



Instituto de Desenvolvimento Educacional do Alto Uruguai – IDEAU



REI

REVISTA DE EDUCAÇÃO DO IDEAU

Vol. 11 – Nº 24 - Julho – Dezembro/2016

Semestral

ISSN: 1809-6220

Artigo:

EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO NO ENSINO FUNDAMENTAL: CONTRIBUIÇÕES DA PSICOLOGIA MORAL

Autora:

Leandra Lúcia Moraes Couto¹

¹ Especialização em Psicologia do Trânsito pelo Centro Universitário de Caratinga (UNEC). Mestrado em Psicologia pelo Programa de Pós-Graduação em Psicologia (PPGP) da Universidade Federal do Espírito Santo (UFES). Atualmente é doutoranda em Psicologia pelo PPGP da UFES. Endereço: Rua Professor Elpídio Pimentel, bairro Jardim da Penha, Vitória, Espírito Santo. CEP 29.060-170. E-mail: leandrabj@hotmail.com.

EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO NO ENSINO FUNDAMENTAL: CONTRIBUIÇÕES DA PSICOLOGIA MORAL

RESUMO: No presente estudo, visamos proporcionar uma reflexão a respeito da educação para o trânsito no ensino fundamental. Nosso objetivo geral foi caracterizar a educação para o trânsito no ensino fundamental, a partir da legislação brasileira de trânsito, bem como analisar as contribuições das teorias da Psicologia do Desenvolvimento, especificamente a área que trata do desenvolvimento moral, a Psicologia Moral, para tal educação. A partir das discussões realizadas, avaliamos que as teorias da Psicologia Moral podem servir de subsídio no desenvolvimento de práticas de educação para o trânsito no ensino fundamental. Com o presente trabalho, buscamos contribuir para a área da educação para o trânsito, almejando que tal formação possibilite uma melhor qualidade da vida humana.

Palavras-chave: Educação para o trânsito; Ensino fundamental; Psicologia Moral.

ABSTRACT: The purpose of this research is to aim a reflection on the traffic education in Elementary and Middle School. The overall goal is to delineate the traffic education in Elementary and Middle School, based on Brazilian traffic laws, as well to analyze the contributions of Developmental Psychology, precisely in the field of moral development, Moral Psychology, to such education. From discussions held about the subject, it was assessed that Moral Psychology theories may be used as support in the development of traffic education practices in Elementary and Middle School. Therefore, this research will enable a contribution to the field of traffic education, striving for such formation gives improvement in the quality of human life.

Key words: Traffic Education; Elementary and Middle School; Moral Psychology.

1 INTRODUÇÃO

Os acidentes de trânsito se configuram, na atualidade, como um problema de saúde que afeta diversos países. No cenário brasileiro, a implantação do novo Código de Trânsito Brasileiro (CTB), Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997 (BRASIL, 1997a), que passou a vigorar a partir de 22 de janeiro de 1998, com suas leis rigorosas e capítulo dedicado à educação para o trânsito, não conseguiu ainda solucionar os problemas decorrentes dos acidentes de trânsito (BACCHIERI, BARROS, 2011).

Bacchieri e Barros (2011) buscaram descrever o panorama da situação do trânsito desde a implantação do CTB. Eles afirmam que, ao final de 1998, 30.890 pessoas morreram em acidentes de trânsito. Os autores constataram que tal número aumentou em 19% em 2008 (36.666 óbitos). Por sua vez, as hospitalizações aumentaram em 9% de 1998 para 2009 (de 108.988 para 123.168 hospitalizações). Com relação ao público afetado, Bacchieri e Barros (2011) verificaram que houve um aumento relevante das mortes envolvendo condutores e passageiros de motocicletas: de 1.028 vítimas fatais em 1998 para 8.529 em 2008. A respeito dos ciclistas, também houve um crescimento: de 396 mortes em 1998 para 1.556 em 2008. A

morte de condutores de automóvel aumentou 121%: de 3.736 para 8.093 óbitos. Além disso, vale destacar que o percentual envolvendo pedestres reduziu de 1998 para 2008 (de 36% para 24%), tendo em vista o número total de mortes. No entanto, o número de mortes de pedestres manteve-se relativamente constante: de 9 a 10 mil mortes por ano. Nesse sentido, consideramos urgente a implantação de medidas que busquem a diminuição da ocorrência de acidentes de trânsito, tendo em vista o seu grande impacto nos orçamentos públicos, bem como o seu efeito sobre a qualidade da vida humana.

Os dados mencionados chamam a atenção para a gravidade do tema em pauta, pois o número de óbitos decorrentes de acidentes de trânsito continua crescendo: em 2011 foram um total de 43.256 mortes (BRASIL, 2011). Assim, concordamos com Bacchieri e Barros (2011) quando dizem que o Brasil não está na direção correta no combate aos acidentes de trânsito. Para os autores, alguns fatores prejudicam o processo de redução de tais acidentes, tais como o veto da lei que proibia a circulação de motocicletas nos corredores, a redução de penas e parcelamentos de multas, a não implementação do programa de educação para o trânsito, e o incipiente controle da propaganda relacionada à velocidade e bebida. Diante disso, os autores apontam importantes ações que podem contribuir para a qualidade de vida nas cidades e para a redução do número de acidentes, a saber: melhorias no transporte coletivo, investimentos em transportes alternativos e incentivos para a utilização racional do automóvel.

No que concerne aos acidentes de trânsito, Hoffmann (2005) afirma que o comportamento do condutor é o mais importante fator que contribui para a sua ocorrência. A referida autora destaca que há a estimativa de que 90% dos acidentes sejam causados por erros ou infrações às leis de trânsito. Com base em tal ponderação, ressaltamos a relevância de estudos acerca da educação para o trânsito.

A partir de tal pressuposto, em nosso estudo buscamos responder as seguintes questões: quais os objetivos da educação para o trânsito? Tal educação deve acontecer no contexto escolar? Que a legislação brasileira prevê com relação à educação para o trânsito no ensino fundamental? Quais conteúdos devem ser abordados no trabalho com esse tema? Por meio de quais procedimentos os educadores devem trabalhar o tema trânsito no contexto escolar? As teorias da Psicologia Moral podem contribuir para a elaboração e o desenvolvimento de projetos de educação para o trânsito?

