

EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO NAS ESCOLAS: SUBSÍDIOS PARA DESENVOLVER ESTE TEMA COM JOVENS DO ENSINO MÉDIO

Rodrigo Machado Flores
Clara Natalia Steigleder Walter
Fernanda David Weber
Raquel da Fonseca Holz

Universidade Federal de Pelotas
Curso Superior de Tecnologia em Transporte Terrestre

RESUMO

O presente estudo tem o intuito de identificar conhecimentos prévios e comportamentos de alunos do Ensino Médio sobre sua mobilidade no espaço urbano. Portanto, foi realizado um estudo de caráter exploratório com alunos de uma escola do município de São Sebastião do Caí – Rio Grande do Sul. Na análise dos resultados ficou nítida a dificuldade da compreensão do papel do pedestre e ciclista como integrantes do sistema de trânsito. Em uma perspectiva construtivista e considerando a importância da aprendizagem significativa, ao final são feitas sugestões de temas e métodos a serem desenvolvidos com esses alunos para compreenderem questões como segurança na via, convívio social, trânsito e meio ambiente, regras gerais de trânsito, os pedestres e os ciclistas. Portanto, a principal contribuição deste trabalho é aportar com subsídios para o desenvolvimento deste tema junto aos alunos do Ensino Médio.

ABSTRACT

This study aims to identify existing knowledge and behaviors of high school student son their mobility in urban areas. Therefore, there was an exploratory study with students from a school in the city of São Sebastião do Caí – Rio Grande do Sul. During the analysis was clear the difficulty of understanding the role of pedestrian and cyclist as a transit system members. Ina constructivist perspective and considering the importance of meaningful learning at the end are made suggestions for topics and methods to be developed with these students about issues such as safety on the road, social life, traffic and environment, general traffic rules, pedestrians and cyclists. Therefore, the main contribution of this work is to contribute subsidies to develop this theme with the students of high school.

1. INTRODUÇÃO

A situação vivenciada no Brasil em relação ao trânsito é, sem dúvida, problemática e coloca-se como uma questão a ser enfrentada por todos, Estado e sociedade civil, adultos e jovens. São várias as questões relacionadas ao problema do trânsito brasileiro: a urbanização acelerada, a entrada de veículos automotores, o investimento insuficiente em transporte público, o crescimento acelerado da participação das motocicletas na frota brasileira, as altas estatísticas de vítimas de acidentes de trânsito todos os dias, entre outros. Neste estudo, será abordada a questão do comportamento e da educação para o trânsito relacionada aos jovens. Como forma de compreender como este tema tem sido abordado no Brasil, é importante primeiro verificar como essa questão se apresenta na legislação de trânsito.

As principais legislações de trânsito são o Decreto-Lei nº 2.994, de 1941, o Código Nacional de Trânsito, Lei nº 5.108, regulamentada pelo Decreto nº 62.127 em 16 de janeiro de 1968; e a legislação atual o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, lei nº 9.503, que entrou em vigor em 1998. É importante ressaltar que nas primeiras legislações não está presente a preocupação efetiva como tema educação para o trânsito.

Com o aumento da população urbana e do número de veículos nas cidades, a partir da década de 1960 o trânsito passa a se tornar um verdadeiro problema permeado de conflitos. Uma importante contribuição na busca de uma solução para esse problema veio com a Constituição Federal de 1988, que apresenta três artigos que balizaram a mudança de visão que veio a

acarretar na proposição do CTB: o Art. 22, que estabelece à União a competência de legislar sobre trânsito; Art. 23, que determina uma ação conjunta dos diferentes níveis de poder no que tange a Educação para o Trânsito; e o Art. 144, que explicita que a segurança pública é dever do Estado, direito e responsabilidade de todos os órgãos envolvidos, inclusive, os de trânsito (Gomes, 2013). Além disso, a partir da Constituição de 1988, os municípios passam a ser reconhecidos como entes autônomos da Federação, o que acarreta numa série de compromissos, entre eles, a municipalização do trânsito.

Além de definir regras e penalidades para os crimes de trânsito, a co-responsabilidade na segurança no trânsito, o CTB dispõe sobre a Educação para o Trânsito, colocando a obrigatoriedade desta em ser desenvolvida para todos os níveis de ensino, da Educação Infantil ao Ensino Superior (Brasil, 2008). Alguns esforços foram realizados a partir da aprovação do CTB. Exemplo disso é a Resolução 120 do CONTRAN, que embora revogada, buscou definir o currículo de trânsito no Ensino Médio. Entretanto, normalmente o tema trânsito é trabalhado apenas nos Centros de Formação de Condutores (CFCs), onde os futuros condutores estudam para habilitar-se à direção veicular. Além dos CFCs, algumas entidades tratam deste tema, como, por exemplo, em seminários de órgãos ligados ao trânsito ou universidades, porém com um público um pouco restrito.

A urgência e importância da educação para o trânsito também se percebe quando analisados os índices de acidentalidade. O Relatório da Organização Mundial de Saúde (2004) relata a estimativa de 1,2 milhões de óbitos e 50 milhões de feridos por ano, por conta de acidentes de trânsito no mundo. Os acidentes são a 1ª causa de óbitos na faixa etária entre 15-29 anos; 2ª causa na faixa etária entre 5-14 anos; e 3ª na faixa etária entre 30-44 anos. Segundo o mesmo relatório, entre 178 países, do total de vítimas fatais no trânsito mundial, o Brasil ocupa a 5ª colocação, ficando atrás apenas de Índia, China, Estados Unidos e Rússia (EMDEC, 2014).

