

EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO COMO APOIO A EDUCAÇÃO AMBIENTAL: A EXPERIÊNCIA DA CIDADE DE SÃO PAULO COM CRIANÇAS E JOVENS DA EDUCAÇÃO BÁSICA.

Josefina Giacomini Kiefer* ; Petra Sanchez Sanchez**

1

Resumo: Este artigo apresenta a experiência dos programas de educação para o trânsito, desenvolvidos pela Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), na cidade de São Paulo (Brasil), para crianças e adolescentes. Estas ações educativas visam construir saberes e reflexão sobre segurança no trânsito, cidadania, meio ambiente e qualidade de vida. São Paulo é a maior cidade da América Latina e sétima entre as maiores áreas metropolitanas do mundo. Assim como outras grandes metrópoles, convive com desafios diários, dentre eles, problemas relacionados ao trânsito e meio ambiente. No Brasil, a responsabilidade pela gestão do trânsito local pertence aos municípios e, na cidade de São Paulo, a empresa responsável é a Companhia de Engenharia de Tráfego – CET, que promove medidas para a melhoria das condições e para a modernização do trânsito da cidade. Contudo, as necessidades quanto à mobilidade segura e o cuidado com o meio ambiente, dependem, também, das atitudes e da postura adotada pelos cidadãos, moradores e usuários desta cidade. O aprendizado e o compartilhamento promovidos pelas atividades e programas de educação para o trânsito servem como apoio à melhoria do convívio entre os atores do trânsito na cidade de São Paulo e a discussão e promoção da educação ambiental. São atendidas, anualmente, cerca de 20 mil pessoas.

Palavras chave: Educação Ambiental, Trânsito, Meio Ambiente, Cidadania, Educação para o trânsito.

Introdução

Segundo o IBGE (2009), a cidade de São Paulo é hoje a maior cidade da América Latina e sétima entre as maiores áreas metropolitanas do mundo. Quanto aos deslocamentos, na cidade de São Paulo são realizados 30 milhões

* Doutoranda do Programa Educação, Arte e História da Cultura. Universidade Presbiteriana Mackenzie-UPM. São Paulo, SP- Brasil – finack@yahoo.com.br.

** Professora Doutora do Programa Educação, Arte e História da Cultura. Universidade Presbiteriana Mackenzie-UPM. São Paulo, SP-Brasil – petra.sanchez@mackenzie.br.

de deslocamentos por dia. A cidade possui, atualmente, uma frota de 6,6 milhões de veículos automotores em circulação, 25% da frota nacional, uma população de 11 milhões de habitantes, 94% da população concentrados em área urbana e 6% em área rural, tudo isso disposto em uma área de 1.523 Km².

São Paulo é hoje uma cidade com grandes desafios. Dentre os problemas enfrentados pelos paulistanos, no dia-a-dia desta metrópole, estão àqueles relacionados à mobilidade e circulação pela cidade, além da poluição do ar. Segundo a Organização Internacional do Trabalho, 23,2 % dos paulistanos levam uma hora para chegar ao trabalho, contra a média brasileira de 9,5% dos brasileiros. Com relação à poluição do ar alguns dos fatores que cooperam para sua ocorrência: a grande quantidade de veículos em circulação, os congestionamentos que causam lentidão e o aumento da emissão de poluentes pelo tempo em que o veículo encontra-se parado na via, a falta de regulagem de motores e controle sobre a qualidade dos combustíveis utilizados, entre outros.

Segundo o sociólogo Eduardo Vasconcelos, especialista em trânsito,

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, pg.8).

Equivocadamente, a ideia que temos sobre trânsito, remete-nos aos problemas decorrentes de ações que prejudicam os deslocamentos pelas vias de tráfego, como por exemplo, chamar de “trânsito” ou “excesso de trânsito” as consequências do número elevado de veículos, em um determinado local e

horário, que ocasionam congestionamentos. Em verdade, o significado da palavra “trânsito”, está relacionado a movimento, é o ir e vir de pessoas e veículos pela cidade.