A proposta desse estudo tem respaldo em nossa revisão de literatura, uma vez que constatamos que há carência de estudos sobre o tema da educação para o trânsito. Nossa busca de trabalhos foi realizada na base de dados Periódico Capes e no Banco de Teses e

dissertações da Capes, em um período de 10 anos, utilizando os seguintes descritores: educação e trânsito, educação para o trânsito e educação no trânsito. Em tal revisão, encontramos apenas sete trabalhos que abordam, especificamente, a educação para um trânsito mais seguro. Nesse sentido, avaliamos que o desenvolvimento de trabalhos com a temática em pauta pode contribuir para o avanço desse campo de conhecimento e, conseqüentemente, para a melhoria e efetivação das políticas públicas de educação para o trânsito no contexto escolar.

Ademais, destacamos que a nossa proposta de trabalho se justifica pela importância do tema frente aos problemas sociais atuais que são derivados do trânsito, como aqueles descritos anteriormente. Vale ressaltar, ainda, que o nosso trabalho vai ao encontro do que propõe a legislação brasileira, ao indicar que a temática do trânsito seja abordada no contexto escolar. Podemos citar como exemplo o CTB (BRASIL, 1997a), os Parâmetros Curriculares Nacionais – PCN – (BRASIL, 1997b), a Política Nacional de Trânsito (BRASIL, 2004) e as Diretrizes Nacionais da Educação para o Trânsito no Ensino Fundamental (BRASIL, 2009).

Assim, o nosso objetivo foi caracterizar a educação para o trânsito no contexto escolar, especificamente no ensino fundamental, a partir da legislação brasileira de trânsito, bem como avaliar as possíveis contribuições das teorias da Psicologia Moral para a elaboração e o desenvolvimento de práticas de ensino com esse foco. Dessa maneira, a partir dos documentos legais encontrados em nossa revisão de literatura, descrevemos e analisamos o que é proposto na legislação brasileira para a educação para o trânsito no ensino fundamental, tendo como referência as teorias da Psicologia Moral, tais como a de Piaget (1932/1994, 1930/1996) e a de Yves de La Taille (2006, 2009).

Inicialmente, discutimos os aspectos do trânsito no Brasil e alguns conteúdos da legislação vigente nesse país, com o objetivo de evidenciar o panorama atual do trânsito, como as características da frota de veículos que o compõe, bem como explicar a composição e os objetivos do Sistema Nacional de Trânsito brasileiro. Posteriormente, discutimos, especificamente, o que a legislação brasileira propõe para a educação para o trânsito no contexto escolar, notadamente no que se refere ao ensino fundamental, e expomos as teorias de Psicologia Moral e suas possíveis contribuições para o tema em pauta. Por último, tecemos as conclusões a respeito do estudo realizado, destacando três aspectos que consideramos importantes para serem analisados no que diz respeito à educação para o trânsito no ensino fundamental: os objetivos almejados, os procedimentos adotados e a formação dos profissionais envolvidos.

2 O TRÂNSITO NO BRASIL

Conforme o CTB (BRASIL, 1997a), “considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga”. Por sua vez, segundo Hoffmann (2005), podemos considerar o sistema trânsito em termos de três componentes: o ambiente físico, o veículo e o condutor. Para a autora, muitos ganhos de segurança têm sido conquistados no que diz respeito à redução das consequências de acidentes, por meio da melhoria do ambiente rodoviário e dos veículos. Como exemplo, Hoffmann (2005) destaca a introdução de barreiras de colisão nas rodovias, cintos de segurança e veículos que não se deformam na colisão. No entanto, para ela, bem menos progresso tem sido alcançado no que concerne ao potencial de segurança do próprio condutor. Segundo a autora, na circulação humana, o comportamento do condutor é o mais relevante fator contribuinte de acidentes. Apesar de concordarmos com a autora acerca dos avanços mencionados, pontuamos, a seguir, outros aspectos que precisam avançar no que diz respeito ao sistema trânsito no Brasil.

Atualmente, a população brasileira enfrenta vários problemas derivados do trânsito. Como exemplo, podemos citar os congestionamentos, que podem gerar grandes consequências para a qualidade de vida dos cidadãos, bem como prejuízos econômicos, sociais e ambientais. Um dos fatores determinantes para a ocorrência de congestionamentos é o fato de que as vias de circulação não têm acompanhado o grande crescimento das frotas de veículos. Diante desse quadro, Resende e Sousa (2009) afirmam que a mobilidade urbana deve ser objeto de prioridade das administrações públicas.

Para Resende e Sousa (2009), muitas pessoas preferem utilizar o transporte individual devido ao conforto, flexibilidade e privacidade que este meio de transporte oferece. Assim, conforme os referidos autores, essa opção faz com que aumente de maneira significativa o número de veículos nas ruas. Os autores ressaltam, ainda, que a grande razão desse aumento são as medidas promovidas pelas montadoras com o objetivo de elevar os seus lucros. De acordo com eles, elas têm investido de forma intensa na promoção e no financiamento de veículos.

Como ressaltam Marques e Machado (2010), este cenário nos remete a uma relação cada vez menor de habitantes por veículos nos próximos anos. No ano de 2014, por exemplo, o Brasil registrou a marca de um automóvel para cada 4,4 habitantes. Vale dizer que, há 10 anos, tal relação era de 7,4 habitantes por carro. No que diz respeito às motocicletas, o Brasil

alcançou o índice de uma moto para cada 11 habitantes. No aludido ano, a frota de motos foi maior do que a de automóveis em 44% das cidades brasileiras. É importante mencionar que o crescimento da frota de motos é expressivo se comparado aos anos anteriores. Em 2003, a relação era de uma moto para cada 33 pessoas (REIS, 2014).