No Rio Grande do Sul, em 2012, houve 2.091 vítimas fatais. Destas, 78% foram homens, e 11,9% com faixa etária entre 11 anos e 20 anos (idade escolar). No ano de 2013 morreram 1.984 pessoas no trânsito, 78% eram homens e 12,3% com faixa etária entre 11 anos e 20 anos. Somente no primeiro trimestre de 2014 morreram 47 pessoas no trânsito, sendo 80% homens e 15,2% na faixa etária escolar. Para fins de comparação, no mesmo período de 2012, foram constatadas 430 vítimas fatais e, em 2013, 404 vítimas fatais de acidentes (Detran, 2013). Esses números indicam que, inicialmente, existe certo padrão no número de óbitos e no gênero dessas vítimas fatais, uma vez que um acidente é um evento raro e aleatório.

Pela relevância social que o tema trânsito possui deve e pode ser desenvolvido nas escolas. No entanto entende-se que um dos motivos da pouca prática da educação para o trânsito nas escolas de Ensino Médio talvez resida na dificuldade de se obter informações e da pequena divulgação dos programas existentes no Brasil nessa área. Mais especificamente sobre que conteúdos desenvolver e de que forma. Buscando contribuir para a inserção deste tema nas escolas e verificando os altos índices de óbitos entre jovens, este estudo teve o objetivo de aportar subsídios para o desenvolvimento do tema junto aos alunos do Ensino Médio.

Este artigo está organizado da seguinte forma: a seção 2 trata da Educação para o Trânsito nas escolas, a seção 3 apresenta os procedimentos metodológicos do estudo, na seção 4 é realizada a análise dos dados e a seção 5 apresenta uma discussão desses resultados. Nas

considerações finais são apresentadas algumas sugestões de temas e recursos didático-pedagógicos que podem contribuir para desenvolver o tema trânsito no Ensino Médio.

2. A EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO NAS ESCOLAS

O trânsito não é formado por condutores apenas, mas por toda a sociedade que precisa se locomover, principalmente a pé, sendo a escola um local comum a todas as pessoas. As escolas são locais onde a maioria da sociedade circula em algum momento de sua vida, constituindo-se num espaço muito importante de socialização e aprendizado das crianças e adolescentes.

De acordo com o Art. 74 do CTB é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito (SNT) a Educação para o Trânsito (Brasil, 2008). Além disso, o Art. 76 prevê que a mesma deve ser aplicada em todos os níveis de ensino, e deve ocorrer de forma coordenada entre os diferentes órgãos do SNT e de educação. Entretanto, percebe-se que as escolas não vêm cumprindo o que está no CTB, seja por não acharem importante, seja pelos impactos financeiros que acarretaria ou, até mesmo, pela falta de interesse dos governantes em incluírem o tema como conteúdo programático no currículo escolar. Somente em 2009, doze anos após a criação do CTB, o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) estabeleceu as Diretrizes Nacionais para sua inclusão como tema transversal no currículo escolar do Ensino Fundamental.

Ao par disso as escolas vêm repensando suas práticas pedagógicas para acompanhar os tempos atuais, nos quais a construção do conhecimento sobre a realidade passa a ser chave no diálogo com os alunos. As escolas começaram então a se preocupar com a complexidade de situações cotidianas que merecem ser estudadas, permitindo que se ouvissem vozes, habitualmente silenciadas. Segundo Xavier (2002), é recorrente se questionar o que será ensinado. Isso porque as disciplinas clássicas nem sempre conseguem incorporar a realidade do dia-a-dia. Portanto, se faz necessário conhecer as questões e os problemas enfrentados pela sociedade em nosso tempo.

Dentre as questões a serem ensinadas, a inserção do tema trânsito começa a se destacar a partir do CTB e das diretrizes do Denatran que, mesmo voltadas para o Ensino Fundamental, servem de referência para desenvolver esse tema na sala de aula. Tais diretrizes indicam de que forma cada disciplina pode abordar o tema, ressaltando que as mesmas norteiam os conteúdos, mas não são questões obrigatórias e, sim, sugestões. Ou seja, as diretrizes sugerem que o tema trânsito seja desenvolvido como os demais temas transversais, a saber, Ética, Pluralidade Cultural, Meio ambiente, Orientação sexual e Saúde. Conforme consta nos Parâmetros Curriculares Nacionais, aplicar a transversalidade significa trabalhar os temas de forma contínua, sistemática e abrangente (Brasil, 1998).

No tocante aos assuntos relacionados à educação, o trânsito não é citado como um dos temas de relevância social nos Parâmetros Curriculares Nacionais. Entretanto se encaixa nos critérios estabelecidos para a escolha dos temas transversais, uma vez que possui urgência social, tem abrangência nacional e expressa conceitos e valores básicos à democracia e à cidadania (Brasil, 1998). Os sinais de aumento da violência e do desrespeito aos limites necessários para uma convivência saudável entre as pessoas são evidentes atualmente no trânsito, assim como a perda de referência de valores significativos, como solidariedade e cooperação. Segundo Gandolfo e Waskow (2002), a escola pode e deve ocupar um papel

significativo na formação de crianças e jovens, ao assumir um compromisso educativo que possibilite os indivíduos lidarem com tais situações do cotidiano.

2.1 O Construtivismo Interacionista de Jean Piaget

Para Piaget o processo de aquisição do conhecimento se dá por meio da ação do indivíduo sobre o meio. O conhecimento não está no sujeito (indivíduo), nem no objeto (meio externo), mas ele se *constrói* na *interação* do sujeito com o objeto. Na medida em que o sujeito interage com o objeto, agindo sobre o objeto e sofrendo a ação do mesmo, é que ele vai produzindo o próprio conhecimento. Esta é a razão da teoria ser chamada de *Construtivismo Interacionista* (Moreira, 1999). Como a interação entre o sujeito e o mundo está em constante processo de adaptação, podemos entender esse desenvolvimento como um processo contínuo de adaptação no qual fatores internos do próprio sujeito, bem como fatores de interação sujeito x realidade, são influenciadores ou determinantes deste processo de desenvolvimento.