Segundo definição de Tolentino,

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).



Parte da falta de mobilidade na cidade e a ocorrência de transtornos, como a contaminação do ar da cidade pelo excesso de veículos automotores são consequências das escolhas diárias que os cidadãos paulistanos fazem, considerando, prioritariamente, seu desejo individual de deslocamento, a “opção” do paulistano em utilizar meio de transporte particular ao invés do transporte coletivo. Digo “opção”, entre aspas, pois muitos justificam esta escolha pela ausência de transporte coletivo, como ônibus, metro, trem, em quantidade insuficiente para atendimento a toda população; desconforto, em decorrência da má conservação da frota de coletivos, extensivo ao trem; a falta de regularidade quanto aos horários de chegada/saída, além da má distribuição da frota, ocasionando falta ou atraso em compromissos por parte do usuário.

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: aumento da poluição do ar, aumento do número de veículos em circulação, ocasionando lentidão e congestionamentos e o aumento de acidentes de trânsito, pela posse e condução irresponsável de veículos.

A Agenda 21 da cidade de São Paulo esclarece que,

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. (Agenda 21 SP, 1996 pg.40)

4

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 (Agenda 21 SP, 1996 pg.40).

Em 2012, no município de São Paulo ocorreram mais de 20.000 acidentes de trânsito e 1.231 óbitos, sendo que de 45% das vítimas fatais foram devido a casos de atropelamento (CET, 2012). 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.

Neste sentido, Giostri afirma que,

Especialistas apontam que cerca de um quarto das pessoas feridas em acidentes de trânsito ficam com sequelas 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. (GIOSTRI, 2009).

Atualmente, na cidade de São Paulo, segundo pesquisa realizada pela Fundação Dom Cabral, realizada entre 2004 e 2007, devido ao acúmulo de carros, os congestionamentos demoram cada vez mais a se dissipar e o resultado do aumento do número de automóveis, em circulação, são sucessivos recordes de engarrafamentos (RESENDE e SOUSA, 2009).

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 consequências para a saúde da população. (Movimento Nossa São Paulo, pg. 29).

Quanto à poluição do ar, São Paulo 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:

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 ocupação da frota é baixa, com média de 1,5 passageiros veículos, decorrentes,

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 de transporte particular provoca a saturação do sistema viário, agrava os congestionamentos existentes e aumenta a emissão de poluentes de origem veicular. Os veículos são responsáveis por 90% da poluição. (SILVA apud JACOBI, 2005).

Diante deste quadro, os órgãos responsáveis pela gestão do trânsito nos municípios, no caso da cidade de São Paulo, a Companhia de Engenharia de Tráfego, promovem medidas quanto à melhoria das condições e modernização do trânsito da cidade, como o monitoramento por câmeras que permitem o gerenciamento do trânsito, a alteração do tempo semafórico conforme o fluxo de veículos em um determinado cruzamento de vias, e a criação de bolsões de estacionamento próximo às estações do metro, estimulando as pessoas ao uso deste meio coletivo. (CET, 2009)

Sendo assim, ações efetivas precisam ser constantemente tomadas, mas, muitas vezes, as necessidades quanto à mobilidade segura e o cuidado com o meio ambiente não dependem apenas dos órgãos gerenciadores de trânsito e transporte, mas de atitudes e posturas adotadas pelos cidadãos, moradores e usuários desta cidade.

A participação cidadã, que se mobiliza para exigir ações dos órgãos responsáveis sobre questões de trânsito, transportes e meio ambiente, é legítima, mas também, deve ser entendida como o cumprimento de medidas e a aquisição de hábitos que contribuam para o bem estar de todos. Praticar cidadania ao circular pela cidade é medida emergencial para a melhoria das condições de circulação na cidade de São Paulo.

A Companhia de Engenharia de Tráfego foi criada em 1976, tendo como missão sinalizar a cidade de São Paulo. Neste período a fiscalização e a educação de trânsito eram executadas por órgão do governo estadual. Aos

poucos, o Estado delegou ao município poderes de órgão fiscalizador e a educação foi incorporada a Companhia. Nesta época, a cidade possuía 6 milhões de habitantes e uma frota de 1,4 milhões de veículos. (CET, Relatório de Gestão 2005-2006).