Bacchieri e Barros (2011) afirmam que as motocicletas invadiram o espaço urbano como um eficiente instrumento de transporte e de trabalho frente ao trânsito congestionado das grandes cidades. Eles destacam como condições contribuintes para o crescimento desse meio de transporte a ineficiência do transporte coletivo, o mercado de tele-entregas, a possibilidade de renda para jovens sem qualificação profissional e a facilidade de aquisição de uma motocicleta. Os autores chamam a atenção para a vulnerabilidade que esse meio de transporte oferece aos seus condutores e aos passageiros, bem como para o risco que oferece aos pedestres. Eles discutem que é inegável o papel social desse meio de transporte, e que essa nova configuração da frota de veículos é um processo irreversível. Para os autores, o desafio será garantir a segurança dos usuários. Ainda segundo Bacchieri e Barros (2011), o aumento da frota de automóveis e motocicletas, incentivado por financiamentos a juros baixos e pelo crescimento econômico, é um desafio que se tornará cada vez mais difícil de vencer com a atual política pública nacional para o trânsito.

Diante desse contexto, há autores (BACCHIERI, BARROS, 2011) que destacam a necessidade de melhorias no transporte coletivo, de investimento em modos de transporte alternativos como a bicicleta e de incentivo para a utilização racional do automóvel, com o intuito de aumentar a qualidade de vida nas cidades e reduzir a ocorrência de acidentes. Por outro lado, há autores (HOFFMANN, 2005) que assinalam o papel fundamental do comportamento do condutor frente às condições adversas acima mencionadas, o que nos leva a refletir sobre o papel essencial da educação para o trânsito.

Com base no que acabamos de expor, é possível notar que, atualmente, há muito que avançar no Brasil no que se refere a todos os componentes do sistema trânsito. Vejamos, então, alguns aspectos da legislação brasileira de trânsito, para que possamos discutir as suas reais implicações na promoção de um trânsito mais seguro, portanto, na qualidade de vida dos cidadãos.

O CTB (BRASIL, 1997a) é considerado um dos códigos mais avançados do mundo, pois trouxe consigo inovações, como o capítulo dedicado exclusivamente à educação, o qual determina, dentre outros aspectos, a implementação da educação para o trânsito em todos os níveis de ensino. O referido código estabelece, em seu artigo primeiro, que o trânsito seguro

“é um direito de todos e um dever dos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito”. Tal Sistema é definido, no artigo quinto do aludido código, como “o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades”. Um dos objetivos (Art. 6º) do Sistema Nacional de Trânsito é estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, com vistas à segurança, fluidez, conforto, defesa ambiental e educação para o trânsito, bem como fiscalizar seu cumprimento.

Sobre a educação para o trânsito, o CTB (BRASIL, 1997a), em seu capítulo sexto, institui que esse tipo de formação é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito. No CTB consta a obrigatoriedade da existência de coordenação educacional em cada órgão ou entidade do Sistema Nacional de Trânsito.

No que concerne à educação para o trânsito no contexto escolar, especificamente, o art. 76 do CTB (BRASIL, 1997a) institui que a educação para o trânsito deve ser promovida em todos os níveis de ensino, 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, em suas respectivas áreas de atuação. Dessa maneira, podemos notar que, com a instituição do CTB, o Brasil “ganhou um novo alento no sentido de buscar caminhos para se implementar projetos e ações educativas de trânsito, principalmente envolvendo a rede nacional de ensino” (SOUZA, 2010, p. 2).

Para atender ao disposto no CTB (BRASIL, 1997a), o DENATRAN elaborou as Diretrizes Nacionais da Educação para o Trânsito na Pré-Escola e no Ensino Fundamental (BRASIL, 2009), cuja finalidade é trazer um conjunto de orientações capaz de nortear a prática pedagógica voltada ao tema trânsito. Há o pressuposto de que por meio da educação será possível reduzir o número de mortos e feridos em acidentes de trânsito e construir uma cultura de paz no espaço público, pois se acredita que a educação para o trânsito requer ações comprometidas com informações, mas, sobretudo, com valores ligados à ética e à cidadania. Por isso, o referido documento visa oferecer aos professores a oportunidade de desenvolver atividades que elucidem a importância da adoção de posturas e de atitudes voltadas ao bem

comum; que favoreçam a análise e a reflexão de comportamentos seguros no trânsito; que promovam o respeito e a valorização da vida.

Tais Diretrizes vão ao encontro do que propõem os PCN do Ensino Fundamental (BRASIL, 1997b), que indicam que, de acordo com a realidade de cada localidade, as escolas podem eleger temas locais para serem trabalhados, além daqueles temas previamente estabelecidos no documento. Nos PCNs há o exemplo da temática do trânsito, que embora seja um problema que atinge uma parcela significativa da população, é um tema que ganha significado principalmente nos centros urbanos.

Tendo exposto alguns aspectos do trânsito no Brasil e alguns aspectos da legislação vigente nesse país, passamos a apresentar, mais detalhadamente, o assunto da educação para o trânsito no ensino fundamental, bem como analisar as contribuições que as teorias da Psicologia Moral podem oferecer à referida área.

3 EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO NO ENSINO FUNDAMENTAL

Conforme mencionado anteriormente, a educação para o trânsito no ensino fundamental é preconizada pela legislação brasileira por meio de documentos como o CTB (BRASIL, 1997a), a Política Nacional de Trânsito (BRASIL, 2004) e as Diretrizes Nacionais da Educação para o Trânsito no Ensino Fundamental (BRASIL, 2009). Além desses documentos, tal temática consta nos PCN (BRASIL, 1997b) como possibilidade de tema local a ser trabalhado no ensino fundamental. Diante disso, muitas questões podem ser colocadas. No presente trabalho, enfocaremos aquelas referentes aos objetivos de tal proposta, bem como aos procedimentos que podem ser utilizados pelos profissionais da educação na condução de práticas de educação para o trânsito no ensino fundamental. No que diz respeito a tais questões, utilizaremos como referencial teórico autores da Psicologia Moral, como Jean Piaget (1932/1994, 1930/1996) e Yves de La Taille (2006, 2009).