No desenvolvimento cognitivo é fundamental que ocorra um processo de equilibrações sucessivas que conduzem a maneiras de agir e de pensar cada vez mais complexas e elaboradas. Este processo apresenta períodos ou estágios definidos, caracterizados pelo surgimento de novas formas de organização mental. Os estágios seguem uma ordem fixa de desenvolvimento, sendo um estágio sempre integrado ao seguinte. Cada estágio se caracteriza por uma maneira típica de agir e de pensar e constitui uma forma particular de equilíbrio em relação ao meio. A passagem de um estágio a outro se dá através de uma equilibração cada vez mais completa, ou seja, a criança passa de um estágio a outro de seu desenvolvimento cognitivo quando seus modos de agir e pensar se mostram insuficientes ou inadequados para enfrentar os novos problemas que surgem em relação com o meio. Essa insuficiência é compensada pela atividade da criança, que acaba por produzir modos mais elaborados de ação e pensamento.

Embora os estágios do desenvolvimento mental ocorram em uma ordem fixa, crianças diferentes passam de um estágio a outro em idades diferentes. Além disso, uma criança pode estar em um determinado estágio para algumas coisas e em outro para outras. Salienta-se ainda que as maiores dificuldades das crianças e jovens, no seu desenvolvimento cognitivo, são querer passar de um estágio para outro sem estar com o estágio inicial completo. Isso acarreta grandes dificuldades no novo estágio devido às carências carregadas do anterior. O modelo de desenvolvimento cognitivo de Piaget destaca quatro estágios: i) o *sensório-motor*, do nascimento até aproximadamente os dois anos de idade; ii) o *pré-operatório*, dos dois anos aos sete anos; iii) o *operatório concreto*, dos sete anos aos doze anos; e iv) o *operatório formal*, dos doze anos aos quinze anos (Moreira, 1999).

No último estágio do desenvolvimento cognitivo, que tem início na adolescência, é o período em que o indivíduo se torna capaz de pensar de forma abstrata, refletindo sobre situações hipotéticas de maneira lógica. Isto dá aos indivíduos novos e poderosos instrumentos para estruturar seu mundo, sendo capaz de pensar além do mundo real. Ao final deste estágio ocorre a maturidade intelectual, por volta dos quinze anos, e seus trabalhos mentais alcançam o nível máximo de desenvolvimento. O indivíduo mais tarde se tornará mais sábio atingindo o nível de pensamento adulto (Moreira, 1999).

2.2 O Construtivismo de Ausubel

David Ausubel tinha como ideia básica que, se fosse possível isolar um único fator como o mais importante para a aprendizagem cognitiva, seria o seu conhecimento já existente em sua estrutura com clareza, estabilidade e diferenciação. O conceito principal desta teoria é da aprendizagem significativa, cujo significado do novo conhecimento vem da interação com algum conhecimento especificamente relevante, onde não só o novo conhecimento adquire significado como também o conhecimento anterior fica mais rico, mais elaborado. Há duas tipologias de aprendizagem significativa: a primeira se refere ao que se aprende (representações, conceitos ou proposições) e a segunda se refere a como se aprende (por subordinação, super ordenação ou condenação) (Moreira, 1999).

A teoria de Ausubel é uma *teoria de sala de aula*, pois, segundo ele, a aprendizagem que ocorre na sala de aula é tipicamente receptiva e pode ser significativa na medida em que os materiais educativos forem potencialmente significativos e o aluno apresentar uma pré-disposição para aprender. Isto é, relacionar de maneira não arbitrária e não literal tais materiais à sua estrutura cognitiva. O professor tem um papel importante em um enfoque ausubeliano porque cabe a ele ensinar levando em conta o conhecimento prévio do aluno, utilizando princípios facilitadores como a diferenciação progressiva e a reconciliação integrativa, e fazendo uso de organizadores prévios para explicitar a relação do novo material com os conceitos já existentes na estrutura cognitiva do mesmo. Além disso, o professor tem um papel significativo como mediador na sala de aula, pois essa ação é importante para provocar, favorecer e/ou catalisar a interação (Moreira, 1999).

3. PROCESSO METODOLÓGICO DO ESTUDO

O presente estudo teve como objetivo identificar o conhecimento de alunos do ensino médio sobre sua mobilidade no espaço urbano. Portanto, foi realizada uma pesquisa de caráter exploratório com intuito de se aprofundar o pensamento dos jovens sobre o trânsito, uma vez que a maioria dos projetos de educação para o trânsito nas escolas é direcionado aos alunos do Ensino Fundamental. Para isso, o estudo seguiu as macro etapas apresentadas na Figura 1.

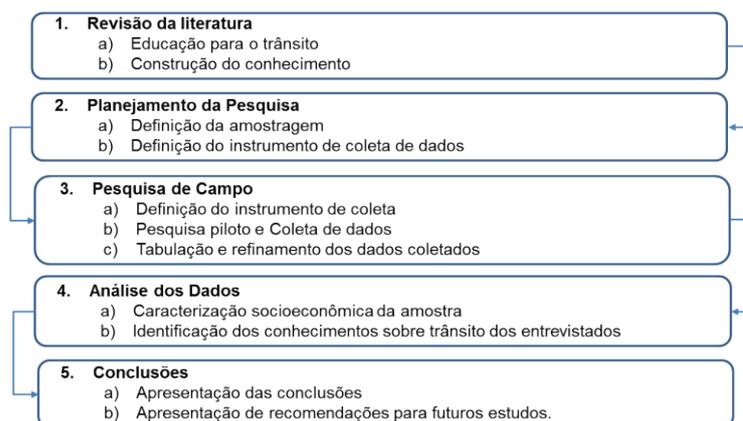


Figura 1: Macros etapas do estudo.

