



UNIVERSIDADE FEDERAL DO PIAUÍ
CAMPUS SENADOR HELVÍDIO NUNES DE BARROS
LICENCIATURA PLENA EM PEDAGOGIA

ERNANDA DAYSE DA CUNHA DE OLIVEIRA

**EDUCAÇÃO OU FALTA DE EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO: A PERCEPÇÃO
DE UNIVERSITÁRIOS SOBRE A MOBILIDADE URBANA EM PICOS-PIAUÍ.**

PICOS

2018

ERNANDA DAYSE DA CUNHA DE OLIVEIRA

**EDUCAÇÃO OU FALTA DE EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO: A PERCEPÇÃO
DE UNIVERSITÁRIOS SOBRE A MOBILIDADE URBANA EM PICOS-PIAUI.**

Monografia apresentada à Universidade Federal do Piauí- UFPI Campus Senador Helvídio Nunes de Barros-CSHNB, como requisito parcial para obtenção do grau de Licenciada em Pedagogia, sob a orientação da Professora Dra. Ada Raquel Teixeira Mourão.

PICOS-PI

2018

FICHA CATALOGRÁFICA

Serviço de Processamento Técnico da Universidade Federal do Piauí

Biblioteca José Albano de Macêdo

- O482e** Oliveira, Ernanda Dayse da Cunha de.
Educação ou falta de educação para o trânsito: a percepção de universitários sobre a mobilidade urbana em Picos-Piauí. / Ernanda Dayse da Cunha de Oliveira.– 2018.
CD-ROM : il.; 4 ¾ pol. (51 f.)
Trabalho de Conclusão de Curso (Licenciatura em Pedagogia) – Universidade Federal do Piauí, Picos, 2019.
Orientador(A): Prof.^a. Dra. Ada Raquel Teixeira Mourão.
1. Educação-Comportamento. 3. Mobilidade Urbana. 4. Espaço Público. I. Título.

CDD 370.115

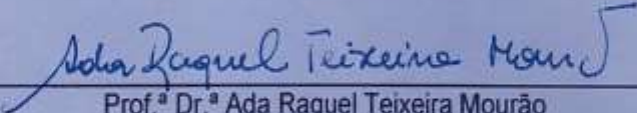
ERNANDA DAYSE DA CUNHA DE OLIVEIRA

**EDUCAÇÃO OU FALTA DE EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO: A PERCEPÇÃO
DE UNIVERSITÁRIOS SOBRE A MOBILIDADE URBANA EM PICOS-PIAUI.**

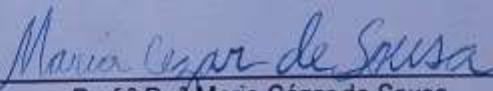
Monografia apresentada à Universidade Federal do Piauí- UFPI Campus Senador Helvídio Nunes de Barros-CSHNB, como requisito parcial para obtenção do grau de Licenciada em Pedagogia, sob a orientação da Professora Dra. Ada Raquel Teixeira Mourão.

APROVADO EM: 11, 12, 2018

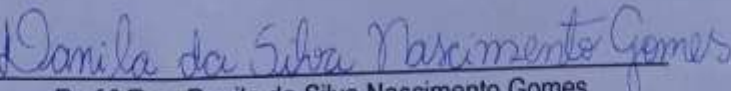
BANCA EXAMINADORA



Prof.ª Dr.ª Ada Raquel Teixeira Mourão
Orientadora-UFPI/CSHNB



Prof.ª Dr.ª Maria César de Sousa
Examinador



Prof.ª Esp. Danila da Silva Nascimento Gomes
Examinador

Dedico esta monografia primeiramente a Deus por ter me concedido o dom de realizar esta pesquisa da melhor forma possível, em segundo lugar quero agradecer aos meus pais por todo investimento dado na minha educação, ao meu irmão e minha cunhada por terem me ajudado nos momentos que precisei, ao meu esposo, por ter compreendido a minha ausência e ter me incentivado e fortalecido diante de diversas situações vivenciadas durante esse período e a todos os meus professores e colegas de curso que contribuíram para o meu crescimento e aprendizagem.

AGRADECIMENTOS

A DEUS, Senhor da minha vida, que me deu sabedoria, força e coragem para vencer todos os obstáculos e dificuldades enfrentadas durante o curso, que me socorreu espiritualmente, emocionalmente, fisicamente, dando-me serenidade e forças para continuar. (Posso, tudo posso, Naquele que me fortalece, Nada e ninguém no mundo vai me fazer desistir, Quero, tudo quero, sem medo entregar meus projetos, Deixar-me guiar nos caminhos que Deus desejou pra mim...) Música: Tudo Posso – Celina Borges.

Aos meus pais (Fátima e Edmilson), meu esposo (Francisco Jailson), meu irmão (Edson) e cunhada (Rosimeire) e os demais familiares, com eles compartilho a realização deste trabalho que é um dos momentos mais importante da minha vida.

A todos dessa instituição (UFPI-CSHNB) que permitiram que eu chegasse onde estou. Aos meus colegas de turma, ao meu grupo de estudo: Francisca Ana, Irla Katiane, Luana Barros, Mariana Campos, Marinalva Albuquerque, Rosinalva Araújo e em especial aquelas que se tornaram minhas grandes amigas e levarei para toda a vida: Irla Katiane, Layla Arruda*, Luana Barros* e Mariana Campos*(Grupo Focadas*) dias difíceis passamos nesses corredores do campus, mas vencemos juntas. Agradeço as minhas amigas de orientação: Janaína Moura e Mirley Ferreira (Grupo TCC's JEM), andamos de mãos dadas nessa empreitada, pois foram dias muito intensos, mas Deus não desistiu de nós. Essas têm grande parcela de contribuição no crescimento pessoal e na minha graduação.

A professora Dra. Ada Raquel, minha orientadora, por ter acreditado na possibilidade da realização deste trabalho, pelo seu incansável e permanente encorajamento, pela disponibilidade dispensada e sugestões que foram preciosas para a concretização desta monografia, ao professor Paulo César do curso de biologia, ao professor Josimar Vasconcelos do curso de matemática por terem contribuído na análise da minha pesquisa.

Agradeço especialmente aos professores, que me incentivaram a continuar lutando com garra e coragem por uma educação transformadora em nossa sociedade.

“Porém, quando **descansamos**, Ele nos lança em verdes pastos (Salmos 23); quando **esperamos**, Ele se inclina e ouve nosso clamor (Salmos 40); quando **confiamos**, não somos abalados (Salmos 125); quando nos **deleitamos**, Ele satisfaz o desejo do nosso coração (Salmos 37).”
Então, Descanse! Espere! Confie! Deleite-se!

(Bíblia Sagrada)

RESUMO

O presente trabalho tem como objetivo geral analisar a formação, percepção e comportamento dos universitários sobre o trânsito na cidade de Picos/PI. Esse estudo se trata de uma pesquisa de levantamento de natureza quantitativa e exploratória. O instrumento aplicado foi à escala de Likert em uma amostra de 350 universitários. A coleta de dados se deu com uma amostra não probabilística por conveniência, sendo realizado um estudo não paramétrico (teste Qui-Quadrado) com cruzamentos de variáveis e análise descritiva. As questões que nortearam a pesquisa fazem menção à relação dos participantes com a mobilidade urbana da cidade. Utilizando-se, como referencial teórico os seguintes autores: Andrino (2001), DaMatta (2010), Maciel (2008), Martins (2007) e Silva (2012). Foi possível constatar que muitos universitários não possuem carteira de motorista, embora afirmem que conduzem algum veículo. Afirmam também que tiveram pouca formação, embora demonstrem possuir noções básicas sobre os principais valores para um trânsito seguro. Percebem o sistema de trânsito como agressivo e desestruturado e os condutores como imprudentes e apressadas, embora não se incluam entre os infratores. Posicionam-se como respeitosos e cautelosos, agindo de acordo com as leis do sistema de trânsito.

Palavras-chave: Educação. Comportamento. Mobilidade Urbana. Espaço Público.

RESUMEN

El presente trabajo tiene como objetivo general analizar la formación, percepción y comportamiento de los universitarios sobre el tránsito en la ciudad de Picos / PI. Este estudio se trata de una investigación de levantamiento de naturaleza cuantitativa y exploratoria. El instrumento aplicado fue la escala de Likert en una muestra de 350 universitarios. La recolección de datos se dio con una muestra no probabilística por conveniencia, siendo realizado un estudio no paramétrico (prueba Qui-Cuadrado) con cruces de variables y análisis descriptivo. Las cuestiones que guiaron la investigación hacen mención a la relación de los participantes con la movilidad urbana de la ciudad. Utilizando, como referencial teórico los siguientes autores: Andrino (2001), DaMatta (2010), Maciel (2008), Martins (2007) e Silva (2012). Es posible constatar que muchos universitarios no poseen licencia de conducir, aunque afirman que conducen algún vehículo. Afirman también que tuvieron poca formación, aunque demuestran poseer nociones básicas sobre los principales valores para un tránsito seguro. Perciben el sistema de tránsito como agresivo y desestructurado y los conductores como imprudentes y apresurados, aunque no se incluyen entre los infractores. Se colocan como respetuosos y cautelosos, actuando de acuerdo con las leyes del sistema de tránsito.