O CTB (BRASIL, 1997a) designa a adoção de um currículo interdisciplinar com conteúdo programático sobre segurança no trânsito em todos os níveis de ensino. Por sua vez, as Diretrizes Nacionais da Educação para o Trânsito no Ensino Fundamental (BRASIL, 2009) são referências e orientações pedagógicas para a inclusão do trânsito como tema transversal às áreas curriculares. Da mesma maneira, os Parâmetros Curriculares Nacionais do Ensino Fundamental (BRASIL, 1997b) indicam a transversalidade como procedimento de ensino. Cabe, então, definirmos transversalidade e interdisciplinaridade.

A transversalidade diz respeito à ação pedagógica que se propõe a trabalhar com temas, avaliados como relevantes, cujos conteúdos podem estar relacionados a todas as disciplinas. Portanto, um tema transversal não é uma disciplina. Ele vai além das disciplinas, tendo como principais objetivos potencializar valores, fomentar comportamentos e desenvolver atitudes frente à realidade social. Em tal ação pedagógica, há a possibilidade de inclusão de saberes extraescolares, o que possibilita a referência a sistemas de significados construídos na realidade dos alunos. Desta maneira, os temas transversais objetivam trazer à tona questões sociais que possibilitem a construção da democracia e da cidadania. Tais temas não são novas áreas ou disciplinas, e devem ser incorporados ao projeto pedagógico das escolas, sendo parte integrante das áreas. Já a interdisciplinaridade diz respeito a uma relação entre disciplinas, questionando, assim, a visão compartimentada da realidade (BRASIL, 1997b). Diante do exposto, no presente trabalho, defendemos que a educação para o trânsito deve ser abordada de maneira transversal no contexto escolar, notadamente no que diz respeito ao ensino fundamental.

De acordo com as Diretrizes Nacionais da Educação para o Trânsito no Ensino Fundamental (BRASIL, 2009), a inclusão do trânsito como tema transversal tem os seguintes objetivos: a) priorizar a educação para a paz a partir de exemplos que reflitam o exercício da ética e da cidadania no espaço público; b) desenvolver atitudes para a construção de um espaço público democrático e equitativo; c) superar o enfoque reducionista de que ações educativas voltadas ao tema trânsito sejam apenas para preparar o futuro condutor; d) envolver a família e a comunidade nas ações educativas de trânsito; e) contribuir para mudança do quadro de violência no trânsito brasileiro; f) criar condições que favoreçam a observação e a exploração da cidade, a fim de que os alunos percebam-se como agentes transformadores do espaço onde vivem.

Em seu projeto pedagógico, a escola deve programar o que ensinar em cada área do conhecimento, mas, além disso, deve se comprometer com o desenvolvimento de capacidades que possibilitem ao aluno intervir em sua realidade para transformá-la (BRASIL, 2009). De acordo com as Diretrizes Nacionais da Educação para o Trânsito no Ensino Fundamental (BRASIL, 2009), para que o trânsito seja inserido no currículo escolar, é indispensável que ele seja concebido e tratado com a finalidade de assegurar o direito de ir e vir. Tais Diretrizes apontam que a inclusão do tema trânsito no currículo escolar requer ações educativas permanentes que transcendam a aprendizagem de regras, normas e leis de trânsito, pois o trabalho com este tema “nas áreas curriculares deve ir além de ensinar o que fazer; deve

ensinar como ser”. Nessa perspectiva, deve ser realizado um trabalho em favor de uma educação para a vida, que contribua para o desenvolvimento das pessoas em sua socialização no espaço público. Conforme consta na Política Nacional de Trânsito (BRASIL, 2004), “a educação para o trânsito ultrapassa a mera transmissão de informações. Tem como foco o ser humano, e trabalha a possibilidade de mudança de valores, comportamentos e atitudes”.

A inserção do tema trânsito no currículo das escolas de Ensino Fundamental deve ser organizada de forma a permitir ao aluno: a) conhecer a cidade onde vive, tendo oportunidade de observá-la e de vivenciá-la; b) conhecer seus direitos e cumprir seus deveres ao ocupar diferentes posições no trânsito; c) pensar e agir em favor do bem comum no espaço público; d) manifestar opiniões, ideias, sentimentos e emoções a partir de experiências particulares no trânsito; e) analisar fatos relacionados ao trânsito, considerando a legislação vigente e o seu próprio juízo de valor; f) identificar as diferentes formas de deslocamento humano, desconstruindo a cultura da supervalorização do automóvel; g) compreender o trânsito como variável que intervém em questões ambientais e na qualidade de vida de todos os indivíduos; h) reconhecer a importância da prevenção e do autocuidado no trânsito para a preservação da vida; i) adotar, no dia a dia, atitudes de respeito às normas de trânsito e às pessoas; j) conhecer diferentes linguagens (textual, visual, matemática, artística, etc.) relacionadas ao trânsito; l) criar soluções de compromisso para intervir na realidade (BRASIL, 2009).

Para a abordagem do tema trânsito no ensino fundamental, foram eleitos conteúdos de trabalho, os quais foram reunidos em seis blocos gerais (BRASIL, 2009). Os referidos conteúdos estão referenciados no princípio da prevalência dos direitos humanos, bem como no CTB. Para os anos iniciais do Ensino fundamental (1º ao 5º ano), foram eleitos três blocos de conteúdos: “os lugares”, “a cidade” e “o direito de ir e vir”. Com relação aos anos finais do Ensino fundamental (6º ao 9º ano), foram escolhidos três blocos de conteúdos: “as linguagens do trânsito”, “segurança no trânsito” e “convivência social no trânsito”. Assim, o trânsito, compreendido de forma abrangente, pode ser abordado em todas as disciplinas do currículo escolar, pois é um tema inerente à realidade de todas as pessoas. A inclusão de tal tema no ensino fundamental deve proporcionar aos alunos o desenvolvimento de conhecimentos práticos a respeito do trânsito, além de favorecer o desenvolvimento de atitudes de respeito, de solidariedade, dentre outros valores. No que diz respeito a este último aspecto, é possível fazer uma relação entre a educação para o trânsito e a educação em valores morais, que também é proposta pela legislação brasileira por meio do tema transversal Ética, o qual deve ser abordado no ensino fundamental (BRASIL, 1997b). No presente trabalho, defendemos a

ideia de que os estudos realizados na área da educação em valores morais, sobretudo a área da Psicologia Moral, pode contribuir na implementação de práticas de educação para o trânsito, notadamente no que diz respeito aos procedimentos que favorecem a construção de personalidades éticas (LA TAILLE, 2006). Dessa maneira, passamos a discutir as possíveis contribuições da Psicologia Moral para a área da educação para o trânsito.

