



PROJETO TEMÁTICO 1º TRIMESTRE 2010 TRÂNSITO

Justificativa:

Considerando as dificuldades enfrentadas nos arredores do Colégio em horário de entrada e saída dos períodos envolvendo veículos e pedestres, a equipe de líderes dos projetos temáticos do Ensino Fundamental II decidiu trabalhar o tema TRÂNSITO.

Objetivos:

- Incentivar o aluno a observar e cumprir as leis de trânsito;
- Informar ao aluno a existência e necessidade de um código de regras para normatizar as ações de mobilidade na cidade;
- Instrumentar o aluno para que colabore com os pais na organização do trânsito nas cercanias do Colégio;
- Estimular atitudes de cidadania como conhecer e respeitar as leis.

Período:

- Planejamento de ações de 14/04 a 23/04.
 - Cada coordenador de projeto sugere, na sequência, as ações que serão realizadas por seu grupo de colegas
- Aplicação das atividades de 26/ a 30/04.
 - Cada professor ocupará um tempo de sua aula para uma reflexão com os alunos, poderão utilizar as atividades propostas no projeto ou acrescentar outras.
- Apresentação dos trabalhos de 02/05 a 07/05.
 - Neste período deverão ser expostos e/ou apresentados os resultados desta reflexão, sempre em forma de um “objeto”, “produto”.

Sugestões de temas:

- Circulando em volta da minha escola.
- Organizando o trânsito
- Seja solidário e prestativo aos outros.
- Obedecer a sinalização?
- Circulando com atenção
- Ciclista consciente.

Fonte: MANTOVANI, Roberta. *Educação para a Mobilidade – Referencial Pedagógico* (Livro do Professor). Campinas: Somos Editora, 2008, p. 66 e 67.

TEXTOS:

“Educação para o trânsito na escola: Caminhos possíveis”. Equipe da Assessoria de Educação para o Trânsito – DENTRAN/RS. Disponível em:



<http://www.vivamais.rs.gov.br/upload/artigo/artigo5.pdf>

Acesso em 19/04/2010, 12h40min.

MEIRA, Paulo Ricardo. “Veículos e a Mídia: a responsabilidade da publicidade na segurança do trânsito”.

Disponível em: <http://www.vivamais.rs.gov.br/upload/artigo/artigo9.pdf>.

Acesso em 19/04/2010, 12h25min

CIDADES x URBANIZAÇÃO

Planejamento e transporte urbano

O automóvel provoca uma mudança significativa no modo de vida das pessoas e na organização dos espaços. Sua evolução proporciona um transporte rápido e barato, de que muita gente passa a usufruir. Esse fator torna possível a formação de grandes subúrbios ao redor das cidades pois, possuindo automóvel, as pessoas podem morar mais longe do trabalho. Além de útil para a satisfação pessoal, o automóvel passa a fazer parte também do lazer, proporcionando que famílias possam fazer viagens para visitar parentes e amigos, passar férias em lugares distantes etc. O desenvolvimento dos caminhões também proporciona uma grande contribuição ao transporte de mercadorias e bens de consumo.

Nos séculos XVIII e XIX há um rápido agravamento nos problemas das cidades, forçando os governos a tomarem medidas para melhorar a vida urbana, criando legislações em benefício da população.

As autoridades brasileiras, entusiasmadas com a indústria automotiva nacional, relegam a plano secundário os transportes ferroviários e a navegação de cabotagem, passando praticamente toda a movimentação de cargas para os caminhões. As ferrovias brasileiras não exercem um papel preponderante na economia, tal como ocorre na Europa e nos Estados Unidos e, no caso da cabotagem, O transporte de cargas é inexpressivo. Chega a ser um despropósito despachar-se uma carga, de Manaus para o Rio Grande do Sul, por via rodoviária. O transporte de passageiros, com um bom volume no passado, em trens e navios, muda também para ônibus interestaduais ou então aviões. Com isso, gasta-se muito em derivados de petróleo, na compra de dispendiosas aeronaves e na construção e conservação de rodovias, necessitando-se de um número crescente de caminhões para se escoar a produção do País.