Em 1980, foi criado o Centro de Treinamento e Educação de Trânsito – CETET, espaço físico onde estão sediadas as atividades de educação de trânsito da CET. A missão do CETET é o desenvolvimento de programas de educação para o trânsito, mediante a capacitação de professores, e comunidade geral, como motofretistas, pedestres em idade escolar, entre outros. São atendidos mais de 20 mil munícipes por ano, sendo crianças e jovens, motociclistas, grupos de terceira idade, professores da rede escolar, entre outros. (CET, 2012). Para a elaboração das atividades são consideradas as especificidades de cada público-alvo, as características psicológicas e o risco ao qual estão expostos no trânsito, conforme orientação das estatísticas de acidentes de trânsito na cidade.

Embora existam muitos desafios à serem vencidos, na convivência diária do trânsito da cidade de São Paulo, a educação para o trânsito tem uma missão a desempenhar, no sentido de propiciar a melhoria do meio ambiente local e planetário e a qualidade de vida.

Sobre a relação educação ambiental e educação para o trânsito: a agenda 21 da cidade de São Paulo

No Rio de Janeiro, aconteceu em 1992, a ECO 92 – Conferência das Nações Unidas sobre meio ambiente e desenvolvimento, onde 178 países assinaram um acordo de construção da agenda 21. Este acordo propõe como principal objetivo o desenvolvimento sustentável: economia viável, justiça social e equilíbrio ambiental.

Esta proposta de desenvolvimento reflete além da preservação do verde e animais em extinção, questões como consumo, habitação, pobreza, saúde, transportes. Propõe por meio do desenvolvimento sustentável, ações de planejamento integrado onde se equilibram o desenvolvimento social, econômico, ambiental e tecnológico 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.

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 brasileira propõe seis temas como centrais:

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

Os países signatários comprometem-se a produzir estratégias nacionais para o desenvolvimento sustentável e as autoridades locais devem estabelecer agendas locais, adotando-se o princípio de pensar o todo, pensar globalmente, mas com ações que 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.

Segundo o Capítulo 28 (ONU, 1992), as autoridades locais:

São elas que constroem, operam e mantêm a infraestrutura 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.

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.

O documento que resultou na Agenda 21 da cidade de São Paulo foi finalizado como tal, em 1996, após a realização de atividades desenvolvidas por grupos internos das Secretarias Municipais, grupos intersetoriais, entre outros. Foram organizados quatro grandes blocos temáticos: Desenvolvimento Urbano, Desenvolvimento Social, Qualidade Ambiental e Estrutura Econômica e Administrativa.

Dentro do tema Desenvolvimento Urbano, a discussão busca centrar-se na estruturação do espaço urbano do Município de São Paulo e suas formas diversas de ocupação. A subdivisão do tema contempla os itens: Uso e Ocupação do Solo, Habitação e Transportes.

Com relação ao item três, referente ao Trânsito e Transportes, o texto introdutório do capítulo, demonstra o peso desta 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 é que o mesmo não acompanhou a expansão da cidade nas mesmas proporções. O sistema de trilhos não passa de 500 km, o que dificulta a expansão para um transporte de massa, que não priorize o ônibus.

Segundo o 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 talvez 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).

10

Diz ainda o documento:

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 anos (SÃO PAULO, 1996, p. 40).

Dentro dos 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.

Sobre as 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.
- Desenvolvidos trabalhos educativos em conjunto com escolas e associações que atendem ao deficiente físico e mental.
- Desenvolvidas campanhas educativas e de conscientização junto aos usuários do sistema viário.
- 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 melhoria nas condições de circulação da cidade, reforçando a importância, não apenas de investimentos em obras viárias e veículos para transporte coletivo, mas também, a validade em disseminar comportamentos seguros e solidários para um trânsito e um ambiente mais equilibrado para todos.