Palabras clave: Educación. Comportamiento. Movilidad urbana. Espacio Público.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	9
2	REFERENCIAL TEÓRICO	13
2.1	TRÂNSITO E MOBILIDADE URBANA: AS LEIS E A PRÁTICA	13
2.2	TRÂNSITO E MOBILIDADE URBANA EM PICOS	17
2.3	MOBILIDADE URBANA E SEUS USUÁRIOS	18
2.4	EDUCAÇÃO COMO FERRAMENTA DE TRANSFORMAÇÃO SOCIAL	24
3	METODOLOGIA DE PESQUISA	29
3.1	SOBRE O TIPO DE PESQUISA	29
3.2	SOBRE O CAMPO DE PESQUISA	29
3.3	SOBRE OS PARTICIPANTES DA PESQUISA	30
3.4	SOBRE OS INSTRUMENTOS E PROCEDIMENTOS DE COLETA DE DADOS...	30
3.5	SOBRE A ANÁLISE DE DADOS	31
4	RESULTADOS E ANÁLISES	32
4.1	CARACTERIZAÇÃO DA AMOSTRA	32
4.2	AMOSTRAGEM EM RELAÇÃO À MOBILIDADE	34
4.3	ANÁLISES DESCRITIVAS	36
4.4	TESTES DE SIGNIFICÂNCIA POR CRUZAMENTO DE VARIÁVEIS	42
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS	45
	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	47
	APÊNDICE A	49

1 INTRODUÇÃO

O presente estudo tem o objetivo de analisar a percepção de universitários, da Universidade Federal do Piauí – UFPI – Campus Senador Helvídio Nunes de Barros, sobre a mobilidade urbana de cidade Picos/PI.

O trânsito como um dos componentes das relações nas sociedades, principalmente urbanas, tem gerado muitos conflitos, sendo capaz de interferir no bem estar social. Estando evidente no cotidiano das pessoas, tem se tornado um problema social grave, sendo cada vez mais agressivo e “mal educado”.

Vivemos em uma sociedade que demanda certos comportamentos para que se possam acompanhar as transformações que ocorrem constantemente no processo de modernização, que visa o lucro como sendo um dos elementos que influencia no capitalismo automobilístico. Essa postura está cada vez mais frequente nas ações habituais dos sujeitos, tendo em vista que o consumismo de veículos tem em contrapartida, causado consequências negativas, dentre eles acidentes no contexto do trânsito.

Essa situação está cada vez mais caótica, em razão da negligência, falta de estrutura das vias, sinalização, manutenção, agentes de trânsito, dentre outros. Diante dessa situação, que se reproduz na falta de responsabilidade dos motoristas e pedestres, a educação no trânsito encontra-se em um nível deficiente. Segundo dados apresentados, o SAMU de Picos chegou a registrar em 2015, cerca de 50 acidentes por mês envolvendo motocicletas, entretanto o atendimento e transporte de vítimas de acidentes envolvendo automóveis e atropelamentos de pedestres são bem menores, em torno de 20% se comparado com as motos. O grande número de acidentes de motos pode ser atribuído à predominância desse veículo, em particular, na cidade de Picos.¹

Diante da situação do trânsito, depreende-se, também, como um grande problema, a falta de educação dos condutores e pedestres, sendo o aspecto mais importante a ser discutido, já que é de conhecimento de todos que a educação e a conscientização no trânsito têm se tornado cotidianamente mais escassa causando prejuízo para a população. Com isso, têm-se a necessidade de disseminar e ensinar desde cedo nas escolas às regras, normas e condutas no trânsito para os

¹ http://folhaatual.com.br/2015/index.php?page=shmt&ma_id=9316.

alunos. Martins (2007) afirma que é principalmente na infância e adolescência que as condutas e as normas para o trânsito devem ser assimiladas e compreendidas, quando então as crianças e os jovens estão mais “abertos” aos ensinamentos e condutas.

A educação para o trânsito no Brasil, nos dias de hoje, é uma realidade a ser questionada, pois não ocorre como deveria, se levarmos em conta sua valiosa importância para a organização da vida social. Ela deveria ser significativa para a formação dos indivíduos desde a pré-escola até o momento em que o indivíduo candidata-se à habilitação, inscrevendo-se no processo necessário para a sua obtenção. São diversas as formas de educação para o trânsito, que vão desde a formação legal até a conscientização, não apenas dos motoristas, mas de todos os usuários que fazem parte do processo de mobilidade, de forma a tornarem-se cidadãos conscientes e, deste modo, respeitarem a vida. A educação para o trânsito é útil em todas as etapas da vida, não apenas no momento em que o sujeito necessita da Carteira Nacional de Habilitação, fase em que se inscrevem em um Centro de Formação de Condutores (CFC). Essa formação deveria propiciar conhecimentos a respeito do Código de Trânsito Brasileiro e normas referentes a ele, aulas teóricas e práticas, sendo este período insuficiente para que possa adquirir as noções necessárias às imposições do trânsito, no que se refere ao respeito à vida, primeiros socorros, noções de cidadania, dentre outros. Fazer parte do trânsito não é apenas conduzir um veículo automotor, mas estar inserido no processo, condutor ou pedestre, fato esse associado à própria mobilidade humana.

Considerado como um dos códigos mais modernos do mundo, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, trouxe consigo muitas inovações, sendo uma das mais relevantes é que, pela primeira vez, o código formulou no capítulo I, artigo 6º um assunto referente à educação para o trânsito, determinando entre outros pontos, a implementação da educação para o trânsito em todos os níveis de ensino. A educação é um dos principais canais paliativos, em que mais do que obedecer a lei, é possível diminuir o índice de mortos e feridos em acidentes de trânsito e construir uma cultura de paz no espaço público. A educação requer ações comprometidas com informações, princípios morais ligados à ética e cidadania, correspondendo a um fator decisivo para a formação de sujeitos empenhados na construção de um trânsito mais seguro para todos.

Portanto, **o problema** que direcionou essa pesquisa buscou investigar: qual a percepção de universitários da Universidade Federal do Piauí, Campus Senador Helvídio Nunes de Barros, na cidade de Picos/Piauí sobre a mobilidade urbana na cidade de Picos/PI? Pretendeu-se, com isso, compreender como ocorreu à formação básica desses jovens sobre o trânsito, relacionar a formação à percepção que se tem sobre a mobilidade urbana e identificar de que maneira os sujeitos se comportam no trânsito.

A escolha desse tema originou-se na sua relevância social e cotidiana para a vida dos moradores das cidades, em especial para a cidade de Picos, com altos índices de acidentes e mortes no trânsito. Conforme dados divulgados pela Secretaria de Estado da Saúde do Piauí em 2017, no Brasil, uma pessoa morre a cada 12 minutos em razão de acidentes, o Piauí teve o maior índice de acidentes de trânsito do Nordeste, Picos está entre as cidades que registrou maior número de casos, sendo a mesma a terceira cidade com maior número de casos de acidentes no Piauí².

Buscando compreender de que maneira os indivíduos tem se posicionado diante dessa realidade. O trânsito tem se tornado uma válvula de escape para o comportamento das pessoas, o que tem favorecido um grande número de acidentes, por causa da imprudência, negligência, excesso de velocidade, uso de álcool, drogas e celular.

Logo, analisar a percepção de universitários sobre o trânsito na cidade de Picos/PI, é importante para aprofundar o conhecimento sobre esse assunto e proporcionar uma base de conhecimentos que possa ser utilizada em propostas de solução que amenizem esses conflitos, através da educação, buscando a melhoria do convívio social no qual estamos inseridos, de modo a termos um trânsito mais consciente e seguro.

Este trabalho se estrutura da seguinte maneira: Na primeira parte é apresentado o referencial teórico através de estudos sobre o tema. A segunda parte é constituída pela metodologia de pesquisa adotada para responder ao problema formulado neste estudo e na terceira, são apresentados os resultados e a análise de dados sobre o grau de concordância dos sujeitos pesquisados. Utilizou-se, na coleta

² <http://infonewss.com/nordeste/piaui/pi-tem-maior-indice-de-acidentes-de-transito-do-ne/>

de dados, a escala Likert (GIL, 2009), com amostra não probabilística, aplicando-se o teste de Qui-quadrado, com aplicabilidade de análise descritiva. Por último, a conclusão, que faz uma reflexão geral sobre o assunto e responde a questão proposta pelo estudo.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 TRÂNSITO E MOBILIDADE URBANA: AS LEIS E A PRÁTICA

Desde que nascemos, ao sair da maternidade, já estamos inseridos no trânsito, este é o espaço onde acontece todo o movimento, a mobilidade e circulação humana, sendo imprescindível a utilização das vias públicas para a locomoção. O artigo 1º, § 1º, do Código de Trânsito Brasileiro – CTB (BRASIL, 2004) define trânsito: “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.”

Vasconcelos conceitua trânsito e como ele surge na vida das pessoas:

Trânsito é o conjunto de deslocamentos diários de pessoas pelas calçadas e vias, é a movimentação geral de pedestres e de diferentes tipos de veículos. O trânsito ocorre em espaço público e reflete o movimento de múltiplos interesses, atendendo às necessidades de trabalho, saúde, lazer e outros, muitas vezes conflitantes (VASCONCELOS, 1998, p.14).

Segundo Martins (2007, p.47) a convivência humana harmônica entre as pessoas é importante, pois para se locomover no trânsito se faz necessário “[...] organização, respeito aos direitos e deveres, individuais e do grupo”.

Conseqüentemente, todos aqueles que estão envolvidos no trânsito, sejam pedestres, ciclistas, motociclistas, motoristas, usuários do transporte coletivo, etc., têm o mesmo objetivo, de deslocar-se de um lugar para o outro. Mesmo com objetivos comuns, acontecem em algumas situações concretas, a preponderância das individualidades, comportando-se de forma inadequada, ilegal ou desconsiderando as leis de trânsito.

Os usuários do trânsito têm levado um conjunto de comportamentos perigosos. Os comportamentos individualistas no espaço público são independentes de posição social, gerando um conflito permanente no trânsito, o que estaria relacionado à falta de educação, falta de preparo da população para a mobilidade e circulação humana. Diante dessa problemática social, temos como mediador dos comportamentos humanos, as leis, ou seja, normas e regras, que se configuram através do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), na lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que passou a vigorar a partir de 22 de janeiro de 1998.