O estudo de campo foi desenvolvido no ensino médio (EM) do Instituto Estadual de Educação Paulo Freire (IEEPF), localizado no município de São Sebastião do Caí, no Rio Grande do Sul. Com uma população de 21.932 habitantes em 2010, e uma população estimada de 24.517 habitantes em 2014, São Sebastião do Caí possui área total de 111.435 km², com densidade demográfica de 196, 81 hab/km² (IBGE, 2014).

A escolha pelo IEEPF deveu-se ao fato da instituição atender alunos de praticamente todos os bairros da cidade, o que permitiu abordar alunos com diferentes realidades e com diferentes modos de deslocamentos. O EM do IEEPF está dividido em: EM Regular (EMR) e EM Normal (EMN), que visa à formação de professores para atuarem nas séries iniciais do ensino fundamental. Como os alunos do EMN são, na sua maioria alunas do sexo feminino, este foi descartado da amostra, uma vez que esse fato poderia distorcer os resultados finais. Logo, o público-alvo do estudo foram os alunos do EMR, que é composto por 05 turmas de 1º ano, 04 turmas de 2º ano e 03 turmas de 3º ano, em um total de 340 alunos.

Foi definido que o instrumento de coleta de dados seria um questionário contendo questões abertas e fechadas. Este foi dividido em 06 partes: i) dados de identificação do entrevistado; ii) dados sobre a mobilidade do entrevistado; iii) conhecimentos gerais do entrevistado sobre sinalização e regulação do trânsito; iv) comportamento do entrevistado em relação ao trânsito; v) noções de comportamento do entrevistado frente a situações hipotéticas envolvendo acidentes de trânsito; e vi) avaliação da qualidade do mobiliário urbano enquanto pedestre. Para verificar se o instrumento de coleta estava adequado aos propósitos da pesquisa, foi realizada uma pesquisa piloto, a qual resultou em algumas alterações na formulação de alguns questionamentos para melhor entendimento dos entrevistados. Mais adiante, a Figura 3 apresenta o instrumento de coleta de dados utilizados no estudo.

4. ANÁLISE DOS DADOS

A coleta de dados foi realizada na segunda quinzena de outubro de 2014, onde foram entrevistados 208 alunos do total de 340 do EMR do IEEPF, equivalente a 61,5% do total de alunos matriculados. Dos entrevistados, 19% estão cursando o primeiro ano, 40% o segundo ano, 20% estão no terceiro ano e 21% não informou.

Dentre as respostas podemos destacar que 60% dos entrevistados possuem entre 16 e 17 anos de idade e que, entre os alunos entrevistados com maior de 18 anos, mais de 70% não possuem CNH conforme mostra a Figura 2. Porém aproximadamente 30% desses já possuem idade de obter CNH. Quando questionados sobre se trabalham formal ou informalmente, aproximadamente 63% dos entrevistados responderam que sim sendo que destes, 24% possuem 18 anos ou mais, o que indica uma inserção considerável no trânsito.

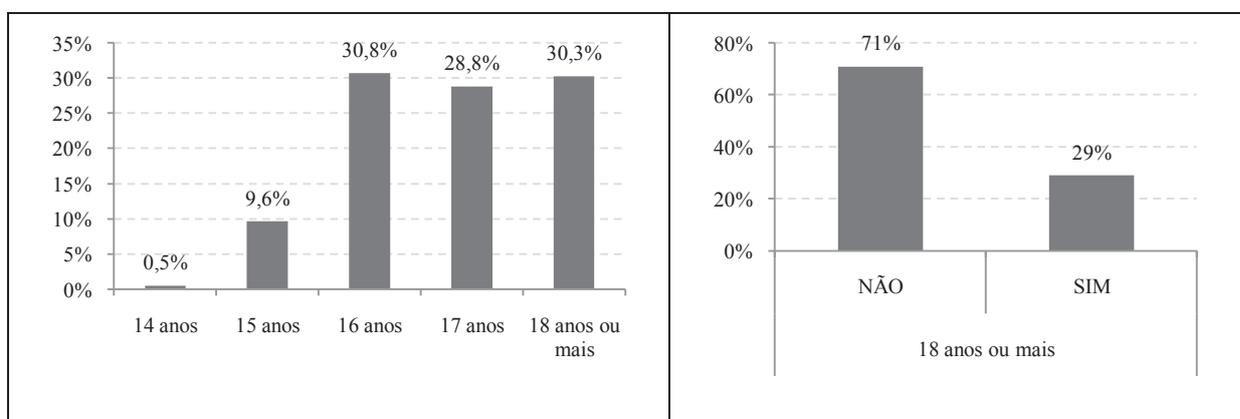


Figura 2: Idade dos entrevistados e quantidade de entrevistados com CNH.

