurricular no ensino médio e define os procedimentos para implementação nas escolas interessadas” (DENATRAN). Isto é, caso as escolas queiram, elas podem encaminhar sua prática nesta direção, oferecendo aulas de formação teórica para o processo de habilitação de condutores, através de atividade extracurricular.

Desta maneira fica absolutamente definido que não convém a inclusão compulsória de disciplinas, a partir de decisão normativa federal, nos currículos das escolas de Educação Básica, sendo assim, não há por que se falar de inclusão da disciplina Educação para o Trânsito.

A proposta da educação de trânsito nas escolas se insere dentro dos temas transversais, permite a contextualização dos conteúdos discutidos no processo de ensino-aprendizagem nas disciplinas que compõem o currículo oficial. O professor vai incluir em sua aula, atividades que favoreçam a análise de reflexão sobre estes temas, a fim de que os alunos realizem sua própria aprendizagem e traduzam em comportamentos os conhecimentos construídos, possibilitando a transversalidade do tema trânsito.

É imperioso, no entanto, reconhecer que as instituições de ensino brasileiras devem considerar, na definição de seus projetos pedagógicos, a busca de comportamentos adequados no trânsito. Na medida em que as comunidades escolares entenderem a relevância do tema, os resultados advirão.

O automóvel é uma peça metálica sem vida ou uma “caixa de ferro parafusada em cima de quatro rodas”, mas no momento em que está sendo usado passa a ter a inteligência e a personalidade do condutor. É ele que lhe dá vida, forma e comportamento. A sensibilidade e as características psicológicas do condutor faz com que ele manifeste um comportamento aceitável ou inaceitável (perigoso e irresponsável): o veículo expressa o verdadeiro caráter de quem está sentado atrás do volante e revele o que ele é interiormente (DOTTA e DOTTA, 2003, p. 62).

A estrutura curricular pode procurar gerar espaços de pensamento, criação e produção de novidades educativas. A dignidade da pessoa, seus direitos e sua participação são eixos desse trabalho curricular. A partir dos temas transversais, busca-se veicular valores, e os professores contribuem com sua autonomia e sentido crítico para o trabalho a partir de uma perspectiva interdisciplinar. Assim, a escola promove a transversalidade dos temas em seu currículo por meio de atividades diversas, vivenciadas, experienciadas e avaliadas durante a aprendizagem.

Conscientizar os alunos acerca de valores e posturas de convivência social, através da mediação do professor, para a construção de um conceito de trânsito mais abrangente, solidário, responsável e humano. Pode-se praticar de maneira lúdica e descontraída a Educação para o Trânsito, conscientizar sobre a importância das normas de trânsito, incentivando sua obediência, demonstrar, através de exemplos, as consequências de uma má conduta no trânsito, conscientizar sobre a importância e a valorização da vida, incentivar a prática de valores como: respeito, humildade, bom aproveitamento do tempo, convívio familiar, obediência aos pais, auto-estima, contribuindo assim para tornar o trânsito mais saudável.

A grande maioria das ações educativas atuais, portanto, colabora para a dominação da máquina sobre o homem. Se ao aluno não for permitido refletir criticamente sobre o trânsito, sobre as consequências da liberdade do automóvel no sistema viário e se ele não puder vivenciar os valores éticos, as ações educativas não estarão contribuindo para a formação de um cidadão, nem de um motorista que respeite as regras por compreendê-las como condição fundamental para a vida em sociedade.

Como o trânsito é um espaço coletivo, é fundamental que se eduquem as crianças e adolescentes desde cedo para que tenham a consciência de seus direitos e obrigações, a fim de torná-los cidadãos plenos quando adultos, e assim para que percebam-se como parte integrante, dependente e agente desse espaço que é público, ou seja, destinado a todos, trazendo para o debate não somente os riscos a que estamos sujeitos ou que criamos mas, fundamentalmente, a necessidade de se desenvolver uma consciência crítica sobre a responsabilidade coletiva.