A educação ambiental está prevista em vários níveis legais e na Agenda 21 da cidade de São Paulo são contempladas inclusive, com o caráter de melhoria da qualidade de vida da cidade e como meio de disseminação de educação ambiental são citados os programas de educação de trânsito da CET. Ações que buscam a conscientização para a vida em comunidade, que busquem melhorar a qualidade de vida da população do município de São Paulo, são imprescindíveis e urgentes, podendo realizar-se no âmbito familiar, mas principalmente, é importante que se desenvolvam em diferentes e múltiplos contextos, incluindo-se, neste caso, o contexto escolar, atendendo diretamente ao aluno, com atividades e vivências lúdicas, e na capacitação de professores, transformando o docente em agente para a disseminação de conteúdos de educação ambiental, segurança e cidadania, como orientam as leis e a agenda 21 da cidade.

Atividades de educação para o trânsito desenvolvidas pela CET

A Companhia de Engenharia de Tráfego – CET de São Paulo, por meio do Centro de Treinamento e Educação de Trânsito – CETET, promove mais de 20 tipos de atividades de educação para o trânsito. O objetivo deste conjunto de ações é estimular a população desde a mais tenra idade até a idade adulta, incluindo os cidadãos da terceira idade, a refletir sobre a postura de cada um com relação à convivência diária, não apenas no trânsito da cidade, mas no papel de cidadão, corresponsável pela construção de um ambiente harmônico e seguro para todos. A proposta é que cada cidadão considere-se como parte

deste contexto, independente de sua participação como pedestre, condutor, passageiro ou usuário de transporte público coletivo, percebendo que suas ações contribuem para a construção de um ambiente mais saudável e justo para todos. As regras e leis estabelecidas colaboram com a cidadania, mas a prática e a adoção de atitudes e posturas cidadãs, de respeito mútuo, fazem um ambiente melhor e mais seguro para todos.

As atividades abordam, principalmente, a questão da mobilidade segura, uma vez que o foco central do trabalho da CET esta relacionado à gestão do trânsito. Mas, como o objetivo e estimular a vivência cidadã em todos os espaços de convivência da cidade, também, fazem parte do rol de temas: meio ambiente, sustentabilidade, mobilidade urbana, inclusão da pessoa com deficiência, entre outros assuntos.

Atualmente, são desenvolvidos programas na modalidade presencial e a distância, dentre eles: Pedalar com Segurança (ciclistas), Pilotagem Segura (motociclistas), Fazendo escola: Construindo novos valores no trânsito (professores infantil, fundamental I, II e EJA), Teatro de Rua (população em geral), Direção Defensiva (motoristas), Palestra sobre Inclusão da Pessoa com Deficiência e Sustentabilidade e Trânsito (funcionários de empresas e escolas), entre outros. As avaliações de reação aplicadas ao final de cada atividade indicam um índice de satisfação dos participantes superior a 90% relacionadas à metodologia e conteúdos.

A seguir, serão apresentados os programas de educação não formal, aplicados pelo CETET, para o público infantil e jovem:

- **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 no trânsito, cidadania e meio ambiente.



Figura 1 - Contador de história
Fonte: CET, 2013

- ✓ **Teatro de Fantoques - "As Aventuras de Bob":** Através da técnica do teatro de fantoches ("do faz de conta"), a atividade estimula os sentidos, a linguagem e o raciocínio da criança, levando-a a conhecer regras de circulação e travessia, brincadeiras em locais adequados, além de fornecer noções de meio ambiente e cidadania. Tem por objetivo despertar hábitos e comportamentos seguros.



Figura 2 - Teatro de Fantoques – As aventuras de Bob
Fonte: CET, 2013

- ✓ **Peça Teatral infantil: Joanhina e cachorrão:** A peça conta a história de dois amiguinhos que se gostam muito, mas que também vivem brigando. Nas situações criadas a partir desse

ponto de partida, são abordadas questões relativas à caminhada, travessia segura, sinalização (vertical e horizontal) e cidadania.