Nosso comportamento no trânsito é regido por um conjunto de leis que preveem comportamentos e ações corretas, bem como infrações, multas penalidades e a responsabilização civil e criminal por nossos atos no trânsito, principalmente quando colocamos em risco a segurança e a vida nossa e das demais pessoas. (ECCO; BANASZESKI, 2009, p. 239)

O CTB tem como uma de suas principais características, ser um código cidadão de paz. Foi elaborado com ajuda da sociedade civil organizada e reflete o pensamento da comunidade e o que se espera do trânsito. Ao todo são 341 artigos, com capítulos específicos sobre pedestres, condutores de veículos não motorizados, conduções escolares, crimes de trânsito, como também fornecem diretrizes para a engenharia de tráfego e define atribuições das diversas autoridades e órgãos ligados ao trânsito no Brasil e o mais importante, um capítulo completo sobre educação. O Código de Trânsito Brasileiro traz leis rígidas, mas também, tem a preocupação de educar pedestres, motoristas e passageiros para termos um trânsito mais seguro e de qualidade. Mais importante do que conhecer as regras do trânsito é saber respeitá-las, além disso, o item fundamental para termos um bom transitar é educação e respeito aos demais que fazem parte do trânsito.

O trânsito nada mais é do que o espelho da sociedade, portanto, devem-se respeitar suas leis, não por obrigação, mas porque os sujeitos sabem que sem regras nada funciona e isso coloca em risco a segurança de todos.

É relevante que haja o conhecimento e apropriação dessas leis no cotidiano do sujeito, ressaltando que as leis em si, não são suficientes para garantir mudanças no comportamento humano, é essencial que a escola venha assumir sua função política e pedagógica visando promover uma transformação na forma como o trânsito é percebido e utilizado.

Os problemas no trânsito estão relacionados ao crescimento das cidades e aumento da frota de veículos, o que agravou a falta de infraestrutura para atender esta demanda. As condições precárias das ruas e estradas, congestionamentos de tráfego, problemas ambientais, como também mau comportamento, tanto de pedestres, quanto de motoristas, excesso de velocidade, uso de celular, uso de álcool e drogas, esses últimos fatores ligados à falta de educação no trânsito, posiciona o Brasil como um dos mais violentos trânsitos do mundo.

Visto que o trânsito, atualmente, está envolvido num contexto que estimula o individualismo e a competição, em que cada qual se preocupa com seus interesses e enxerga os demais sujeitos no trânsito como adversários, ou seja, o indivíduo continuamente competitivo acaba se tornando individualista, sendo marcado pela distância entre as leis e as práticas sociais. Vale destacar que a rua é um lugar público e um espaço de todos, sendo o maior espaço democrático que temos, pois deve ser dividido e compartilhado por todos igualmente.

O acesso às informações sobre o Código de Trânsito Brasileiro e às normas de trânsito são essenciais para garantir que o correto seja feito e obedecido, não como uma obrigação, mas como hábito e conscientização formados por uma educação de qualidade.

Estudos que comentam sobre o código, indicam que não há necessidade de se criar mais legislação. Bastando aplicar com seriedade a que já existe, sendo, para isso, indispensável uma campanha nacional de educação para o trânsito, começando nas escolas, mediante campanhas publicitárias e tantos outros meios. (MARTINS, 2007, p. 83)

Frente à realidade vivenciada, nota-se que algumas ações adotadas pelo governo são campanhas voltadas à educação para o trânsito, que em sua maioria, são apresentadas timidamente, causando pouco impacto aos indivíduos, alcançando somente uma pequena parte da população, de curta duração, são mal direcionadas e passam a ideia errônea de que só se deve cumprir as regras de trânsito em alguns períodos do ano. Para Martins (2007, p.19), "é preciso humanizar a realidade do trânsito, corrigindo os erros com campanhas educativas bem conduzidas e direcionadas pelos diversos meios de comunicação, valendo-se de estratégias diversificadas". Esse trabalho deve ocorrer de forma permanente nas ruas, nas escolas, pois não se aprende valores como: ética e cidadania, em um dia ou em uma semana, uma vez que, demanda a elaboração de projetos com objetivos bem definidos, recursos educativos de qualidade, acompanhamento e avaliação.

A mobilidade urbana é uma questão de extrema importância, pois viabiliza e facilita o deslocamento das pessoas no espaço urbano. Nossa vida é afetada totalmente pela mobilidade, seja a pé, de carro ou por outros meios de transportes, a partir dos trajetos cotidianos, nos relacionamos com outras pessoas que estão transitando, com o objetivo de acessar os diferentes espaços, transportando bens e realizando serviços. Para circular usamos a infraestrutura que a cidade oferece:

pontos de ônibus, vias, calçadas, dentre outros equipamentos que possibilitam esse ir e vir cotidiano. Assim, a mobilidade urbana diz respeito ao relacionamento de pessoas em circulação pela cidade, ou seja, significa que a mobilidade urbana é mais do que chamamos de transporte urbano, isto é, mais do que o conjunto de serviços e meios de deslocamento de pessoas e bens com a cidade. Desse modo, o sistema de transporte, a infraestrutura da cidade e o planejamento do uso e ocupação do solo devem considerar que os indivíduos circulam em diferentes modos de deslocamento e a partir de diferentes condições.

Além de ser um direito de todos, a mobilidade de qualidade garante o acesso a outros direitos básicos como educação, trabalho, saúde e lazer. Por isso, a cidade deve ser planejada para atender as necessidades de pessoas e não de máquinas, bem como estar interligada ao dia a dia dos cidadãos, em razão de que todos os dias as pessoas precisam deslocar-se de um bairro a outro ou mesmo de uma cidade a outra, seja para trabalhar ou estudar. É imprescindível uma política voltada para que tais condições se tornem favoráveis, na medida em que os transportes contribuam nessa locomoção e tenham manutenção adequada, promovendo um bom serviço à população.

Logo que se pensa no espaço urbano é muito difícil não pensarmos em automóvel, em virtude de que no século XX, o automóvel surgiu como um grande aliado no transporte e deslocamento de pessoas e bens. No século XXI, tornou-se o grande vilão, devido à grande quantidade de automóveis, gerando congestionamentos, perda de tempo das pessoas no trânsito e desperdício de combustível, produzindo, além do mais, problemas ambientais, pela utilização prioritária de combustíveis de fontes não-renováveis.

Conforme Vasconcelos:

Foi o aumento acelerado da frota de automóveis, dentro do processo de crescimento urbano do nosso século, que caracterizou a crise urbana dos transportes e, conseqüentemente, os problemas de trânsito, principalmente pela poluição que causam os veículos. (1998, p.78)

Nos últimos anos, em razão do crescimento da frota de automóveis, sabemos que as vias e rodovias não cresceram nas mesmas proporções, destacando a péssima qualidade delas. A grande concentração da população nas áreas urbanas tem gerado uma grande demanda de meios de transporte, como resultado disso ocorre o desequilíbrio entre a oferta e demanda. A atenção inadequada a esse

desequilíbrio, por parte dos gestores dos sistemas de transporte, vem ocasionando uma péssima qualidade do serviço, atrasos, falta de organização do fluxo, além do que, a tarifa do transporte público é motivo de grande reclamação por parte da população, pelo alto valor em relação à péssima qualidade de serviço. O transporte público deficitário incentiva o uso do transporte particular, ocasionando engarrafamentos nas ruas, ônibus superlotados, estresse para os moradores das cidades, acidentes e mortes. Em suma, uma mobilidade urbana deficitária, agressiva, insegura e doente.

2.2 TRÂNSITO E MOBILIDADE URBANA EM PICOS

Na cidade de Picos-Piauí, a mobilidade urbana tem sido um dos grandes problemas. Picos, cidade localizada no sudeste piauiense, a 310 km de distância da capital Teresina, com população estimada, segundo o IBGE (2018), de 78 mil habitantes. Conhecida como a Capital do Mel pela grande produção do produto, e como Cidade Modelo, apelido esse atribuído a produção fundiária organizada que havia na cidade na década de 1960 do século passado.

Importante centro comercial, econômico e rodoviário do Estado e também do Nordeste, Picos atende a várias cidades com seus serviços nas mais diversas áreas, tornando-se um grande polo na região. A cidade é cortada pela BR 316, BR 407, BR 230 e a BR 020 passa próximo a cidade, há também acesso a algumas rodovias estaduais como a PI 227 que liga Picos a cidade de Bocaina por exemplo.

Diariamente diversos veículos, como motos, carros, caminhões, ônibus interestaduais e vans cortam a cidade com destino aos vários estados e cidades que as rodovias federais e estaduais interligam, assim como a cidade possui uma frota de aproximadamente 55 mil veículos, sendo 50% desse quantitativo correspondente a motocicletas, segundo dados da Secretaria Municipal de Transportes, Trânsito e Mobilidade Urbana de Picos.³ Essa quantidade, numa cidade que não foi planejada para suportar esse grande número de veículos, acarreta sérios problemas de trafegabilidade para todos os usuários do trânsito.

³ <https://www.pontalpiaui.com/frota-de-picos-possui-mais-de-55-mil-veiculos/>

Na cidade há também tráfego intenso no sentido do campus da Universidade Federal do Piauí, localizado numa área de encontro das BRs, 316 e 407. Vários meios de transporte são utilizados pelos universitários no deslocamento ao campus como: motocicletas, carros, transporte público, vans, bicicletas, ônibus da própria universidade e o deslocamento a pé, gerando trafegabilidade acentuada.