Questão	Tipo de questão	Alternativas						
1 Número	Aberta	---						
2 Série	Aberta	---						
3 Qual a sua idade?	Fechada / Aberta	(A) 14	(B) 16	(D) 17	(E) 18	(F) Outra: Qual?		
4 Possui CNH?	Fechada	(A) Sim			(B) Não			
5 Você trabalha?	Fechada	(A) Sim			(B) Não			
6 Você costuma caminhar?	Fechada	(A) Sim, sempre	(B) Pouco	(C) As vezes	(D) Não caminhar			
7 Para quê finalidade?	Fechada	(A) Lazer	(B) Compras	(C) Trabalho	(D) Estudo	(E) Saúde	(F) Outro	
8 Quando você caminha, onde o faz?	Fechada	(A) Na calçada	(B) No canto da rua	(C) No meio da rua				
9 Qual o seu grau de satisfação ao caminhar?	Fechada	(A) Baixo	(B) Médio	(C) Alta				
10 Como você costuma se locomover?	Fechada / Aberta	(A) a pé	(B) ônibus	(C) carro	(D) bicicleta	(E) taxi	(F) moto	(G) outro. Qual?
11 Como você prefere se locomover	Fechada / Aberta	(A) a pé	(B) ônibus	(C) carro	(D) bicicleta	(E) taxi	(F) moto	(G) outro. Qual?
12 Conhece alguma regra de trânsito?	Fechada	(A) Sim			(B) Não			
13 Poderia citar uma placa de sinalização?	Aberta	---						
14 Poderia citar um tipo de punição?	Aberta	---						
15 Poderia citar uma norma de trânsito?	Aberta	---						
16 Se você anda de automóvel, utiliza cinto de segurança?	Fechada / Aberta	(A) Sim			(B) Não			Porque?
17 Você sabia que conforme o CTB o pedestre deve atravessar a via em uma faixa de segurança para pedestre?	Fechada	(A) Sim			(B) Não			
18 Você costuma fazer isso?	Fechada	(A) Sim	(B) Não	(C) Às vezes				
19 Você se considera uma pessoa que obedece às leis de trânsito como pedestre?	Fechada	(A) Sim, sempre (B) Às vezes (C) Não, nunca (D) Não sei responder						
20 Em sua opinião, como pedestre, o trânsito é problemático em São Sebastião do Cai?	Fechada	(A) Sim			(B) Não			
21 Se você atravessar a rua e o movimento de veículos não cessa o que você faz?	Fechada	(A) Aguarda pacientemente a possibilidade de atravessar (B) Procura uma faixa de segurança (C) Tenta atravessar e fazer os veículos pararem (D) Não sabe responder						
22	Em relação às causas de acidentes, avalie os seguintes comportamentos:							
22.1	Imprudência dos motoristas	Fechada	(A) Não é causa	(B) É causa baixa	(C) Média	(D) Alta		
22.2	Imprudência dos pedestres	Fechada	(A) Não é causa	(B) É causa baixa	(C) Média	(D) Alta		
22.3	Desrespeito as leis de trânsito em geral	Fechada	(A) Não é causa	(B) É causa baixa	(C) Média	(D) Alta		
22.4	Problemas na estrutura viária	Fechada	(A) Não é causa	(B) É causa baixa	(C) Média	(D) Alta		
23	No descumprimento às regras abaixo qual você julga ser a mais grave, a que provoca mais	Fechada	(A) Atravessar a rua no sinal vermelho (B) Ultrapassar sinal vermelho (C) Exceder limite de velocidade					

Figura 3: Instrumento de coleta de dados utilizado no estudo.

Quando perguntados se costumam caminhar, 59% disseram que caminham sempre, 22% caminham um pouco e 18% caminham às vezes como mostra a Figura 4. Deste total 71% deles caminham por motivo de trabalho, estudo ou saúde. Ainda podemos destacar na Figura 4 que 66% disseram que caminham nas calçadas, porém somente 26% dos entrevistados possuem um alto grau de satisfação ao caminhar conforme gráficos a seguir que ilustram tais questões.

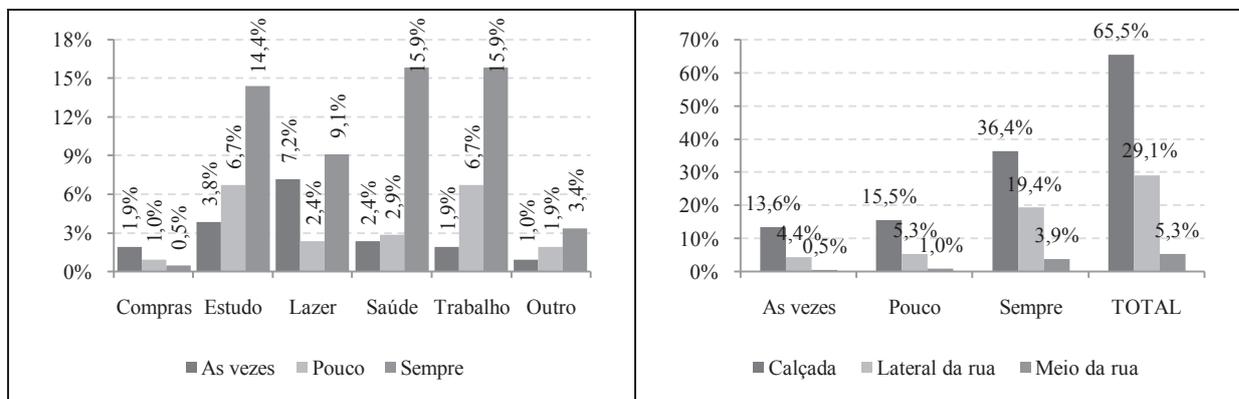


Figura 4: Caminhabilidade, local e finalidade dos entrevistados ao caminhar

Quando questionados quanto ao seu modo de locomoção, 76,7% dos entrevistados disseram que se locomovem a pé, de ônibus ou bicicleta, como pode ser visto na Figura 5. Apenas 23,3% se deslocam de automóvel. Esse pode ser em virtude da faixa etária dos entrevistados, uma vez que muitos ainda não têm a idade permitida para possuir CNH. Esse fato os leva a ser dependentes de seus pais ou responsáveis para realizar deslocamentos neste modal. Os demais permitem aos entrevistados autonomia na sua mobilidade diária.

Perguntados se conheciam alguma regra de trânsito, 86% disseram que sim, porém a grande maioria ao ser solicitado para citar uma norma, em resposta aberta, respondeu desconhecer a resposta ou não soube citar. Já quando questionados sobre a utilização do cinto de segurança, 88% disseram que utilizam, e os 12% que não utilizam justificaram como uma questão de falta de hábito e incômodo ao utilizá-lo.