4 CONTRIBUIÇÕES DA PSICOLOGIA MORAL PARA A EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

A moralidade é tema de interesse para diversas áreas do conhecimento. No que diz respeito à Psicologia, La Taille (2006, p. 9) define a Psicologia Moral como a “ciência preocupada em desvendar por que processos mentais uma pessoa chega a intimamente legitimar, ou não, regras, princípios e valores morais”. Vale ressaltar que, dentro de uma mesma área do conhecimento, a noção de moralidade pode ser entendida de forma distinta por cada autor.

Com relação ao estudo do desenvolvimento moral, Piaget desenvolveu pioneiro trabalho, o qual está descrito em seu livro intitulado “O juízo moral na criança” (1932/1994). No que concerne ao estudo do juízo moral, Piaget objetivou estudar o sujeito epistêmico, ou seja, aquilo que é comum aos indivíduos. Ademais, o desenvolvimento moral é compreendido por este autor como fruto de uma construção, que ocorre em contextos de interação social. Por fim, destacamos que o interesse de Piaget (1932/1994) era pesquisar o juízo moral, e não os comportamentos ou os sentimentos morais. Para tanto, o autor investigou a forma como as crianças desenvolvem o respeito às regras, isto é, analisou como a consciência passa a respeitar as regras. Com este objetivo, ele desenvolveu pesquisas sobre diversos aspectos morais como o roubo, a mentira, a justiça retributiva e a justiça distributiva.

Com base em seus estudos, Piaget (1932/1994) concluiu que há um desenvolvimento do juízo moral, caracterizado pela evolução de duas tendências morais, denominadas heteronomia e autonomia. Conforme o autor, até os quatro anos de idade, aproximadamente, as crianças estão em uma fase de anomia, pois não possuem a consciência das regras. Após o aludido período, as crianças passam a compreender a dimensão do dever, do bem e do mal, e é nesse momento que a moral começa a fazer parte do seu universo de valores. Inicia-se, então, a fase de heteronomia, a qual ocorre até os nove anos, aproximadamente. Nessa fase, a moral é a do respeito unilateral, pois a fonte de legitimação das regras caracteriza-se pela

referência à autoridade: é considerado correto o ato que está de acordo com as regras impostas pela figura de autoridade. A partir desse tipo de relação, a criança adentra ao mundo da moralidade e desenvolve o sentimento de obrigatoriedade (LA TAILLE, 2006; PIAGET, 1932/1994). Por sua vez, em torno dos nove anos de idade, a partir da vivência de relações de reciprocidade, a criança pode apresentar sinais de autonomia, que corresponde à moral da justiça e do respeito mútuo, em que prevalecem as relações de cooperação.

É importante destacar que, para Piaget (1932/1994), as duas tendências morais, heteronomia e autonomia, ocorrem sempre na mesma sequência. Dessa forma, para alcançar a autonomia, necessariamente o indivíduo precisa passar pela heteronomia. Ademais, o aludido autor afirma que nenhum indivíduo é totalmente heterônomo ou autônomo: o que há é uma tendência pela qual pensamos a moral.

Atualmente, no Brasil, La Taille tem dedicado seus estudos à área da Psicologia Moral. O autor (2006) expõe que, em meio à diversidade teórica em torno do fenômeno da moralidade, encontramos autores que enfatizam a dimensão afetiva dos comportamentos morais, como Freud e Durkheim, enquanto outros privilegiam a dimensão racional deste tipo de comportamento, como Piaget e Kohlberg. O mesmo autor afirma, também, que as teorias que explicam a moralidade humana pela afetividade sustentam a incontornável heteronomia dos sujeitos e sustentam o relativismo antropológico. Por outro lado, o grupo de teorias que explica a moralidade pela razão defende a virtual autonomia dos indivíduos e sustenta o universalismo moral, definindo-o por intermédio dos ideais de justiça.

La Taille (2006) distingue dois tipos de relativismo: o axiológico e o antropológico. O primeiro conceito indica que todos os sistemas morais, de diversas culturas, têm o mesmo valor. Assim, não seria legítimo condenar um em nome de outro: cada um teria seus próprios valores morais e eles seriam inquestionáveis. O referido autor alerta para o perigo que esse tipo de relativismo apresenta, pois possui uma aparente relação com a virtude da tolerância. Para ele, o tolerante que tolera tudo, logo, a própria intolerância, estaria em evidente contradição. Para La Taille (2006), a tolerância é um valor que inspira o respeito às diferenças pessoais e culturais, sob a condição de que determinadas fronteiras morais não sejam ultrapassadas. Já o conceito de relativismo antropológico diz respeito a uma teoria geral que afirma não haver moral universal possível, ou seja, afirma a existência de diversos sistemas de valores e que não há uma tendência humana que nos leve a legitimar um em detrimento de outro.

Conforme afirma La Taille (2006), teorias como as de Piaget e Kohlberg desafiam o relativismo antropológico. Para Piaget e Kohlberg, a heteronomia é apenas uma fase do desenvolvimento moral, tendo cada indivíduo o potencial de superá-la, alcançando a autonomia. Nas palavras de La Taille (2006, p. 21), “a autonomia não comporta quaisquer conteúdos morais, mas sim alguns claramente definidos”. Dessa forma, percebemos que para Piaget e Kohlberg os Direitos Humanos não são apenas um sistema moral entre outros, mas aquele para o qual tende a evolução moral das pessoas e das sociedades.