A maior parte da cidade é composta de ruas estreitas, com sinalização insuficiente para resolver os diversos gargalos existentes. Nas calçadas extremamente irregulares, pedestres disputam espaço com os comerciantes que dispõem seus produtos, empurrando, com isso, os pedestres para as vias acarretando sérios riscos de acidentes. Em relação à acessibilidade, principalmente para pessoas com dificuldade de locomoção, com a criação de leis que tratam dessa questão da acessibilidade, a cidade, de forma tímida ainda, dá seus primeiros passos na adequação de suas vias e calçadas para atender os usuários que se encaixam nessa condição.

Com o objetivo de melhorar a circulação de veículos e pedestres na cidade, a prefeitura local vem realizando mudanças através de um novo projeto de engenharia de tráfego. Mudanças nos sentidos de circulação de algumas ruas, trechos de mão-dupla passam a ser via única com estacionamentos proibidos, proibição da circulação das vans nos principais corredores como a Avenida Getúlio Vargas, no centro da cidade, e fiscalização mais presente nas principais vias.

Outro projeto recente foi à implantação da zona azul que, segundo a STTRAM (Secretaria Municipal de Transportes, Trânsito e Mobilidade Urbana) de Picos traz segurança, comodidade, rotatividade, além de vagas exclusivas para portadores de necessidades especiais. O projeto também gera receitas aos cofres públicos, que devem ser investidas em educação no trânsito, sinalização, manutenção de semáforos e remuneração aos fiscais que ficam nas áreas da zona azul.

2.3 MOBILIDADE URBANA E SEUS USUÁRIOS

Estamos todos inseridos no sistema de mobilidade urbana, não importa o meio de transporte que utilizemos. Como sujeito participativo na mobilidade urbana, ser pedestre é uma condição natural do ser humano, tendo em vista que o andar é o nosso primeiro ato de independência e o meio de locomoção mais antigo. Todavia para que isso ocorra de maneira adequada, é necessário que as cidades estejam

preparadas para a mobilidade segura dos pedestres. Entretanto, a experiência vivenciada por essa categoria tem se tornado estarrecedor, em razão do comportamento dos motoristas em desrespeito aos semáforos e faixas destinadas a proteção dos pedestres, em que os motoristas passam a não obedecer, chegando a ser uma competição entre o pedestre e o motorista para atravessar a rua.

Pensar no ciclista é também pensar numa alternativa para a mobilidade urbana, as vias exclusivas são mais estreitas, o que possibilita a otimização do espaço, além disto, não emite nenhum poluente para o ambiente. Uma ótima alternativa para a saúde e para a economia do espaço nas cidades. No entanto, o setor público pouco tem investido nessa possibilidade, visto que segundo o CTB, é obrigação do governo oferecer segurança para o ciclista. O que falta para esses usuários que utilizam a bicicleta é investimento, infraestrutura e segurança na área do transporte alternativo.

A principal solução para resolver os problemas referentes à mobilidade urbana está no planejamento urbano, na criação e manutenção de vias e rodovias para a circulação dos veículos, levando em consideração a melhoria das calçadas, para acessibilidade dos deficientes, para as pessoas que vão para o trabalho ou até mesmo para a escola a pé e a criação da ciclofaixa que ainda é algo polêmico no Brasil. Deve-se excluir o pensamento de que a ciclofaixa é apenas para lazer, dado que muitas pessoas ainda utilizam a bicicleta para deslocar-se até o trabalho, sendo uma excelente alternativa, econômica e mais rápida, sua criação contribuiria na circulação das pessoas que optam pelo transporte alternativo.

O primeiro passo para o planejamento urbano é a identificação do problema, sendo importante estudar as melhores alternativas para solucionar os impasses, o que precisa ser reestruturado na sua totalidade, levando em conta a participação de muitos profissionais: geógrafos, ambientalistas, engenheiros, poder público e a população, que são as principais pessoas afetadas. É um grande desafio, uma vez que envolve muitas pessoas e quando vierem os benefícios, virão para muitos usuários, incluindo até mesmo os usuários de veículos.

Responsabilizam-se os carros de serem os grandes geradores de impacto no problema da mobilidade urbana, porque existem muitos carros em circulação. Estudos apontam que o uso prioritário do carro como meio de transporte nas cidades está associado ao auxílio do mercado de automóveis, uma vez que o

governo acaba desconsiderando a qualidade na prestação de serviços dos transportes públicos.

Assim, Aldemir Berwig comenta que:

Acima de tudo, podemos constatar que os problemas do trânsito são antigos e nossos governantes não conseguem resolver, talvez em virtude das políticas públicas equivocadas, que privilegiam os veículos individuais em detrimento dos coletivos, de modo que trânsito e mobilidade urbana estão na pauta do dia. (2013, p. 24)

Com isso, o carro se torna mais adequado para enfrentar o trânsito, em vista da falta de conforto do ônibus, da superlotação e dos atrasos para chegar ao trabalho. O problema, portanto, não se restringe ao uso individualista do carro, devendo-se olhar o problema de forma macro, pois engloba vários fatores: indivíduos, poder público e estrutura do serviço público, pois não se concentra em um único responsável, que seria o vilão, no caso, o carro.

As concessões de linhas de transporte público à iniciativa privada se pautam em três aspectos: transparência, qualidade e controle social. Para que ocorram mudanças no modelo que vivenciamos atualmente, seria necessário convencer as pessoas a substituírem o automóvel pela bicicleta ou pelo transporte público, mas isso só aconteceria a partir de uma melhoria na qualidade dos outros modais de transporte.

Além do mais, temos cidades cada vez mais espalhadas e um modelo de transporte no qual, não se discute quem efetivamente precisa dos serviços e dos equipamentos.

Não se tem muito conhecimento sobre a política urbana brasileira, porque historicamente tivemos políticas municipalizadas. Não se tem ideia de como os municípios financiam a mobilidade urbana, pois o dinheiro não beneficia a mesma e não há medidas de fiscalização para a origem.

A ausência da integração das políticas urbanas deixa de atender uma grande parcela da população que reside em lugares distantes, sendo a acessibilidade menor, provocando atrasos nas suas diversas atividades, seja de trabalho, saúde, dentre outros, tendo assim menos acesso possível à infraestrutura de serviços, uma vez que não há políticas que estejam olhando para os marcadores da desigualdade urbana. Temos um modelo de cidade, com áreas muito valorizadas e outras pouco valorizadas e sem os insumos básicos de uma cidadania igualitária.

O sistema de mobilidade urbana sofre com uma estrutura inadequada, mas também com a forma como é utilizado, por parte de seus usuários. O comportamento do motorista juntamente com a postura do pedestre tem sido responsável por grande parte dos acidentes de trânsito na cidade de Picos. O motorista quando está em poder do veículo, parece ver a rua como espaço de sua propriedade e prioridade, entretanto, tradicionalmente, a rua é o espaço do pedestre, compartilhado por todos. Os veículos motorizados ganharam destaque e prioridade com a expansão do sistema capitalista e da indústria automobilística, a partir da modernidade. Todavia, ocorre “uma disputa pelo espaço físico, que reflete uma disputa pelo tempo e pelo acesso aos equipamentos urbanos, é uma negociação permanente do espaço, coletiva e conflituosa” (VASCONCELOS, 1998, p. 19). Essa postura, por sua vez, vem provocando desgastes aos condutores e assim, acarretam acidentes.

Para DaMatta, esse comportamento individualista do brasileiro em vários momentos, acaba por transformar o trânsito num caos. Nas suas palavras:

A dialética entre hierarquias e igualdades compulsórias (...) resulta num conjunto de decisões individuais, sem dúvida, mas que, em cada sistema, seguem sempre e previsivelmente na direção de ignorar ou ultrapassar a regra em nome de alguma singularidade, contexto ou circunstância pessoal. Tal subordinação ou englobamento das normas cívicas por alguma motivação pessoal leva a perceber esse espaço como a mais perfeita encarnação do caos, inferno, bagunça e violência. (2010, p. 47)

A conduta que o indivíduo tem adotado no trânsito é o que vem ocasionando o cenário dos acidentes, sendo distribuído por uma diversidade de fatores: a imprudência, a negligência, o excesso de velocidade, o uso de álcool e drogas, a falta de competência do pedestre e do condutor, não deixando de mencionar nesse contexto as situações imprevisíveis como: falhas do veículo, um possível descuido do pedestre e dos demais condutores, a ausência de equipamento que controla o tráfego e uma falha na construção da via pelo qual se transita. Tudo isso pode provocar danos, que na maioria das circunstâncias são classificados como: acidente ou desastre, tragédia e fatalidade em decorrência da dificuldade de assimilação na situação ocorrida. “Os números já não sensibilizam. As pessoas correm o risco de se acostumarem com eles, de banalizarem a dor, a desgraça e a tragédia que é perder uma vida só, que seja por um problema que poderia ser completamente evitável” (MACHADO, 1996, p. 01).

O comportamento inadequado empregado pelo indivíduo permite a busca por encurtar distâncias, violar os limites impostos por padrões estabelecidos pelas leis de trânsito, mostrando sua falta de educação e de controle, demonstrando superioridade social, agressividade e violência. Desse modo, essa postura ocorre por causa da “particularidade de o ser humano possuir vários tipos de comportamentos, ou seja, maneiras de agir adquiridas na vida social, que o distingue das outras espécies animais” (ECCO; BANASZESKI, 2009, p. 240)

Os fatores que influenciam drasticamente no comportamento dos indivíduos ocorrem em razão de que a maioria tem dificuldade de perceber o trânsito como espaço democrático, onde todos têm os mesmos direitos e deveres, e que dessa forma o trânsito aconteça de modo seguro. As pessoas são instruídas para que, no seu cotidiano, exista uma regra de hierarquia, de superioridade e inferioridade, acontecendo nas mais variadas relações humanas, sejam elas familiares ou de trabalho, por exemplo. Essas posturas afetam o sistema de trânsito, uma vez que há contrariedade de aceitar a igualdade entre todos que estão transitando, pois os condutores de veículos sempre esperam serem superiores aos que estão ao lado, podendo o outro estar pensando da mesma forma, dando início desse modo, a conflitos ou até mesmo um acidente, levando em consideração a velocidade em que as decisões devem ser tomadas no trânsito (DAMATTA, 2010).