Figura 3 - Teatro Infantil – Joanhina e cachorrão
Fonte: CET, 2013

- **Ensino Fundamental I** - Programa para faixa etária de 7 a 10 anos. Escolas e instituições do 1º ao 5º ano.
 - ✓ **Caça ao Tesouro:** Em um espaço que simula as vias de trânsito, os alunos divididos em grupo percorrem o circuito desvendando pistas e exercitando o respeito às leis de segurança no trânsito, até chegarem ao tesouro. Cidadania e meio ambiente são temas que permeiam esta atividade.



Figura 4 – Caça ao Tesouro
Fonte: CET, 2013

- **Ensino Fundamental II** - Programa para faixa etária de 11 a 17 anos. Escolas e instituições do 6º ao 9º ano.

- ✓ **Desafios do trânsito:** Esta atividade procura desenvolver no adolescente atitude segura e solidária no trânsito. Durante uma caminhada em circuito sinalizado, os adolescentes buscam soluções para os desafios propostos tendo em vista as regras de segurança. Filmes e jogos educativos contribuem para a contextualização do tema cidadania e preservação da vida como fator essencial para a melhoria das relações no trânsito, bem como em todas as rotinas do cotidiano social. Fazem parte da abordagem temas como meio ambiente, sustentabilidade e cidadania.



Figura 5 – Desafios do Trânsito
Fonte: CET, 2013

- **Ensino Médio** – Programa para faixa etária de 15 a 21 anos. Escolas e instituições do 1º ao 3º ano, e cursos profissionalizantes do segundo grau.
 - ✓ **GP Segurança no Trânsito:** Jogo interativo que reproduz o circuito de Interlagos e tem por objetivo possibilitar a reflexão e sensibilização sobre a importância do respeito às regras de

segurança e a conscientização do jovem com relação ao seu comportamento como cidadão.



Figura 6 - GP Segurança no trânsito – Ensino Médio
Fonte: CET, 2013

- ✓ **Peça Teatral Juvenil "Inconsequente Baby":** A peça conta a história de cinco amigos que estudam no 3º ano do Ensino Médio. Joana, conhecida como Baby, ganhou um carro do pai, apesar de ter somente 17 anos. Robson que é motociclista e acabou de se habilitar, nutre uma paixão secreta por ela. Mas ele não sabe que Mônica, uma garota romântica, gosta dele. Laura e Priscila são as outras duas adolescentes que completam a turma. Um acontecimento dramático irá transformar a vida de todos eles. Esse é o enredo da peça que trás para os alunos do Ensino Médio uma reflexão sobre a segurança no trânsito abordando assuntos tais como: álcool e direção, habilitação, travessia, condução de motocicletas, meio ambiente entre outros.



Figura 7 – Peça de Teatro: Inconsequente Baby
Fonte: CET, 2013

Além do atendimento direto ao aluno da educação básica, são desenvolvidos programas para a formação de professores. São eles:

- ✓ **Curso Presencial de Capacitação de Profissionais de Educação Infantil, Fundamental I e Fundamental II e EJA:**
Os cursos estão divididos em níveis de ensino, considerando a especificidade e risco que estão expostos cada segmento: educação infantil, fundamental I, fundamental II e educação de Jovens e Adultos. A capacitação procura sensibilizar e instrumentalizar o educador para o trabalho interdisciplinar e contínuo com relação ao tema trânsito e cidadania. O público alvo destes cursos são os profissionais de educação, em exercício, na rede pública e/ou privada de ensino. Cada capacitação tem carga horária de 18 horas, sendo 16h30 presenciais (distribuídas em dois módulos) e o restante em elaboração de projeto. Os temas abordados incluem o desenvolvimento da criança, a importância do trabalho com arte e educação, meio ambiente, sustentabilidade, segurança – como conduzir a criança com segurança e como ensiná-la sobre a mobilidade segura, inclusão da pessoa com deficiência e mobilidade reduzida, entre outros temas.