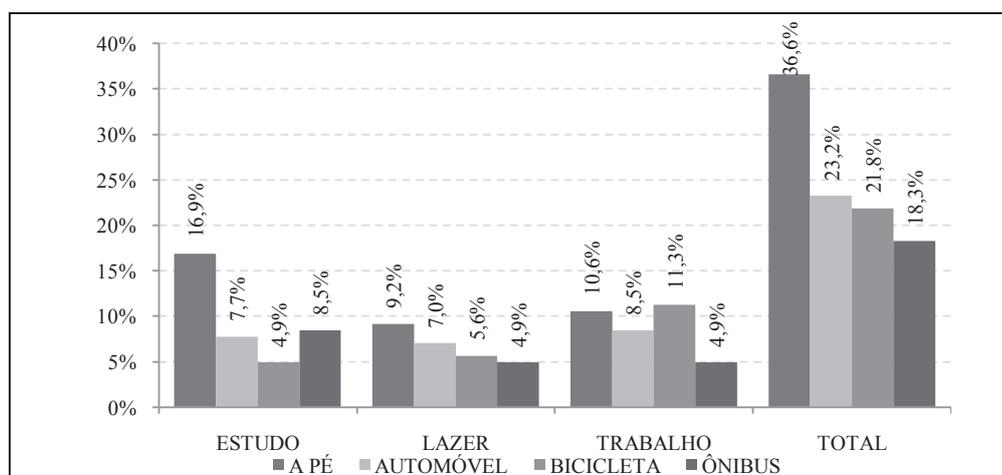


Figura 5: Modo de locomoção e finalidade

Foi perguntado aos entrevistados se tinham conhecimento de que o CTB determina que o pedestre deve atravessar na faixa de segurança e 94% deles disseram que sim, conforme mostra a Figura 6. Porém somente 54% disseram utilizar a faixa de segurança, sendo que dos restantes, 9% não utilizam a faixa de segurança e 31% utilizam ocasionalmente. Ainda, 64% dos entrevistados disseram que se forem atravessar a rua e o trânsito não cessa eles aguardam pacientemente a possibilidade de atravessar e somente 30% disseram procurar uma faixa de pedestre para atravessar, conforme a Figura 6.

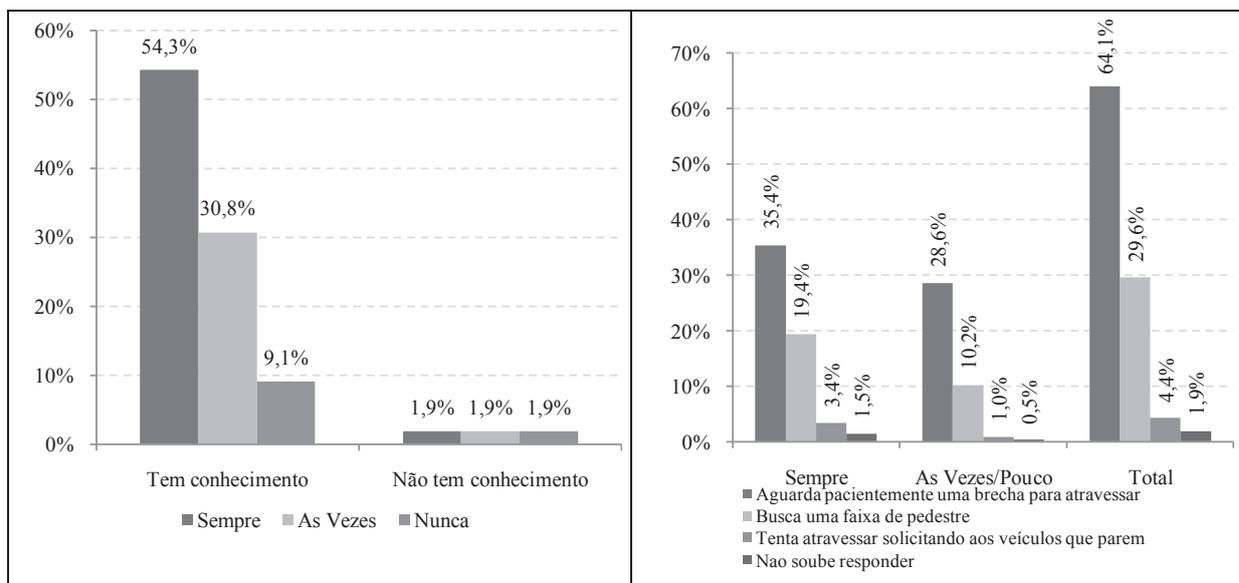


Figura 6: Utilização e conhecimento da obrigatoriedade de atravessar a via na Faixa de Segurança de Pedestres e modo habitual de atravessar a via quando o trânsito não cessa

Dos entrevistados, 41% disseram que como pedestres sempre obedecem às leis de trânsito em geral, já 58% disseram que somente às vezes obedecem e 1% disse não saber responder. Ainda, 56% dos entrevistados disseram considerar, como pedestres, o trânsito em São Sebastião do Caí problemático. Quando questionados do porquê de considerar um problema, grande parte citou a imprudência dos motoristas e o desrespeito as leis, como, por exemplo, “veículos que não param na faixa de segurança para os pedestres” ou “São poucos os que respeitam”. Outros citaram a falta de atenção como uma causa desse problema, como, por exemplo, o entrevistado que cita “Tem muitos descuidados”. Uma resposta que destoa das demais por ser uma das poucas no sentido de visualizar o problema como pedestre ou o ciclista foi: “Tem muitas pessoas que andam na beira da faixa, e há muitos ciclistas também”. Também foram levantadas questões como o movimento de veículos para justificar ser um município problemático como na resposta: “Em horário comercial é muito movimentado” e também se podem observar respostas apontando para um desrespeito entre pedestres e motoristas como, por exemplo: “Não ocorre respeito entre pedestres e motoristas”.