Neste sentido, Mello diz:

Antigamente, apenas obedecíamos aos mais velhos como se fossem “superiores” a nós. No mundo democrático, porém, não há espaço para a obediência cega e nem para a ideia de superioridade. Ninguém é superior a ninguém! O convívio entre os cidadãos se faz por meio do diálogo e do respeito entre as pessoas (homens e mulheres, pais e filhos, professor e alunos etc.) (2002, p. 23).

DaMatta é enfático ao afirmar sobre a postura aristocrata da sociedade brasileira no trânsito, quando, no entanto, deveria agir de forma cidadã. Como se vê:

Tal constatação nos leva a uma reiterada e inevitável discussão daquilo que, para nós, é certamente a maior contradição da vida moderna brasileira. O encontro complicado, que já chamei de *dilema*, de um espaço público construído como igualitário, mas sobre o qual condutores de veículos e pedestres atuam com expectativas hierárquicas. Um palco desenhado para cidadãos que, entretanto, nele atuam como aristocratas (2010, p. 97).

No cotidiano do brasileiro, essa cultura fica destacada em nosso trânsito, quando o carro luxuoso tem preferência em relação ao veículo mais simples, ou mesmo a arrogância do motorista do caminhão sobre o motociclista. Em vista disso, percebemos que este pensamento hierárquico encontra-se caracterizado em nossa sociedade, sendo afirmado que o mais rico ou mais forte tem superioridade ao mais pobre ou fraco, desapontando assim, a ideia de um trânsito compartilhado para todos e, por isso, gerando muitos acidentes (DAMATTA, 2010).

Em razão desse mau comportamento, outros aspectos nos levam a comprovar a falta de educação no trânsito. Machado afirma que, nessa situação, é possível elencar um conjunto de crenças criadas e organizadas pelos motoristas, entre elas:

1. Há uma crença de que todas as pessoas têm habilidades e condições para dirigir, e que tal ato é simples, até mesmo banal, sem levar-se em consideração as diferenças individuais, os obstáculos de ordem cognitiva, afetiva, social e funcional que impedem algumas pessoas de executarem bem esta tarefa. Há a ideia de que se pode dirigir cansado, tomando remédios, alcoolizado, etc.
2. A crença de que a Carteira Nacional de Habilitação é apenas um documento e, assim, direito de quem a busca. Tal crença faz com que as pessoas não compreendam porque tantos testes e avaliações, comparando a CNH com a Carteira de Identidade, onde eles não existem. Assim, não há o entendimento de que as avaliações objetivam checar as condições e o conhecimento daqueles que pretendem vir a ser motoristas, e aqueles que demonstrarem serem portadores de condições ótimas, serão habilitados.
3. A crença na incompetência e na corrupção das instituições que administram o trânsito, não havendo reconhecimento por parte da população da seriedade e legalidade de seus problemas e exigências, sendo que há o entendimento de que as avaliações são meras formalidades e se prestam somente à arrecadação de fundos para o Estado.
4. A crença na invulnerabilidade: o acidente só acontece com o outro, isto é, as pessoas tendem a negar a possibilidade de que coisas negativas aconteçam com elas próprias e com os seus. Esse é um fator muito importante para não usar cinto de segurança.
5. A crença da impunidade, já os delitos de trânsito são considerados crimes culposos e, quando impostas penas, as mesmas são brandas e sujeitas a diversos atenuantes. (MACHADO, 1996, p.05).

Com isso, percebemos que o cidadão tem muitas objeções em respeitar as normas, especificamente em relação a respeitar as leis de trânsito, os sinais, limites de velocidade, locais de ultrapassagem, isto é, revelando mais uma vez ter muita dificuldade em concordar a partilha do espaço, e de desprender-se do senso aristocrata e hierárquico. Essa postura se tornou natural para o mesmo que, ao rebater sobre como descreve o trânsito e quais seriam as possíveis sugestões para

melhorá-lo, bem como declaram que é algo desordenado e de difícil reparação. (DAMATTA, 2010).

Diante do exposto, vemos que não se trata apenas do comportamento do brasileiro no trânsito, mas de um comportamento disseminado na sociedade. Onde aquele que faz o correto, que obedece às leis, que espera sua vez em uma rotatória ou que espera o pedestre passar na faixa de pedestre é taxado como “otário”. Coloca-se a culpa de um trânsito caótico sempre no governo, questionando a ausência de sinalização nas ruas, o aumento da fiscalização nas ruas e estradas, mas esquecem de que quem faz o trânsito acontecer são os próprios indivíduos e não apenas os governantes. (DAMATTA, 2010).

Neste mesmo sentido, Rozestraten afirma:

Precisamos abandonar a ideia de que o trânsito é um assunto só do DETRAN, do CONTRAN, do DNER. Os órgãos públicos colocam as placas de sinalização, marcam as ruas etc., mas quem faz o trânsito somos nós. Eles podem fazer o Código Nacional de Trânsito, mas quem obedece ou desobedece somos nós. Todos nós participamos do trânsito e nessa medida temos uma certa parcela de responsabilidade nisso (1986, p. 02).

Por isto, ainda que os governantes produzam as mais diversas regras e leis de trânsito a serem seguidas, a sociedade insiste em continuar a não cumpri-las de forma ao menos satisfatória, pois, via de regra, o brasileiro segue o raciocínio de que as infrações de trânsito são apenas falhas, nada que deva ser considerado como preocupante, comprovando seu egoísmo, individualismo e sua limitação cultural.

Desse modo, o compromisso imprescindível para um bom comportamento em sociedade no trânsito, é educar para um trânsito mais civilizado e mais seguro. Como destaca Martins (2007, p. 106) que para tornar o trânsito mais humano requer motivação no aspecto educativo que é representada pela escola, pela família e pelo espaço do trânsito, buscando através da dimensão humana em sua totalidade, configurá-los por meio da cidadania, da ética e do respeito, que são elementos construtivos de uma sociedade civilizada.

2.4 EDUCAÇÃO COMO FERRAMENTA DE TRANSFORMAÇÃO SOCIAL

A Educação é considerada uma ferramenta fundamental no processo de desenvolvimento e de transformação da vida social, não existe tempo estabelecido para que os indivíduos dela se apropriem, sendo a mesma uma construção

contínua, tornando o indivíduo crítico, humano e democrático, dos seus saberes, de suas competências e da sua capacidade de discernir e agir, correspondendo ao poder social que exercem.

Neste sentido, Brandão afirma que:

Ninguém escapa da educação. Em casa, na igreja ou na escola, de um modo ou de muitos, todos nós envolvemos pedaços da vida com ela: para aprender, para ensinar, para aprender e ensinar. Para saber, para fazer, para ser ou para conviver, todos os dias misturamos a vida com a educação (1993, p.7).

Assim sendo, todos os lugares de vivência humana são espaços educativos, a escola é mais um espaço formal por excelência, pois aprendemos o tempo inteiro em todos os lugares, podendo desempenhar uma função importante neste processo, o que não invalida os demais processos educativos do cotidiano social. O compromisso atualmente atribuído à escola é de formar cidadãos com senso crítico, direcionada para a intervenção e mudança da realidade social. Como defende Paulo Freire (2000, p. 67): “Se a educação sozinha não transforma a sociedade, sem ela tampouco a sociedade muda”, ou seja, sem ações educativas não chegaremos à transformação positiva da realidade social, inclusive do trânsito. Deste modo, podemos verificar a todo o momento, que a educação se faz totalmente necessária em todos os contextos sociais, econômicos, culturais e políticos de uma sociedade. Discutir a educação faz com que o indivíduo reflita sobre as suas próprias ações, demonstrando sua real importância.

O acesso à educação é um direito básico dos cidadãos brasileiros garantido pela Constituição Federal, entretanto, a qualidade desse serviço prestado, na modalidade pública, é questionável.

De acordo com o Artigo 205 da Constituição Federal de 1988:

A educação é de direito de todos os brasileiros e dever do Estado e da família, sendo promovida e incentivada com a colaboração direta da sociedade, onde envolve desenvolvimento da pessoa, seu preparo para o exercício da cidadania e sua qualificação para o trabalho.

A Educação é, antes de tudo, um ato libertador, de forma a criar condições para que o sujeito construa seu conhecimento, podendo exercer suas próprias potencialidades, visto que estamos em constante aprendizado, pois, a cada dia conquistamos novos conhecimentos e novos saberes, não se esquecendo de sua cultura e valores.

As políticas públicas voltadas à educação são de extrema importância, pois além de garantir a educação para todos, propicia a busca pelo enriquecimento do ser humano, da relação do sujeito com o meio em que está inserido, da participação social, da organização de leis e propostas para uma sociedade e para a perpetuação do seu caráter, formando desse modo, sujeitos que compreendam um aprendizado significativo ao estar no mundo e com o mundo, sendo elaboradas através da ação pedagógica contextualizada, estratégias voltadas ao desenvolvimento de atitudes e valores, exercitando o pensamento crítico e reflexivo, tornando-os sujeitos ativos com poder de transformação de sua realidade social.