Figura 8 – Capacitação presencial de Professores
Fonte: CET, 2013

- ✓ **Curso de Capacitação de Professores para o Ensino Infantil, Fundamental I, Fundamental II e Educação de Jovens e Adultos. Modalidade a Distância:** Os cursos a distância de Capacitação de Professores visam fornecer ao educador subsídios para que possa inserir o tema trânsito no currículo escolar. A abordagem interdisciplinar estimula o uso da arte-educação. Além do tema trânsito são abordados temas como educação ambiental, sustentabilidade, cidadania, meio ambiente, entre outros. Carga horária de 20 horas, sendo 2 horas presenciais.

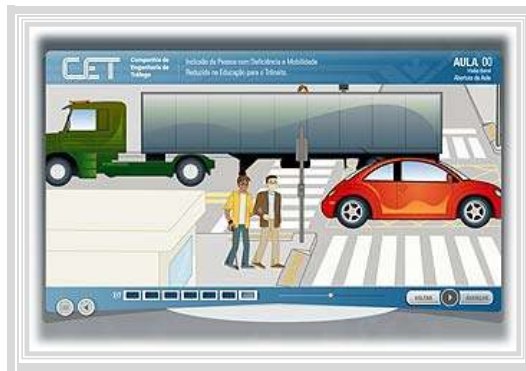


Figura 9 – Capacitação de Professores – modalidade a distância
Fonte: CET, 2013

CONCLUSÃO

São Paulo, como grande metrópole que é, apresenta uma série de desafios à gestão pública. Ao considerarmos o grande contingente populacional que faz uso dos espaços públicos desta cidade, incluindo-se aqui ruas e avenidas, as ações que promovam o compartilhamento destes espaços, de forma equitativa e segura para todos, precisam ocorrer de forma constante e de maneira a atingir os diferentes atores que compõem os espaços de circulação. Conscientizar a população sobre a importância da adoção de uma postura mais cidadã no trânsito, onde o respeito mútuo se sobressai aos benefícios da individualidade torna-se tarefa necessária e urgente.

Sendo assim, os programas de educação para o trânsito, desenvolvidos pelo CETET, Centro de Treinamento e Educação de Trânsito da Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo – CET/SP citados na Agenda 21 da cidade como ações que podem promover, não apenas segurança no trânsito, mas a disseminação de valores e hábitos para a melhoria da qualidade de vida na cidade tem muito a contribuir, o que detectamos com este estudo que na prática, vem acontecendo, com a promoção de atividades que estimulam a construção de saberes sobre trânsito, meio ambiente e cidadania.

Anualmente são atendidas mais de 20 mil pessoas, de todas as faixas etárias, pedestres e condutores, nos diversos programas propostos.

Concluimos que a melhora nas condições ambientais de segurança e saúde, na convivência e circulação na cidade de São Paulo, depende de ações de gerenciamento de trânsito e transporte, mas também, pode ser estimulada por meio de atividades educativas disponibilizadas em espaço formal e não formal oferecida a todos os segmentos da população, inclusive, jovens e crianças.

REFERÊNCIAS

Revista Pandora Brasil – Edição Especial N°8 - Novembro de 2013
ISSN 2175-3318 - “Educação, meio ambiente e qualidade de vida”

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, 2013. Disponível em: <<http://www.cetsp.com.br>>. Acesso em: 28 set. 2013.

_____. **Relatório: Mortes no trânsito do município de São Paulo**. São Paulo: CET, 2012.

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.

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.

KIEFER, Josefina G. **Programa Fazendo Escola Educando para Novos Valores no Trânsito: um estudo de caso com professores**. Dissertação (Mestrado) – Programa de Educação, Arte e História da Cultura. Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2011.
MOVIMENTO NOSSA SÃO PAULO. **Indicadores Básicos da Cidade de São Paulo**. São Paulo: Dumpa Desing, 2009.

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.

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.

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 Intersectorial. Aprovada pelo CADES. Resolução n. 17/96. São Paulo: DOM. 06 ago. 1996.

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).