A partir de seus estudos, e com uma abordagem construtivista, La Taille (2006) propõe uma articulação entre as dimensões intelectuais e afetivas presentes na moralidade, sem que estas se reduzam uma à outra. Segundo La Taille (2006, 2010), para compreendermos os comportamentos morais dos sujeitos, é preciso conhecer a perspectiva ética que estes adotam. Nesse sentido, o autor estabelece definições distintas para os conceitos de moral e ética, considerando que essa diferenciação é importante para a compreensão psicológica das condutas morais. Para ele, tais palavras são frequentemente empregadas como sinônimas, sendo que herdamos “moral” do latim e “ética” do grego. No entanto, para o autor, a moral corresponde a deveres, princípios e regras. Já a ética é definida com base na conceituação de Ricoeur (2014, p. 186): a perspectiva da vida boa “*com e para outrem em instituições justas*”.

Conforme afirma La Taille (2006), os conteúdos do plano moral e ético podem ser diversos. Portanto, o autor ressalta que “devemos definir conteúdos para a moral, pois é ela que confere às ‘opções de vida boa’ a sua legitimidade, isto é, confere-lhes as condições necessárias para que mereçam o nome de ética” (p. 60). O autor escolhe três virtudes morais como conteúdos do plano moral: justiça, generosidade e honra, sem descartar a importância de outras virtudes. Assim, nessa perspectiva, não é qualquer sistema de representações de si que pode ser chamado de ético. Para a personalidade merecer ser denominada como ética, os valores que são centrais nas representações de si dos indivíduos deverão ser condizentes com a moral (LA TAILLE, 2010).

Com base no exposto, ressaltamos que no presente estudo partimos do pressuposto de que há um desenvolvimento da moralidade (PIAGET, 1932/1994), ou seja, não nascemos sabendo avaliar o que é bem e mal, certo e errado. Os valores que compõem as representações de si dos indivíduos não são inatos, mas construídos ao longo do processo de socialização. Nessa perspectiva, são as relações que a criança estabelece com os adultos e seus semelhantes que a levará a tomar consciência do dever. Assim, concordamos com Piaget (1930/1996, p. 3)

quando diz que não há “moral sem sua educação moral”. Para ele, o objetivo da educação moral (ou educação em valores morais) é constituir indivíduos autônomos, aptos à cooperação, ou seja, pessoas que se guiem pelos princípios de justiça e que possuam uma consciência crítica, reflexiva.

A formação moral pode ocorrer em diversos espaços sociais nos quais estamos inseridos, como na família, na escola, na igreja, entre outros. Apesar de reconhecermos a importância particular de cada um desses contextos, concordamos com autores (GARCÍA, PUIG, 2010; LA TAILLE, 2009; PIAGET, 1930/1996; PUIG, 1998, 2007) que afirmam que o contexto escolar é um espaço privilegiado para a educação em valores morais. Encontramos também na legislação brasileira, por meio dos PCN (BRASIL, 1997b), a indicação da inclusão do ensino de valores no contexto escolar.

A respeito da educação em valores morais no contexto escolar, podemos afirmar que é de grande importância o papel dos professores para a efetivação deste tipo de formação. Segundo García e Puig (2010), para educar em valores é necessário aos educadores certo domínio de um conjunto de competências. Segundo estes autores, tais competências devem possibilitar que os educadores realizem corretamente as tarefas dos diferentes âmbitos nos quais intervêm. Assim, para cada âmbito de intervenção, é necessário o domínio de determinada competência. Da mesma forma, Araújo (2001, 2007) destaca a necessidade de que os cursos de graduação e formação preparem os professores por meio da inclusão nos currículos de matérias relacionadas aos valores morais. O autor (2001) ressalta que a proposta não é a de que a escola tenha “superprofessores”, mas que os mesmos sejam capazes de trabalhar os valores morais, tendo consciência da importância que ambientes cooperativos têm para o desenvolvimento moral dos alunos.

No que concerne aos temas a serem abordados na formação moral dos educandos, nos PCN (BRASIL, 1997b) consta que a educação para a cidadania requer que questões sociais sejam apresentadas para a aprendizagem e reflexão dos educandos. Assim, no referido documento há a proposta de incluir questões sociais no currículo escolar, sendo eleitos cinco Temas Transversais, além da indicação de trabalho com Temas Locais. Os Temas Transversais eleitos são: Ética, Meio Ambiente, Pluralidade Cultural, Saúde e Orientação Sexual. No que diz respeito ao tema Ética, foram indicados quatro conteúdos de trabalho: respeito mútuo, justiça, diálogo e solidariedade.

O tema respeito é de grande importância na moralidade. De acordo com Piaget (1932/1994), ele constitui o sentimento fundamental que possibilita a aquisição das noções

morais. O referido autor descreve dois tipos de respeito: unilateral e mútuo. Dessa maneira, podemos notar que o respeito pode associar-se à ideia de submissão (respeito unilateral) ou à de igualdade, reciprocidade (respeito mútuo). Conforme os PCN (BRASIL, 1997b), o respeito mútuo deve ser trabalhado por meio de suas variadas formas de expressão: respeito pelas diferenças, respeito pelos lugares públicos e respeito na dimensão política. Com relação à justiça, o aludido documento propõe que este valor moral seja trabalhado de acordo com suas duas dimensões: a dimensão legal, que remete às leis, e a dimensão ética, que se refere à avaliação crítica de tais leis por meio de critérios de igualdade e equidade. A respeito da solidariedade, os PCN (BRASIL, 1997b) recomendam que esta seja abarcada conforme a ideia de generosidade, isto é, que os alunos desenvolvam a virtude de ajudar alguém desinteressadamente. Por último, no que diz respeito ao diálogo, a proposta é que a escola ensine a capacidade de saber ouvir o outro e de se fazer entender, pois este é um dos principais instrumentos de uma sociedade democrática, em que há garantia de expressão de diversas ideias.