Quando indagados sobre as causas de acidente, 60% dos alunos entrevistados consideram como importante causa a imprudência dos motoristas, uma vez que assinalaram a opção alta no nível de importância, conforme mostra a Tabela 1. Entretanto, somente 19% disseram considerar a imprudência dos pedestres como uma causa importante de acidentes, assinalando a opção alta dentre as alternativas.

Tabela 1: Nível de importância para a imprudência dos motoristas e pedestres e o desrespeito as leis de trânsito como causa de acidentes.

Nível de importância	Causa de acidentes (%)		
	Imprudência		Desrespeito as leis de trânsito
	Dos motoristas	Dos pedestres	
Não é causa	0	0	0
Causa baixa	3	18	4
Causa média	37	63	28
Causa alta	60	19	68

Ainda sobre as causas dos acidentes de trânsito, foi perguntado se o desrespeito às leis de trânsito em geral é causa alta, média, baixa ou não é causa de accidentalidade e 68% disseram que é uma causa alta como apresenta a Tabela 1, sendo que nenhum dos entrevistados respondeu que não é causa.

Foram apresentadas cinco possibilidades de escolha sobre descumprimento de regras e sua relação com a ocorrência de acidentes: i) atravessar a rua no sinal vermelho; ii) ultrapassar o sinal vermelho; iii) exceder o limite de velocidade; iv) atravessar a rua fora da faixa de segurança; e v) não sei. A maioria dos entrevistados, 75% dos alunos, disseram que o excesso de velocidade é o que mais provoca acidentes. Para 18% é ultrapassar o sinal vermelho. O que é interessante observar é que as duas atitudes de descumprimento de regras relacionadas com o pedestre foram julgadas de pouca gravidade em relação às de condutor, tanto atravessar a rua no sinal vermelho como atravessar a rua fora da faixa de segurança foram escolhidas por 6% dos alunos entrevistados, 3% cada. Um por cento dos entrevistados não souberam responder.

5. DISCUSSÃO E CONCLUSÕES

A primeira e mais evidente questão na análise dos dados é o fato de 37% dos entrevistados ser somente pedestre, porém 75% dos entrevistados consideram o excesso de velocidade como o que mais provoca acidentes, bem como, somente 19% dos entrevistados considera causa alta de acidentes a imprudência dos pedestres. Isto pode estar evidenciando o popular fenômeno de que a causa está sempre relacionada aos outros e não a si (DaMatta, 2010). Soma-se a isso, a dificuldade de visualizar como parte integrante do trânsito. Entender que o trânsito são somente motoristas e veículos evidencia que o processo de aprendizado está focado, desde sua origem, muito mais neste usuário e seu meio de locomoção, pois estes jovens somente irão adquirir algum conhecimento técnico sobre o tema se procurarem por conta ou quando forem obter a CNH, se o fizerem.

Outra questão a se observar é o fato de que 56% dos entrevistados consideram o trânsito no município problemático. Uma parcela destes, em resposta aberta, justifica a imprudência e o desrespeito aos pedestres, bem como, o desrespeito à faixa de segurança como sendo o maior problema no trânsito. Porém, quando perguntados se utilizavam a faixa de segurança, 40% disseram usar às vezes ou não usá-la, assim como 58% deles disseram nem sempre obedecer às leis de trânsito. Ou seja, aparece novamente a dificuldades de se enxergarem como uma parte do problema. Isto causa certa contradição e um questionamento: porque os pedestres entrevistados respondem não obedecer às leis, em sua maioria, porém consideram como o grande problema o veículo automotor? A resposta pode estar relacionada ao fato de que desde crianças crescemos com o pensamento de que trânsito é feito por veículos, nas mídias em geral isto se evidencia, a propaganda de venda de veículos explora isso diariamente e em contrapartida nada se faz para mudar esta imagem equivocada.

A partir do exposto acima e dos dados apresentados pode-se concluir que se deve trabalhar com os jovens e adultos do Ensino Médio questões que contribuam para compreenderem que mesmo na condição de pedestres eles também fazem parte do trânsito. Na análise dos dados fica evidente que os entrevistados consideram como trânsito o movimento de veículos, bem como, que a maioria deles adoraria se locomover de automóvel, porém, hoje, utilizam a bicicleta, o ônibus ou se deslocam a pé. Os jovens têm dificuldade em entender a importância do papel do pedestre no trânsito, pois uma parte admitiu que não cumpre sempre as regras e como a maioria dos jovens entrevistados não são condutores, é importante que mudar esta visão sobre a questão em pauta. Questões como as relações interpessoais, a inserção do pedestre no trânsito, uma forma segura de se portar no espaço urbano são essenciais de serem trabalhados.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como ficou demonstrado neste estudo é importante que qualquer projeto de trabalho com este público considere seus conhecimentos prévios sobre o assunto e busque dialogar com seus interesses e problemas vividos no trânsito. Nesse sentido, entende-se que poderiam ser realizadas, por exemplo, saídas de campo no município para observação e apontamentos sobre o dia-a-dia. Esta é uma das diretrizes do Denatran para o Ensino Fundamental que pode ser utilizada no Ensino Médio, seria a análise do trânsito em si. Também poderiam ser trabalhadas redações abordando os problemas do trânsito e até produções dos alunos sobre o tema, além de questões que envolvam a acidentalidade, principalmente, na faixa etária dos entrevistados, tais como análise de dados estatísticos através de gráficos e tabelas, para fazer compreendê-los a dimensão do problema, bem como a importância do tema. Estas são questões sugeridas para começar uma possível inserção do tema nas escolas de forma interdisciplinar.