Conduzir um veículo é uma responsabilidade séria. Quando o condutor não respeita a faixa contínua, quando não mantém distância de segurança do veículo que o precede, quando “fecha” os outros veículos, isto não é acidental, é intencional (são eventos causados: portanto pode ser evitados) e poderá fazer com que tudo aquilo que até um décimo de segundos antes era diversão, música, conversação, alegrias, sonhos e desejos, logo após se transforme no caos, na dor, na tristeza e na própria morte. Por trás dos acidentes, invariavelmente, está uma infração de trânsito ou das normas que regem a circulação dos veículos. Na condução, a concha metálica do veículo dá ao condutor a impressão de estar protegido pelo anonimato (sem rosto e sem nome): ninguém me conhece, ninguém pode esquecer que seu veículo tem placa, marca, cor e forma (DOTTA e DOTTA, 2003, p. 65).

Diariamente, muitas pessoas perdem a saúde, por serem vítimas de acidentes de trânsito. Muitas ficam eternamente debilitadas. Trazer o trânsito para o cotidiano de diversas disciplinas é um ideal.

Com o mundo moderno, as crianças e os jovens entram no ritmo da máquina e por conta disso, até seus comportamentos tornam-se fragmentados devido à velocidade com que o mundo

lhe é apresentados. É o tempo da informática, de *byte*, *kilobyte*, *megabyte* e *gigabyte* que remete a um agora sem fixidez, portanto, progresso e decadência seriam, neste sentido, as duas faces de uma mesma moeda: é a técnica que constitui parte importante na decadência, é a mão armada pelo instrumental da técnica que vai colocar o homem e a mulher à mercê do funcionamento da engrenagem da técnica.

Automóveis respeitam o ritmo frenético de uma temporalidade do hoje, do aqui, do agora. Do consumismo extrapolando os limites de qualquer velocidade. A vida se torna frágil, irrisória, os comportamentos estão pautados na época do controle-remoto, do piloto automático. Do querer para o ontem, enquanto o que se precisa é um transitar cidadão para o amanhã.

Para Hoffmann, Cruz e Alchieri (2003, p. 106) a eclosão de novas tecnologias e sua imensa possibilidade de informação coloca as crianças e os adolescentes numa situação contínua de escolha entre distintas opções e tomada de decisões referentes a aspectos para os quais eles não foram preparados.

Dentro da perspectiva da Educação Transversal pode-se ensinar a criança que atravessar a rua na faixa de pedestres é fundamental, assim como reforçar o respeito ao sinal vermelho e ao uso do cinto de segurança. Afinal, de atitudes simples como essas podem depender a vida dos pequenos dentro e fora dos veículos. Contudo, educação para o trânsito, é muito mais que ensinar o cumprimento das regras para garantir a segurança das pessoas. Ela tem a ver com a boa circulação na cidade onde se vive. Isso significa que pedestres e motoristas devem zelar também pelo bem-estar de todos e pela organização do espaço público. Nesse sentido, a escola é capaz de desempenhar um papel transformador, a partir das crianças e adolescentes que inserem essas informações em seus *HDs*, tornando-se multiplicadores desse saber.

Considerações Finais

Vive-se um momento histórico-social onde se defronta com múltiplas e aceleradas possibilidades de “progresso”. Progredi-se através das máquinas inteligentes que a cada dia se renovam e cuja vida útil é cada vez menor. Novos modelos de motocicletas e carros, mais e mais aprimorados, chegam ao mercado tornando visível a adultos, adolescentes e crianças, ou seja, a velocidade é a alavanca do mundo moderno.

O trânsito é mais do que um espaço físico, geográfico. É o espaço da cidadania. Pobres, ricos, negros, brancos, pessoas portadoras de necessidades especiais, mulheres, crianças, idosos, policiais, patrões, trabalhadores, seguidores de qualquer religião, membros de qualquer partido político, de organizações sindicais e comunitárias, todos se relacionam no trânsito. E todos são iguais perante a Lei, com direitos e responsabilidades estabelecidos para assegurar a sua mais harmoniosa convivência.

Numa sociedade massificada, onde os desejos são “administrados” e uniformemente ordenados, ser criança, no sentido de ser alguém, que procura, que não sabe, que erra, que se arrisca, se traduz em ser um outro, desconhecido, cuja “alteridade”, não se adequa ao mundo de interesses programados. Mais fácil do que entender e permitir a realização de demandas próprias das crianças é incorporá-las às necessidades e demandas dos adultos. Assim rapidamente, a criança incorpora seus desejos às possibilidades de realização oferecidas pelo consumo. A sociedade se solidariza, convencida em garantir à criança o crescimento e o desenvolvimento acelerados, passaporte para o mundo adulto, mundo da produção, da eficiência e dos processos de prazer intermediados pelo mundo da fantasia e do consumo.