Outras propostas de temas são indicadas por autores da área como La Taille (2009), Puig (2007) e Araújo (2000), e são assuntos que versam sobre as virtudes morais, os princípios presentes na Declaração Universal dos Direitos Humanos, dentre outros. Da mesma forma que encontramos variadas opções de temas, muitos procedimentos podem ser adotados na condução de práticas na referida formação. Diante disso, vale dizer que, dependendo de como é conduzida a educação em valores morais, ela favorecerá comportamentos distintos. A esse respeito, Piaget (1930/1996, p. 3) afirma que “a pressão exclusiva do adulto sobre a alma infantil conduz a resultados muito diversos que a livre cooperação entre crianças”. Como exposto, na perspectiva piagetiana compreende-se que há duas tendências morais, heteronomia e autonomia, que resultam da pressão, no espírito da criança, de dois tipos de relações interindividuais: aquelas estabelecidas por meio do respeito unilateral ou mútuo. A moral resultante das relações de coação e respeito unilateral conduz ao sentimento de dever. Por sua vez, aquela que resulta das relações de cooperação e respeito mútuo pode caracterizar-se por um sentimento mais interior à consciência, que é o sentimento de bem.

Para Piaget (1930/1996), os procedimentos de educação moral podem ser classificados sob o ponto de vista dos fins perseguidos, das técnicas empregadas e do domínio moral considerado. Quando tratamos das técnicas gerais de educação moral (Piaget, 1930/1996), é importante analisar dois aspectos relevantes: os procedimentos verbais e os métodos “ativos” de educação moral. Sobre os procedimentos verbais de educação moral, Piaget (1930/1996)

discute que podemos distinguir um grande número de variações: do mais verbal ao mais “ativo”, ou seja, do mais impregnado de coação adulta, mais impositivo, ao mais próximo da criança, mais ativo. Sobre o método ativo, Piaget (1930/1996) afirma que ele busca sempre não impor pela autoridade o que a criança pode descobrir por si mesma, bem como busca criar um meio social no qual ela possa fazer as experiências desejadas. Segundo o autor, a educação moral deve levar em conta a própria criança e, por isso, ele considera que os métodos ativos parecem superiores aos demais.

Pelo exposto, destacamos que diferentes técnicas e procedimentos podem ser adotados visando à formação moral dos alunos. A transversalidade (BRASIL, 1997b; LA TAILLE, 2009) é um dos procedimentos propostos para esse tipo de educação. No entanto, por meio da transversalidade, outras técnicas devem ser adotadas para colocar em prática esse tipo de formação. Da mesma forma, ao trabalhar de forma transversal o tema trânsito no contexto escolar, os educadores devem planejar as técnicas e os procedimentos que adotará. Diante disso, ressaltamos que, ao abordarem o tema trânsito nas instituições escolares em que trabalham, tais profissionais devem considerar os objetivos dos procedimentos e das técnicas utilizados, assim como as finalidades que querem alcançar. Por exemplo, de forma transversal, o tema trânsito pode ser abordado por meio de teatros, textos, rodas de conversas, palestras, dentre outras possibilidades. Mas, chamamos a atenção para a forma com que essas técnicas são colocadas em práticas. Assim, consideramos que o educador deve se fazer a seguinte pergunta em seu planejamento de ensino, ao incluir temas transversais como a Ética e o trânsito: que tipo de cidadão objetivo formar? Qual técnica devo utilizar? Como devo colocar em prática as técnicas escolhidas? O procedimento escolhido pode favorecer o desenvolvimento de indivíduos autônomos?

Destacamos, com Araújo (2000), que a escola consciente de seu papel formativo não pode trabalhar qualquer valor. Se tal instituição aspira “a educação para a cidadania, sua responsabilidade encontra-se em propiciar a oportunidade para que seus alunos e alunas interajam reflexivamente e na prática sobre valores e virtudes vinculados à justiça, ao altruísmo, à cidadania e à busca virtuosa da felicidade” (p. 101). Além disso, ressaltamos que as instituições de ensino que pretendem educar para a autonomia não devem utilizar qualquer tipo de procedimento. Como discute Puig (1998), a formação moral exige estratégias próprias, pensadas para desenvolver distintos aspectos da personalidade moral. Para ele, cada método objetiva alcançar uma finalidade proposta, embora todas as atividades se integrem aos objetivos gerais desse tipo de educação.

Neste estudo, entendemos que o mesmo pode ser refletido no que diz respeito à temática do trânsito no contexto escolar, uma vez que tal formação deve priorizar a educação para a paz e possibilitar a reflexão do exercício da ética e da cidadania no espaço público (BRASIL, 2009), dentre outros objetivos. Como discutem autores da área da Psicologia Moral, não é qualquer tipo de valor que deve ser abordado nesse tipo de formação, bem como não é qualquer procedimento que favorecerá o desenvolvimento das capacidades de diálogo e de reflexão.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

No presente estudo, realizamos uma discussão a respeito da educação para o trânsito no contexto escolar, em que defendemos a ideia de que as teorias da Psicologia Moral podem contribuir no desenvolvimento de práticas com este foco no referido contexto, uma vez que educar para o trânsito envolve a educação em valores. No decorrer do trabalho, explanamos aspectos atuais do trânsito no Brasil, a legislação de trânsito vigente no país, bem como destacamos as contribuições de estudiosos da área da moralidade.

Com base nas discussões realizadas, podemos destacar três aspectos no que diz respeito à educação para o trânsito no contexto escolar: o objetivo de tal educação, os procedimentos adotados pelos profissionais em suas práticas escolares e a formação dos profissionais para o trabalho com o tema trânsito nas instituições de ensino fundamental.

Conforme exposto, a legislação brasileira, de uma forma geral, propõe que a educação para o trânsito seja inserida em todos os níveis de ensino, visando à formação de um cidadão consciente e atuante, capaz de refletir sobre a sua conduta e a dos outros. Além disso, este tipo de educação deve favorecer o desenvolvimento de atitudes de respeito, de solidariedade, dentre outros valores. Assim, podemos concluir que o objetivo de tal formação é o de possibilitar a construção de valores específicos, morais e éticos, que têm como base a dignidade humana, da mesma forma como propõem os autores da Psicologia Moral para a educação em valores morais. Na legislação brasileira, bem como em autores da área da Psicologia Moral, encontramos a referência à importância do bem comum, ao reconhecimento do outro como um indivíduo que possui direitos e deveres, o qual devemos respeitar em sua dignidade.