Temos a educação, e o seu poder social, como um dos principais artifícios para solucionar essa problemática da sociedade atual, relacionada ao trânsito, sendo importante para que os cidadãos conheçam e obedeçam às leis de trânsito, exercendo a cidadania mediante comportamento de respeito às diferenças entre os sujeitos em circulação, que podem ser apreendidas através da educação, formando pessoas mais conscientes no trânsito. “Obedecendo à legislação de trânsito, o homem demonstra estar exercendo a sua cidadania, ter boa educação, paciência e prudência.” (MARTINS, 2007, p. 18).

Diante da complexidade dos problemas que surgem no cotidiano do trânsito, sendo uma situação que afeta não apenas pedestres e condutores de veículos, mas toda a sociedade, sobre diferentes aspectos, é indispensável uma conscientização ampla e urgente sobre a educação para o trânsito. Logo, é de fundamental relevância ter a inserção na educação, como componente curricular, sendo propostas ações comprometidas com informações, com valores ligados à ética e cidadania.

Conforme o artigo 74, do Código de Trânsito Brasileiro – CTB: A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito.

Sendo necessário o conhecimento sobre o trânsito como elemento integrante de uma sociedade, estando relacionado à necessidade dos sujeitos de se deslocar, de dialogar e, sobretudo, o contato social no espaço público, em que é necessário o posicionamento crítico, responsável e construtivo nas distintas situações sociais, sendo o diálogo a forma de intervir nos conflitos e nas tomadas de decisões coletivas, em especial por se tratar de um assunto complexo.

No que se refere à educação para o trânsito, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) estabelece que:

A educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação. (Art.76. cap.VI. CTB.)

Na medida em que se fala em educação para o trânsito, logo nos vem à mente que este tipo de educação só é realizado nos Centro de Formação de Condutores, com o objetivo de preparar os futuros condutores de veículos, sendo que, como já foi destacado, o trânsito envolve toda a sociedade, a família e, em especial, a escola, como espaço de discussão. Ecco e Banaszkeski afirmam que:

Educar para o trânsito é preservar a vida, evitar acidentes, exercer a cidadania, no qual respeito, cortesia, cooperação, solidariedade e responsabilidade constituem os eixos determinantes da transformação do comportamento do homem no trânsito (2009, p. 4)

Sendo assim, para que se possa educar corretamente é importante que esse tipo de educação tenha início na infância das pessoas, pois somente desse modo, é provável termos adultos educados, críticos, participativos e conscientes de seus direitos e deveres no espaço público. “É levar em conta os conhecimentos prévios que a criança já tem, e acrescentar conceitos como cidadania, segurança e ética no seu cotidiano” (SILVA et al., 2012, p. 05).

Para Andrino:

A educação para o trânsito deve em sua totalidade prever uma formação não somente acadêmica, mas principalmente humana que supere o conhecimento de normas e regras pré-estabelecidas, investindo na mudança de atitudes, utilizando-se de uma metodologia que valorize o conhecimento da realidade do trânsito em que o aluno está inserido, considerando suas experiências, como o início para a sistematização do conhecimento de que necessita para sobreviver confiante, saudável, educado e feliz, refletindo na sociedade e no sistema de trânsito as expectativas dos educadores na formação do homem e do cidadão (2001, p. 12).

Semelhante a isso Berwig afirma que:

Creemos que o objetivo principal da educação para o trânsito deva ser visto não somente como o ensino destinado à condução de veículos automotores, mas como o despertar de uma nova consciência na utilização

do espaço de circulação, incluída a viária, quando seja priorizada a tolerância, a solidariedade, a cooperação e o comprometimento em substituição ao individualismo, à competição e ao exibicionismo. Ou seja, uma educação que tenha por fundamento axiológico a valorização do ser humano (2013, p. 40).

Nessa perspectiva, a educação para o trânsito tem um papel preponderante de tornar o indivíduo, desde cedo, atento à importância de questões como respeito, responsabilidades, cultura, valores, padrões culturais e conscientização.

Nessa mesma concepção Maciel afirma que,

Quanto mais cedo se tem contato com a legislação de trânsito e as normas gerais de circulação e conduta, mais fácil é formar hábitos civilizados compatível com o que a nossa sociedade clama. Para conhecer o CTB, não é necessário ser condutor habilitado e nem maior de idade. As normas de trânsito foram feitas para todos, portanto, todas as pessoas devem entrar na luta pela paz no trânsito, embasado nas conquistas de todos, no direito de ir e vir com liberdade e segurança. (2008, p.116)

Com isso, a educação para o trânsito não se limitando apenas ao espaço escolar, mas se direcionando de maneira ampla, mobilizando as crianças, os familiares, a comunidade, a cidade, o estado e a nação, para que a atuação de cada indivíduo seja de forma positiva mediante as relações estabelecidas no trânsito.

A partir da condição inicial de pedestre, o ser humano vai assumindo outros papéis na circulação, como os de ciclista, passageiro de transportes individuais e coletivos, motorista, motociclista, etc. papéis estes fundamentados nos princípios éticos iniciais, construídos desde a primeira infância na condição de pedestre e que vão se estruturando no decorrer da vida, na medida em que novas experiências, conhecimentos e desafios são enfrentados (MANTOVANI, 2003, p. 51).

Desenvolver essa temática significa investir em ações educativas contínuas que excedam a aprendizagem das noções sobre trânsito, mas que adotem comportamentos e valores primordiais nas relações sociais, para que dessa maneira venham contribuir, indispensavelmente na consolidação da cidadania do educando e no respeito aos direitos do próximo.

Portanto, é a escola que deve cumprir o papel inicial do processo de formação de cidadãos preparados para viverem em uma sociedade. E nessa conjuntura entendemos a proposta da educação para o trânsito

3 METODOLOGIA DE PESQUISA

Neste capítulo, conforme os objetivos citados neste trabalho, pretende-se expor os passos metodológicos utilizados neste estudo para a obtenção de dados sobre a percepção dos universitários sobre o trânsito na cidade de Picos/Piauí. São discutidos o tipo de pesquisa realizada, os participantes e o contexto no qual a pesquisa se desenvolveu, bem como os instrumentos utilizados para a coleta de dados e procedimentos tomados para análise de dados.

3.1 SOBRE O TIPO DE PESQUISA

O presente estudo utilizou uma metodologia de natureza quantitativa, uma vez que realizou coleta de dados numéricos e se utilizou de análises estatísticas a partir de uma amostra populacional.

A pesquisa quantitativa, segundo Roesch, deve ser utilizada, preferencialmente, em alguns casos, como explica a seguir:

Se o propósito do projeto implica medir relações entre variáveis (associação ou causa e efeito), em avaliar o resultado de algum sistema ou projeto, recomenda-se utilizar preferentemente o enfoque da pesquisa quantitativa e utilizar o melhor meio possível de controlar o delineamento da pesquisa para garantir uma boa interpretação dos resultados. (ROESCH, 2005, p. 122).

Para Marconi e Lakatos:

No método quantitativo, os pesquisadores valem-se de amostras amplas e de informações numéricas, enquanto que no qualitativo as amostras são reduzidas, os dados são analisados em seu conteúdo psicossocial e os instrumentos de coleta não são estruturados. (MARCONI & LAKATOS, 2004, p. 269).

Configura-se como uma pesquisa de levantamento, que buscou traçar, a partir de uma amostra de 350 alunos universitários, um panorama sobre a formação em educação para o trânsito, recebida desde a escola, suas percepções sobre o trânsito de Picos e seu comportamento nesse ambiente público.

3.2 SOBRE O CAMPO DE PESQUISA

A pesquisa de campo foi realizada na Universidade Federal do Piauí - Campus Senador Helvídio Nunes de Barros, na cidade de Picos/PI. Os entrevistados

foram abordados no pátio e corredores da universidade, durante o período de 05 a 08 de novembro de 2018, nos turnos da manhã, tarde e noite. Após apresentação inicial, que constava com identificação do entrevistador, do curso, do tipo de pesquisa e da disponibilidade do entrevistado a contribuir na realização da pesquisa.

O método utilizado foi com a entrega do questionário já pronto ao entrevistado, o mesmo não demonstrava dificuldades em responder as questões abordadas e ao final foi, de forma satisfatória, realizado a aplicabilidade com sucesso.

3.3 SOBRE OS PARTICIPANTES DA PESQUISA

A pesquisa envolveu alunos dos mais variados cursos que compõem a Universidade Federal do Piauí - Campus Senador Helvídio Nunes de Barros, na cidade de Picos/PI. O cálculo da amostra foi feito a partir de uma população de 4100 sujeitos, número atual de alunos matriculados nos 11 cursos da UFPI. Utilizou-se um nível de confiança de 95% e uma margem de erro de 5%, sendo definida a amostra de 350 estudantes.

3.4 SOBRE OS INSTRUMENTOS E PROCEDIMENTOS DE COLETA DE DADOS

No processo de coleta de dados foi utilizada uma metodologia pesquisa do tipo levantamento, com técnica de aplicação de questionário contendo afirmações dispostas em escala do tipo Likert. Os sujeitos apontavam sua concordância ou discordância, a partir das seguintes opções: concordo totalmente (5), concordo parcialmente (4), nem concordo, nem discordo (3), discordo parcialmente (2) e discordo totalmente (1), utilizando-se de material impresso, com aplicações individuais, convidados, livre e espontaneamente, a participar da pesquisa. O procedimento durava cerca de 15min por respondente.

O instrumento de coleta de dados foi organizado em 3 blocos de questões que procuravam avaliar o nível de formação em educação para o trânsito do respondente (Bloco A), a percepção sobre o trânsito de Picos (Bloco B) e comportamento do respondente no trânsito (Bloco C).