A partir desse cenário alienado envolvido, a Psicologia em conjunto com a Educação Transversal se torna fundamental para que crianças e adolescentes possam existir com autonomia e responsabilidade na própria vida como cidadãos, minimizando as grandes dificuldades do trânsito.

Faz-se importante a compreensão de que a educação no trânsito possibilita uma mudança interna nas pessoas, o desenvolvimento de valores, posturas e atitudes que permitam as pessoas locomoverem-se de forma segura, preservando a sua vida e a vida das outras pessoas, dando condição humana e trazendo hábitos sociais mais polidos para dar efetivamente a chance de preservação à vida.

Deve-se compreender que qualquer ação educativa de trânsito deve ter como caminho obrigatório a construção da cidadania e que a boa educação no trânsito transcende o mero conhecimento das leis, das regras, da sinalização, tendo como objetivo a mudança de algumas atitudes do comportamento humano no trânsito.

Criança profissional se qualifica, e é feliz através das possibilidades de ter, e consumir, num contexto onde a velocidade e o efêmero são constantes. É o tempo da Era Virtual, onde o acoplamento da fantasia com a realidade, só desencanta quando o controle remoto, ao mudar de canal, lembra da fragmentação da experiência, e reflete o silêncio do sujeito, que é, antes de tudo, espectador.

A estrutura curricular deve procurar gerar espaços de pensamento, criação e produção de novidades educativas. A dignidade da pessoa, seus direitos e sua participação devem ser eixos do trabalho curricular. Com os temas transversais, busca-se veicular valores, e os professores contribuirão com sua autonomia e sentido crítico para o trabalho a partir de uma perspectiva interdisciplinar. Assim, a escola pode promover a transversalidade dos temas em seu currículo por meio de atividades diversas, vivenciadas, experienciadas e avaliadas durante a aprendizagem.

Requer querer entender e acreditar num outro mundo possível, onde, talvez, se possa acreditar que *“Uma infância são ânsias. Uma infância não preenche espaço algum, ela não cabe, ela se espalha no que eu sou até hoje, no que vou ser sempre.”* Marilene Felinto.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro**: instituído pela Lei nº 9.503, de 23-9-97. 3ª Ed. Brasília: DENATRAN, 2008.

CAMPOS, Dinah Martins Souza. **Psicologia da Aprendizagem**. 30ª Ed. Petrópolis: Vozes, 2000.

CORASSA, Neuza. **Vença o medo de dirigir**: como superar-se e conduzir o volante da própria vida. São Paulo: Editora Gente, 2000.

DETRAN/MT, Departamento Estadual de Trânsito do Estado de Mato Grosso do Sul. **Biavati**: OMS alerta para caos no trânsito mundial. [on line] Disponível em: <<http://www.detran.mt.gov.br/?pg=noticias¬icia=291>>. Acesso em: 17 jul. 2008.

DENATRAN, Departamento Nacional de Trânsito. **Resolução nº 265, de 14 de dezembro de 2007**. [on line] Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_265.pdf>

DOTTA, Ático; Renata Dotta, **Acidentes de Trânsito**: Como evitá-los. 6ª Ed. Porto Alegre: 2003.

GÓMEZ, Margarita Victoria. **A transversalidade como abertura máxima para a didática e a formação contemporâneas**. Revista Iberoamericana de Educación. 2004. [on line] Disponível em: <<http://www.rieoei.org/deloslectores/2772gomez.pdf>>

HOFFMANN, Maria Helena; CRUZ, Roberto Moraes; ALCHIERI, João Carlos. **Comportamento Humano no Trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

MONTAGU, Ashley. **A natureza da agressividade humana**. Rio de Janeiro: Zahar editores, 1978.

ROZESTRATEN, Reinier Johannes Antonius. **Psicologia do Trânsito**: conceitos e processos básicos. Editora Pedagógica e Universitária, USP: São Paulo, 1988.

_____. **Psicopedagogia do Trânsito:** princípios da educação transversal para o trânsito para professores do ensino fundamental. Campo Grande: UCDB, 2004.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **A cidade, o Transporte e o Trânsito.** São Paulo: Prolivros, 2005.