No final do século XX, as cidades crescem, no mundo, mais do que em nenhum outro tempo da história da humanidade. Em 1970, cerca de 1.800 cidades têm mais de 100 mil habitantes e quase cem mil cidades têm mais de 1 milhão. Os principais incrementos ocorrem ao redor das grandes cidades, onde se formam subúrbios e cidades-dormitórios, dando assim origem às metrópoles.

A explosão demográfica, juntamente com o êxodo rural, tem um papel importante no supercongestionamento das cidades. Pessoas provenientes da zona rural, a procura de melhores oportunidades de trabalho, não podem pagar o elevado preço dos alugueis em terrenos urbanos, surgindo assim os bairros operários, as favelas, os conjuntos habitacionais e a maioria dos moradores desses locais passa a se deslocar diariamente para o trabalho, necessitando de algum meio de transporte que lhes ofereça qualidade, segurança e fluidez, além de ser acessível financeiramente.

Cresce assustadoramente o número de automóveis e outros transportes surgem para o atendimento da demanda de necessidade de deslocamento, como os trens suburbanos e os ônibus coletivos, os metrô e atualmente os transportes alternativos, que vêm causando grandes discussões e provocando enormes conflitos com os chamados clandestinos.

Se formos comparar as características das cidades, as modernas são distintas das outras, no passado: Paris, por exemplo, tem 8 km² de área construída no final do séc. XV; atualmente, sua área supera os 106 km².



Uma das mais extensas áreas metropolitanas do Brasil e a grande Curitiba, com aproximadamente 8.763 km², sendo que a cidade tem aproximadamente 431 Km². No exterior, a grande Cidade do México possui uma superpopulação e enfrenta sérios problemas de habitação, abastecimento, saneamento básico, violência urbana e transportes. Tanto lá como no Brasil e em quase todas as capitais latino-americanas, a economia informal é superior à formal, pois todo esse excedente populacional não paga impostos, não desconta para a previdência, não aparece nas estatísticas econômicas, e como se não existisse. Os transportes alternativos operados por desempregados cultivam a clandestinidade e desafiam as autoridades.

No Ocidente, as metrópoles têm uma disposição semelhante: a área comercial fica no centro da cidade, sendo o local mais movimentado; pessoas de todas as regiões trabalham no centro e também fazem lá suas compras; o centro comercial ocupa uma área relativamente pequena e atende milhares de pessoas, pois muitos escritórios e lojas localizam-se em edifícios comerciais; em muitas cidades a região industrial fica próxima à principal região comercial e os bairros residenciais se situam além dessa região; as casas existentes no centro ou próximas ao centro das cidades encontram-se, em sua maioria, velhas e decadentes, sendo que muitos governos vêm implementando projetos para renovação ou revitalização dos centros urbanos. Quanto mais afastados dos centros, mais novos são os bairros. Cidades supermodernas, como é o caso de Brasília, no Distrito Federal, tentam modificar essa situação, criando áreas destinadas ao comércio, em cada quadra residencial, para evitar o acúmulo de tráfego dos bairros para o centro da cidade. O crescimento da capital federal, contudo, em proporções maiores que as planejadas e desejadas está praticamente jogando por terra todo esse esforço de planejamento.

Em meados do século XX, muitas indústrias passam a ser construídas nos subúrbios mais afastados das regiões industriais. Para facilitar a locomoção e garantir a presença dos trabalhadores, nas fábricas, essas indústrias contratam empresas de ônibus para transportá-los. Outras fornecem vales-transporte, a fim de que os empregados tenham condições de pagar as tarifas cobradas pelos coletivos.

As principais ruas das cidades e das regiões metropolitanas ficam constantemente congestionadas por ônibus, caminhões e automóveis e, apesar da construção de vias expressas e dos tratamentos viários dedicados às áreas urbanas, o número de automóveis aumenta de tal maneira que os congestionamentos continuam existindo.

As cidades representam os centros culturais, econômicos, governamentais, de transportes e comunicação, onde a maioria das pessoas está à procura de emprego, pode alcançar riquezas e escolher, dentre uma variedade de atividades culturais, recreativas, profissionais etc. Entretanto, as cidades apresentam muitos problemas de ordem física, social, econômica e governamental, com escassez de moradias e de escolas, crises de saneamento básico, enchentes, poluição descontrolada, favelização, desemprego e congestionamento para o trânsito.