Ademais, a educação para o trânsito deve suscitar análises, reflexões e debates acerca do comportamento das pessoas no trânsito, a fim de favorecer aprendizagens que possam ser refletidas por meio de atitudes éticas e de cidadania. Diante disso, ressaltamos, juntamente com autores da Psicologia Moral, que não é qualquer tipo de procedimento que favorecerá a reflexão e a análise por parte dos educandos. Portanto, não é qualquer tipo de metodologia de ensino que favorecerá o desenvolvimento de indivíduos autônomos, aptos à cooperação. Dentro de uma abordagem transversal, a educação para o trânsito deve possibilitar a mudança de valores, comportamentos e atitudes. Nesse sentido, ressaltamos a importância dos “métodos ativos”, ou seja, aqueles que levam em consideração o próprio indivíduo, pois os métodos impositivos podem não favorecer o alcance da autonomia.

Com este trabalho, buscamos contribuir para a área da educação para o trânsito, especialmente para as ações voltas para ensino fundamental, a partir da análise e reflexão dos objetivos e dos procedimentos para este tipo de educação. Enfatizamos que a busca por uma sociedade mais humana e mais justa é papel de todo cidadão, portanto, devemos lutar por um trânsito mais seguro e, conseqüentemente, pela melhoria da qualidade de vida e pelo respeito à dignidade humana.

6 REFERÊNCIAS

- ARAÚJO, Ulisses F. Escola, democracia e a construção de personalidades morais. **Educação e Pesquisa**, São Paulo, v. 26, n. 2, p. 91-107, jul./dez. 2000.
- ARAÚJO, Ulisses F. O ambiente escolar cooperativo e a construção do juízo moral infantil: sete anos de estudo longitudinal. **Revista on-line da biblioteca prof. Joel Martins**, v. 2, n. 2, p.1-12, 2001.
- ARAÚJO, Ulisses F. A construção social e psicológica dos valores. In: ARANTES, V. A. (Org). **Educação e valores: pontos e contrapontos**. São Paulo: Summus, 2007, p. 17-64.
- BACCHIERI, Giancarlo; BARROS, Aluísio J. Acidentes de trânsito no Brasil de 1998 a 2010: muitas mudanças e poucos resultados. **Saúde Pública**, v. 45, n. 5, p. 949-963, 2011.
- BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro**, lei nº 9.503, de 23/09/97. 1997a. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/legislacao.html>
- BRASIL. Ministério da Educação e Cultura. **Parâmetros Curriculares Nacionais**. Brasília: Secretaria de Educação Fundamental, 1997b.
- BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito. **Resolução nº 166, de 15 de setembro de**

2004. Aprova as diretrizes da Política Nacional de Trânsito. 2004. Disponível em: http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/resolucao166_04.doc

BRASIL. **Diretrizes nacionais da educação para o trânsito no ensino fundamental.** Ministério das Cidades, Departamento Nacional de Trânsito, Conselho Nacional de Trânsito. Brasília: Ministério das Cidades, 2009.

BRASIL. **Acidentes de trânsito causam mais de 40 mil mortes no Brasil.** Portal Brasil. Saúde. Brasília: 2011. Disponível em: <http://www.brasil.gov.br/saude/2011/11/acidentes-de-transito-causam-mais-de-40-mil-mortes-no-brasil>

FREITAS, Lia. **A moral na obra de Jean Piaget:** um projeto inacabado. São Paulo: Cortez, 2003.

GARCÍA, Xus M.; PUIG, Josep. M. **As sete competências básicas para educar em valores** (O. Curros, trad.). São Paulo: Summus, 2010.

HOFFMANN, Maria H. Comportamento do condutor e fenômenos psicológicos. **Psicologia: Pesquisa & Trânsito**, v. 1, n.1, p. 17-24, 2005.

LA TAILLE, Yves. **Moral e ética:** dimensões intelectuais e afetivas. Porto Alegre: Artmed, 2006.

LA TAILLE, Yves. **Formação ética:** do tédio ao respeito de si. Porto Alegre: Artmed. 2009.

LA TAILLE, Yves. Moral e ética: uma leitura psicológica. **Psicologia: Teoria e Pesquisa**, v. 26, n. especial, p. 105-114, 2010.

MARQUES, Érico V.; MACHADO, Marco A. Identificação dos fatores relevantes na decisão da alocação dos recursos econômicos visando um trânsito seguro. **Revista de Administração Pública**, v. 44, n. 6, p. 1379-1404, 2010.

PIAGET, Jean. **O Juízo moral na criança.** São Paulo: Summus, 1994. (Original publicado em 1932).

PIAGET, Jean. **Os procedimentos de Educação Moral.** In: MACEDO, L. (Org.). Cinco estudos de educação moral. São Paulo: Casa do Psicólogo, 1996, p.1–36. (Original publicado em 1930).

PUIG, Josep M. **Ética e valores:** métodos para um ensino transversal. São Paulo: Casa do Psicólogo, 1998.

PUIG, Josep M. Aprender a viver. In: Arantes, V. A. (Org.). **Educação e valores:** pontos e contrapontos. (p.65-106). São Paulo: Summus, 2007.

REIS, Thiago. **Com aumento da frota, país tem 1 automóvel para cada 4 habitantes.** G1, São Paulo, 10 mar. 2014. Disponível em: <http://g1.globo.com/brasil/noticia/2014/03/com-aumento-da-frota-pais-tem-1-automovel-para-cada-4-habitantes.html>

RESENDE, Paulo T V.; SOUSA, Paulo R. Mobilidade urbana nas grandes cidades brasileiras: um estudo sobre os impactos do congestionamento. SIMPOI. **Anais do Simpósio de Administração da Produção**, Logística e Operações Internacionais, São Paulo: FGV, 2009.

RICOEUR, Paul. **O si-mesmo como outro**. (I. C. BENEDETTI, Trad.). São Paulo: Martins Fontes, 2014.

SOUZA, José L. **Sobre a forma e o conteúdo da educação para o trânsito no ensino fundamental**. 2010. 125f. Tese (Doutorado em Ciências) – Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Transportes, Universidade de São Paulo, São Carlos, SP, 2010.