3.5 SOBRE A ANÁLISE DE DADOS

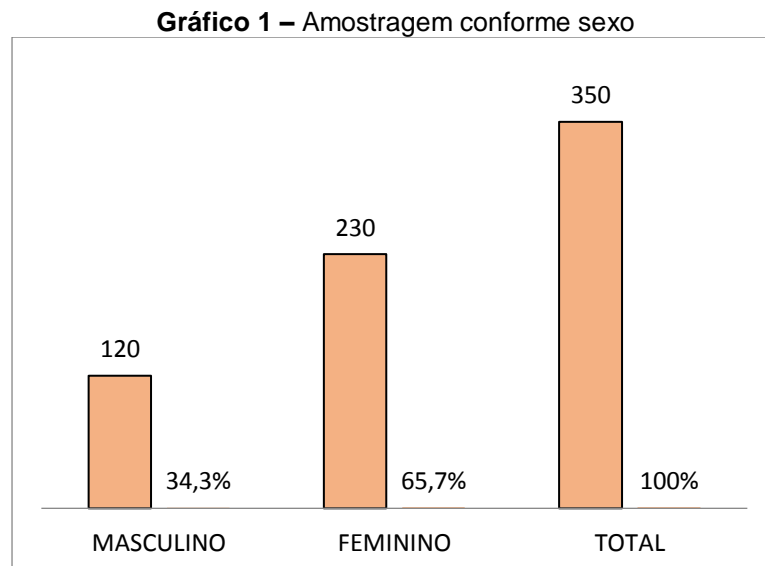
Os dados coletados foram tabulados no programa Statistical Package for the Social Sciences - SPSS Statistics e pelo Software R para organização e análise estatística. Então, aplicou-se o teste Qui-quadrado. Para validação do instrumento foi utilizada estatísticas descritivas.

4 RESULTADOS E ANÁLISES

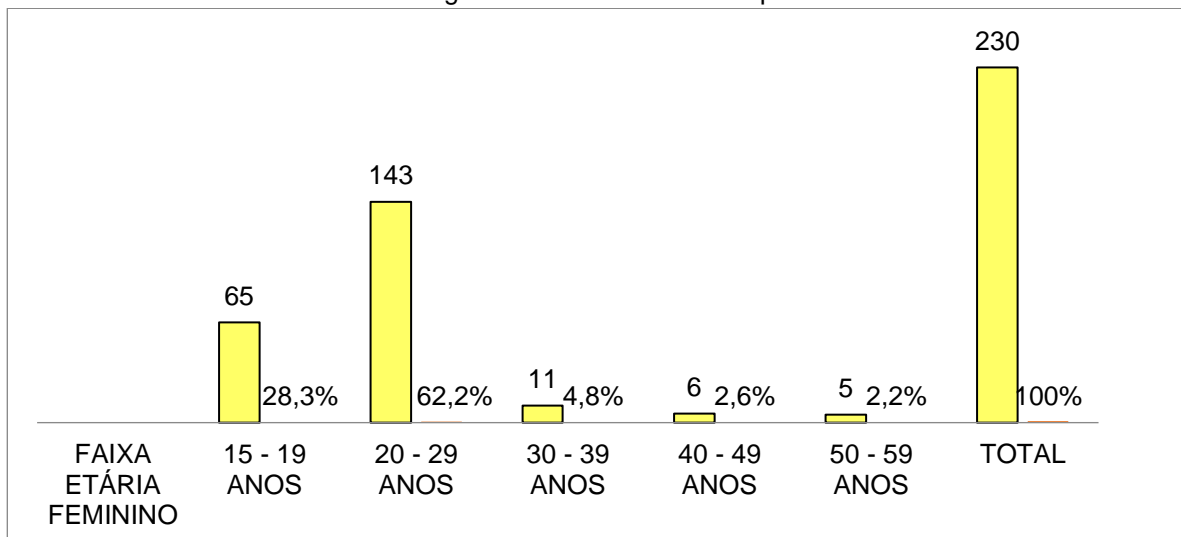
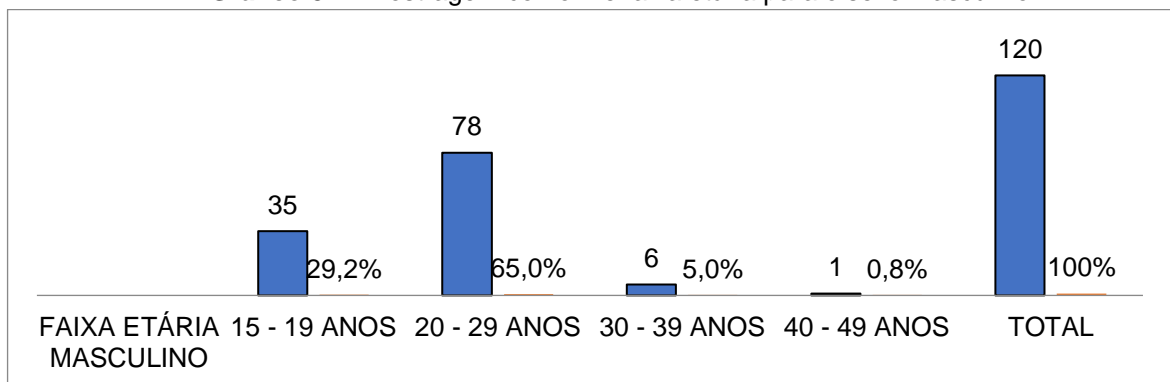
Os resultados apresentados a seguir foram obtidos a partir da aplicação de questionários, do tipo Escala Likert a 350 universitários do Campus Senador Helvídio Nunes de Barros Universidade Federal do Piauí (UFPI) - Campus Senador Helvídio Nunes de Barros, na cidade de Picos. Esses resultados, expresso através de respostas quantitativas, propiciam uma visão geral do pensamento do universitário sobre a mobilidade urbana. Descrevem também um panorama das características dos sujeitos desta amostra.

4.1 CARACTERIZAÇÃO DA AMOSTRA

Participaram desta pesquisa 350 universitários, sendo 65,7% (n=230) do sexo feminino e 34,3% (n=120) do sexo masculino. Constata-se pelo resultado, que a maioria dos entrevistados é do sexo feminino. Os participantes apresentam faixa etária entre 16 e 59 anos.

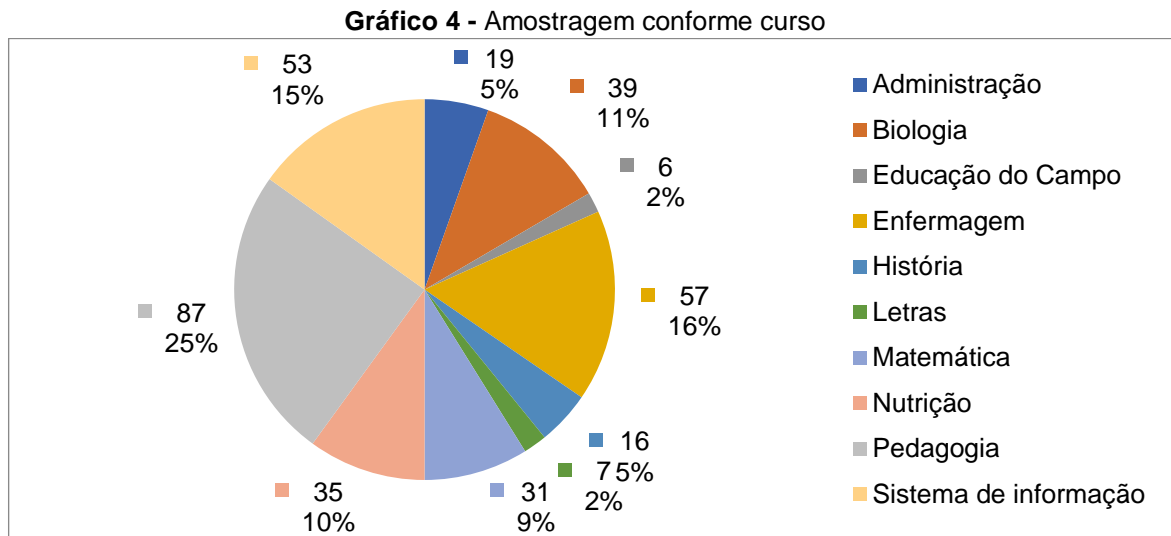


A amostra coletada no pátio e corredores da universidade mostra que a maioria dos entrevistados está na faixa etária entre 20 e 29 anos, tanto do sexo feminino (62,2%), como do sexo masculino (65%). Constata-se que a população é prioritariamente jovem, como era de se esperar para uma população de universitários.

Gráfico 2 - Amostragem conforme faixa etária para o sexo feminino**Gráfico 3 - Amostragem conforme faixa etária para o sexo masculino**

Foram entrevistados universitários dos mais distintos cursos que compõe o CSHBN, sendo que os participantes do curso de **Pedagogia** (25%) representaram o maior índice de participação na pesquisa, o curso de **Enfermagem** representou 16% de participação, o curso de **Sistema de Informação** 15% dos questionados, o curso de **Biologia** e o curso de **Nutrição** tiveram 11% e 10% de participação na pesquisa, respectivamente. Os cursos acima citados tiveram número considerável de participantes, sendo em sua maioria do sexo feminino, com exceção do curso de sistema de informação, em sua maioria do sexo masculino. Os cursos de **Educação do Campo** e **Letras** foram representados por 2% dos questionados cada, o curso de **Administração** por 5% dos participantes. Estes apresentam o maior número de participação do sexo feminino, sendo que o curso de **História** representou 5% de

participantes de ambos os sexos. O curso de **Matemática** apresentou 9% de participação com maioria do sexo feminino.



4.2 AMOSTRAGEM EM RELAÇÃO À MOBILIDADE

Numa pesquisa em que se pretende analisar as percepções de universitários com relação à mobilidade urbana, é importante saber se os mesmos são portadores da Carteira Nacional de Habilitação - CNH.