Todos esses problemas exercem uma tremenda pressão nas autoridades, obrigando-as a tomar medidas práticas para melhorar e disciplinar o trânsito e um dos itens mais conflitantes é exatamente o automóvel, não apenas por seu número excessivo, mas também porque é praticamente individual. Veem-se, pelas ruas das cidades centenas de milhares de carros conduzindo apenas uma única pessoa - seu motorista.

MANTOVANI, Roberta. *Educação para a Mobilidade* – Referencial Pedagógico (Livro do Professor). Campinas: Somos Editora, 2008, p. 66 e 67.

Barão Geraldo sofre rotina de trânsito ruim e barulho

Tranquilidade do distrito perde espaço para problemas típicos de grandes metrópoles; festas e bares tiram sono - **Inaê Miranda**



Avenida Albino José Barbosa de Oliveira, principal acesso, é um dos pontos críticos de congestionamento (Foto: Leandro Ferreira/AAN)

O trânsito caótico e a perturbação do sossego são dois problemas que têm incomodado os moradores do distrito de Barão Geraldo, em Campinas. Com uma população aproximada de 60 mil pessoas, maior até mesmo do que a de cidades como Monte Mor, com 43 mil moradores, a calma do distrito, que abriga a Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), está perdendo espaço para os problemas de cidades grandes. Com aproximadamente **100 mil veículos** circulando diariamente pela região, já se tornaram rotina os engarrafamentos em determinados horários. De acordo com a Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas (Emdec), só na Avenida Albino José Barbosa de Oliveira e na Estrada da Rhodia, principais vias do distrito, circulam **77,9 mil** veículos por dia e os horários mais críticos são das 7h às 9h e das 17h às 19h, nos dias úteis.

Segundo a Emdec, os quatro pontos mais complicados do distrito são os cruzamentos da Avenida Albino José Barbosa de Oliveira com as avenidas Romeu Tórtima, Atílio Martini e Estrada da Rhodia, além da Avenida Santa Isabel.

O comerciante Marcelo Moreira trabalha em Barão Geraldo há dez anos e diz ficar muito irritado quando precisa enfrentar os horários de pico. Ele acredita que o crescimento do distrito, a oferta de empregos e as universidades contribuem para o aumento contínuo do fluxo de veículos. De acordo com Marcelo, muitos dos seus clientes também reclamam do mesmo problema. “Os moradores de Barão se queixam muito das pessoas que vêm de fora, como os estudantes e os trabalhadores”, disse o comerciante.

Ademir Antônio Leme, de 64 anos, também comerciante, nasceu em Barão Geraldo e sempre morou no mesmo lugar. Ele herdou a banca de revistas de seu pai, instalada no Centro do distrito, e acompanhou todas as transformações pelas quais o bairro passou ao longo de sua vida. Eu peguei a época em que Barão Geraldo era cheio de mato e as ruas não tinham asfalto. Antes era muito melhor. A gente tinha mais segurança e tranquilidade. Mas a casa da gente é sempre a melhor. “Eu pretendo morrer aqui”, disse o morador.

A publicitária Emília de Souza mora há três anos no Centro de Barão Geraldo e lamenta a transformação que o distrito vem sofrendo. “Eu vim morar em Barão porque achava parecido com uma cidade de Interior com recurso de metrópole, mas a conta dessas qualidades está chegando: congestionamentos e insegurança”, afirmou a publicitária.

Segundo a assessoria da Emdec, a principal ação realizada pela Prefeitura de Campinas para minimizar o problema do congestionamento nas entradas de Barão Geraldo foi o prolongamento da Avenida Guilherme Campos. Seu acesso, pela Rodovia D. Pedro I, costuma ser mais usado por quem precisa chegar à Unicamp e à Pontifícia Universidade Católica de Campinas (PUC-Campinas), ou sair desses lugares. “O trânsito ali melhorou e muitas pessoas deixaram de utilizar o acesso pelo Tapetão e passaram a utilizar a Guilherme de Campos”, informou a assessoria.

O barulho provocado pelas festas em bares e repúblicas estudantis e a sujeira quando ocorrem as festas populares também têm incomodado os moradores. “As ruas ficam imundas e quem mora ao lado de repúblicas muitas vezes não consegue dormir”, afirma o estudante Renato Rodrigues.