Ainda seguindo o norte oferecido pelas Diretrizes do Denatran para o Ensino Fundamental se orienta trabalhar a questão da cidade como lugar onde se pode praticar a cidadania e, neste sentido, pode-se trabalhar a relação entre trânsito e meio ambiente, bem como, trânsito e a organização do espaço urbano. Abordar a importância de uma cidade acessível, explanando o que é acessibilidade em primeiro lugar e, após, sugerindo um trabalho de avaliação de acessibilidade do município e um projeto de modificação do espaço urbano seria muito interessante. Também pode-se pesquisar sobre o transporte público coletivo, suas condições, itinerários e a quantidade de veículos para atender a demanda necessária. Ainda é sugerido avaliar locais de lazer no município e até pensar em possibilidades de novos locais.

Outra sugestão de trabalho são as linguagens do trânsito. Por ser São Sebastião do Caí uma cidade com grande movimento de ciclistas aconselha-se estudar os sinais e gestos dos ciclistas para transitar em vias públicas. Também poderia ser interessante para os alunos a elaboração de pré-projetos de ciclovias e ciclo faixas na cidade, para verificar os melhores lugares de implantação, estudar as normas vigentes, entre outros. Soma-se a isso a importância de abordar questões como a sinalização de trânsito em geral, os avanços tecnológicos dos dispositivos auxiliares de fiscalização, do tipo radar móvel, lombadas eletrônicas e outros.

No tocante à segurança no trânsito pode ser elaborado um estudo dos locais seguros para atravessar vias, as roupas mais adequadas para ser visto nas ruas, bem como, a importância de ver e ser visto, uso de adesivos reflexivos nas mochilas, regras para transitar nas calçadas,

análises e cuidados com locais de risco. No tocante ao passageiro, o respeito às regras e às normas para transitar no interior de veículos, a importância do uso do cinto e demais equipamentos de segurança. Já quando pensamos nos ciclistas se sugere serem abordadas questões como acessórios de segurança para ciclistas (capacete, cotoveleira e outros), equipamentos de segurança para as bicicletas, cuidados com a manutenção da mesma, os casos em que o ciclista deve descer da bicicleta e transitar como pedestre e os perigos de pegar carona na traseira de ônibus ou caminhões.

Por último, pensando no convívio social no trânsito sugere-se abordar questões como o respeito ao espaço público e ao patrimônio cultural, o respeito ao próximo (dar a vez, ceder o lugar, ajudar as pessoas e evitar conflitos), as consequências do uso de bebidas alcoólicas e de substâncias psicoativas tanto para condutores, como para pedestres, o estudo da interdependência entre trânsito e violência, a reflexão sobre menores e pessoas não habilitadas ao volante, as responsabilidades dos condutores de veículos em relação aos pedestres e as análises de casos reais relacionados às brigas e acidentes no trânsito divulgados pelas mídias em geral. Enfim, o mais importante é que todas as questões abordadas estejam relacionadas com o cotidiano dos jovens em questão.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BRASIL (1941) *Decreto-Lei nº 2.994* – de 28 de janeiro de 1941.
- BRASIL (1998) *Parâmetros Curriculares Nacionais (PCN)* – Temas Transversais. Ministério da Educação, Brasil: 1998.
- BRASIL (1968) *Regulamento do Código Nacional de Trânsito* - Decreto 62127/68 | Decreto no 62.127, de 16 de janeiro de 1968.
- Brasil (2008) *Código de Trânsito Brasileiro*. Lei nº 9.503, de 23-9-97 -3ª edição - Brasília: DENATRAN.
- DAMATTA, R. (2010) *Fê em Deus e pé na tábua*. Rio de Janeiro: Rocco.
- DENATRAN (2013) *Diretrizes Nacionais da Educação para o Trânsito no Ensino Fundamental*. Portaria nº 147. 2009.
- DETRAN/RS (2013) *Departamento Estadual de Trânsito*. Disponível em: <http://www.detran.rs.gov.br> Acessado em: 15 de junho de 2013.
- EMDEC (2014) *Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas-SP S/A*, Semana do Trânsito busca redução dos índices de acidentalidade. Disponível em: <http://www.emdec.com.br/eficiente/sites/portalemdec/pt-br/site.php?secao=noticiasturismo&pub=8107> Acessado em: 03 de fevereiro de 2014.
- FILIPOUSKI, A. M. R., KEHRWALD, I. P., SCHAFFER, N. O., SEFFNER, F. (2002) *Trânsito e educação: itinerários pedagógicos*. Porto Alegre: Editora da UFRGS.
- GANDOLFO, M.A. P., WASKOW, S. (2002) Educação e trânsito – princípio de convivência in *Trânsito e educação: itinerários pedagógicos/ org. Ana Mariza Ribeiro Filipouski, Isabel Petrykehrwald, Neiva Otero Schaffer e Fernando Seffner*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2002.
- GOMES, O. S. (2013) *Código de Trânsito Brasileiro comentado e legislação complementar*. 8ª edição. Curitiba: Juruá.
- IBGE (2014) Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Cidades 2014*. Disponível em: www.cidades.ibge.gov.br Acessado em: 08 de dezembro de 2014.
- MOREIRA, M. A. (2009) *Teorias de aprendizagem*. São Paulo: EPU.
- XAVIER, M. L. M.(2002) Educação para o trânsito como um conteúdo escolar in *Trânsito e educação: itinerários pedagógicos/ org. Ana Mariza Ribeiro Filipouski, Isabel Petrykehrwald, Neiva Otero Schaffer e Fernando Seffner*. Porto Alegre: Editora da UFRGS.

Rodrigo Machado Flores (rodrigomachadoflores@gmail.com)

Clara Natalia Steigleder Walter (nataliasteigleder@gmail.com)

Fernanda David Weber (tridafe@gmail.com)

Raquel da Fonseca Holz (raqfh74@hotmail.com)

Curso Superior de Tecnologia em Transporte Terrestre, Universidade Federal de Pelotas
Rua Francisca da Silva, 319 – Bairro Chácara, Eldorado do Sul/RS