Segundo o delegado Tadeu Aparecido Brito de Almeida, titular do 7º Distrito Policial (DP), responsável pela área do distrito, a Polícia Militar (PM) atende em média quatro chamados de perturbação do sossego por dia. De acordo com a assessoria de imprensa da Prefeitura, os moradores incomodados com o barulho alto podem fazer reclamação pelo serviço 156. Caso seja constatado o barulho excessivo, a pessoa ou o comerciante é notificado e, persistindo o problema, pode ser multado.

Fonte: <http://cosmo.uol.com.br/noticia/50148/2010-04-02/barao-geraldo-sofre-rotina-brde-transito-ruim-e-barulho.html>

VÍDEOS:

1. Campanha Nacional de Trânsito – DENATRAN – Ministério das Cidades – Governos Federal.

Cinema

<http://www.youtube.com/watch?v=OPvH81ObTcM&NR=1>

Elevador

<http://www.youtube.com/watch?v=dQaHQRHUOz4&feature=related>

Supermercado

<http://www.youtube.com/watch?v=IBL18xBUkUc>

2. Pateta no Trânsito

<http://www.youtube.com/watch?v=RMZ3bsrtJZ0>

PROPOSTAS:

6º ANO – Mírian Ana Martinez

A professora Mírian já começou a discussão sobre o trânsito em Barão Geraldo com os alunos, inclusive colocou o texto (anexo) do correio Popular em sua prova trimestral.

Sua idéia é construir com os alunos uma placa que contenha uma charge representando uma situação de trânsito (recomendada ou a ser evitada).

7º ANO – Donizete Praxedes da Rosa

Como disparador o professor Donizete já passou o vídeo “Pateta no trânsito” para os alunos e discutiu com eles as atitudes do motorista.

Pretende trabalhar com os alunos uma pesquisa de como é a locomoção deles de casa para a escola. A partir dos resultados da pesquisa encaminhar para vários raciocínios de consumo, de trânsito, de mobilidade, etc.

8º ANO – Gustavo Ricciardi Aguiar

Considerando que em Barão Geraldo a sinalização de ruas (como faixas de pedestres, sentido obrigatório e preferência) é bem deficiente. Inexistente em algumas regiões. Como já foi constatado pelo professor Gustavo, o tema TRÂNSITO será abordado com uma observação desta mesma sinalização ou, melhor, a falta dela para uma proposta de intervenção. A intervenção será planejada e debatida com os alunos. Quais seriam as vias possíveis que a cidade disponibiliza ao cidadão comum para participar da melhoria na mobilidade pelas vias públicas do distrito?



9º ANO - João Eduardo Scanavini

Tópico: Questões vinculadas ao trânsito em geral e nos arredores da escola, em particular.

Plano de Trabalho – 9^{os} anos:

Atividades:

a-) Expositivas:

- Aula expositiva sobre as infrações de trânsito – exposição sumária do Código Nacional de Trânsito -- infrações leves, médias, graves e gravíssimas.
- Leitura em conjunto de um conto de Rubem Fonseca. Jairo conhece o conto e me fará a indicação mais precisa. Ele verificará se há disponibilidade de uma leitura dirigida ao longo de uma das aulas de Português.
- Análise de comerciais de automóveis e de suas mediações com as questões vinculadas à saúde do trânsito.

b-) Em grupo interdisciplinar:

- Confecção de ilustrações / tiras ou charges que girem em torno da representação de problematizações da falta de ética no trânsito.
- Confecção de um adesivo nos moldes de uma campanha em prol do respeito ao trânsito. O melhor adesivo será escolhido pelas 4 turmas e será vendido na escola (pelos alunos) para a arrecadação de mais fundos para a formatura.
- Elaboração de frases de efeito criativas (distantes dos clichês) que veiculem a conscientização no trânsito. A ideia é expô-las, junto às charges, nos corredores.

MEIRA, Paulo Ricardo. “Veículos e a Mídia: a responsabilidade da publicidade na segurança do trânsito”. Disponível em: <http://www.vivamais.rs.gov.br/upload/artigo/artigo9.pdf>.

Acesso em 19/04/2010, 12h25min.