A partir das respostas constatou-se que 87% do sexo feminino não possuem Carteira Nacional de Habilitação, e apenas 13% são habilitadas. Do sexo masculino 75% não são habilitados, e os outros 25% são habilitados. Verificamos que, o percentual de participantes do sexo feminino portadoras de CNH (13%) é quase a metade do percentual do sexo masculino (25%), embora a maioria das entrevistadas sejam do sexo feminino.

Na tabela 1 pode-se perceber que os percentuais de sujeitos que conduzem e não conduzem, de ambos os sexos, se equivalem, embora tenhamos quase o dobro de entrevistados do sexo masculino com CNH em relação às condutoras. Entre os alunos universitários, atualmente, as mulheres conduzem mais sem carteira de motorista.

Tabela 1 – Percentuais conforme portadores de CNH e condução de veículo automotor em relação ao sexo

Sexo	Com CNH	Sem CNH	Conduzem	Não conduzem
Feminino	13%	87%	64%	36%
Masculino	25%	75%	65%	35%

Quando perguntamos se os sujeitos conduzem ou já conduziram sem habilitação, propondo uma perspectiva de passado e presente (tabela 2), verifica-se que os indivíduos do sexo masculino são mais propensos a cometerem infração por terem conduzido ou conduzirem veículos sem habilitação (73,3%) do que os do sexo feminino (51,3%). Constata-se, portanto, que os sujeitos do sexo masculino, no tempo, são mais imprudentes ao conduzir sem habilitação, do que os sujeitos do sexo feminino.

Tabela 2 - Amostragem conforme sexo, que conduziu ou conduz sem habilitação

Sexo	Conduziu ou conduz sem CNH		Total
	Não	Sim	
Feminino	112 (48,7%)	118 (51,3%)	230
Masculino	32 (26,7%)	88 (73,3%)	120
Total	144 (41,1%)	206 (58,9%)	350

Em relação aos totais de sujeitos, de ambos os sexos, que afirmam nunca terem conduzido sem habilitação, temos um percentual de 41,1%, ou seja, bem inferior ao percentual dos sujeitos que já conduziram ou conduzem sem habilitação que é de 58,9%. Conclui-se que, os universitários condutores, em sua maioria, circularam e circulam sem habilitação.

Ao perguntarmos através de qual meio de transporte os universitários se deslocam para a universidade, obtivemos as respostas expostas no gráfico 4.

Tabela 3 - Percentuais conforme meio de deslocamento para a universidade

Meio de transporte	Percentual geral	Sexo	
		Masculino	Feminino
A pé	31%	33%	30%
Ônibus Municipal	27%	22%	29%
Moto	21%	20%	22%
Van	8%	6%	10%
Carro	8%	12%	6%
Ônibus UFPI	3%	3%	3%
Bicicleta	1%	2%	0%
Nenhum	1%	2%	0%

Os dados referentes ao meio de transporte em que os universitários se deslocam para o campus são bem diversificados, sendo que a pé (31%), ônibus municipal (27%) e moto (21%) representam os principais meios de locomoção dos sujeitos, sejam homens ou mulheres. Nas vans, as mulheres são mais frequentes (10%) que os homens (6%) e quanto aos carros, os homens (12%) utilizam com mais frequência que as mulheres (6%). Vale ressaltar que alguns respondentes,

relataram que não usam nenhum meio de deslocamento (1%) para o campus, ou seja, só consideram como meio de locomoção, os transportes diversos, como carro, moto, van e ônibus, não compreendendo que andar a pé também é um meio de locomoção.

4.3 ANÁLISES DESCRITIVAS

O questionário aplicado (Apêndice 1), apresentava afirmações sobre 3 aspectos: Formação sobre o trânsito (Bloco A), Percepção sobre o trânsito de Picos (Bloco B) e Comportamento no trânsito (Bloco C). Os participantes deveriam escolher a opção apresentada segundo sua concordância ou discordância. A cada resposta foi atribuído um escore, as opções de resposta eram: discordo totalmente (1), discordo (2), nem discordo nem concordo (3), concordo (4) e concordo totalmente (5). Os 350 sujeitos responderam os três blocos de questões. As questões de cada bloco foram numeradas a partir da letra do bloco e número de ordem da questão, descritos nas tabelas 4 (bloco A), 5 (bloco B) e 6 (bloco C), a seguir.

Nas mesmas tabelas, são expostas as médias dos escores atribuídos a cada resposta, dando uma ideia da tendência dos respondentes sobre discordância ou concordância para as afirmações. O intervalo de confiança expõe o limite inferior e superior da média em relação ao desvio padrão (limite inferior = média - desvio padrão; limite superior = média + desvio padrão).

Tabela 4 – Média e desvio padrão dos escores atribuídos às questões do Bloco A

Questões	Média	Desvio padrão	Intervalo de Confiança
BLOCO A - FORMAÇÃO SOBRE O TRÂNSITO			
A1 As aulas sobre o trânsito ensinado na escola contribuíram na minha formação	3,71	1,24	2,47 – 4,95
A2 Nunca tive aulas sobre o trânsito na escola	2,60	1,63	0,97 – 4,13
A3 Respeitar as leis de trânsito é respeitar a própria vida	4,90	0,13	4,77 – 5,03
A4 As placas de trânsito têm a finalidade de organizar o trânsito	4,85	0,41	4,44 – 5,26
A5 Devo conhecer meus direitos e deveres sobre as leis de trânsito	4,94	0,35	4,59 – 5,29
A6 As aulas teóricas da autoescola são suficientes na formação para o trânsito	2,82	1,27	1,55 – 4,09
A7 O trânsito é um espaço coletivo, portanto, motoristas e pedestres devem estar atentos ao seu bom funcionamento	4,90	0,50	4,40 – 5,40

No Bloco A, investigou-se o nível de formação do indivíduo sobre a temática do trânsito. O bloco é composto por sete questões afirmativas (A1 a A7), a partir das

quais os sujeitos manifestavam sua discordância (escores 1 e 2), neutralidade (escore 3) ou concordância (escores 4 e 5).

Conforme os resultados obtidos através da análise descritiva (média), os participantes têm tendência a concordar totalmente com as afirmações das questões **A3, A4, A5 e A7**, as quatro médias representadas são representadas pelo escore 4, mas com intervalo de confiança entre 4 e 5. A partir das concordâncias, é possível supor que os sujeitos têm informações básicas sobre o trânsito, o que pode ter ocorrido a partir de campanhas ou outros meios de divulgação e comunicação cotidiana, tendo em vista que eles estão mais propensos a discordar nas questões A1(média 3,71) e A6 (média 2,82), nas quais avaliam a formação sobre o trânsito recebida na escola e na autoescola como deficitária. É certo que muitos não tiveram ainda acesso à autoescola, porém, o que o resultado deixa supor é que percebem que as aulas das autoescolas impactam menos ainda que a formação escolar básica sobre o trânsito, no que a média da questão A2 (média 2,60) corrobora, pois discordam que nunca tiveram aulas sobre o trânsito na escola, ou seja, uma parte dos respondentes teve conhecimento de forma introdutória, sobre o trânsito, na sua formação escolar.

Analisa-se de acordo com a opinião de Martins (2007) e Brandão (1993), que a escola sendo um espaço educativo deve promover uma educação no trânsito significativa, para que, desse modo os alunos absorvam e compreendam desde cedo as normas e condutas, nesse processo de ensino aprendizagem, com o objetivo de orientá-lo, buscando impactá-lo para apreenderem como relacionar-se com a mobilidade de maneira educada. Ressaltando ainda, que mesmo as aulas da autoescola não promovendo uma aprendizagem expressiva na nossa realidade, é fundamental obedecer à legislação de trânsito, desse modo o indivíduo comprova exercer o papel de cidadão com ética e educação. Apontando também, que as campanhas educativas têm o papel de comover a realidade do trânsito vivenciada pelos usuários, como forma de humaniza-los, através de diversos meios de comunicação, ou seja, propiciando novos conhecimentos e desafios para confrontar o contexto atual da mobilidade. Essa realidade pode ser sanada pela educação que pode acontecer em qualquer lugar, pois as relações com o trânsito acontecem cotidianamente, visto que estamos em constante aprendizagem.

No Bloco B, verificaram-se as respostas dos participantes, sobre a percepção do trânsito na cidade de Picos. O bloco é composto por dez questões afirmativas (B1 a B10).

Tabela 5 – Média e desvio padrão dos escores atribuídos às questões do Bloco B

Questões	Média	Desvio padrão	Intervalo de Confiança
BLOCO B - PERCEPÇÃO SOBRE O TRÂNSITO DE PICOS			
B1 O trânsito é desorganizado e agressivo	4,45	0,80	3,65 – 5,25
B2 A situação do trânsito é de responsabilidade da prefeitura	3,46	1,10	2,36 – 4,56
B3 As pessoas estão cada vez mais apressadas no trânsito	4,84	0,45	4,39 – 5,29
B4 A imprudência é a causa da maior parte dos acidentes	4,74	0,59	4,15 – 5,33
B5 Há sinalização adequada para que o trânsito aconteça de maneira segura	2,70	1,31	1,39 – 4,01
B6 Frequentemente, os motoristas não percebem os pedestres, ciclistas e motociclistas no trânsito.	4,22	0,88	3,34 – 5,10
B7 O carro e a motocicleta representam símbolo de poder para os condutores	3,89	1,20	2,69 – 5,09
B8 O transporte público é considerado de qualidade e eficiente	2,09	1,17	0,92 – 3,26
B9 As calçadas são intransitáveis, com alturas diferentes e esburacadas	4,43	0,90	3,53 – 5,33
B10 A falta de conhecimento e a falta de respeito às leis tem ocasionado o grande número de acidentes	4,70	0,60	4,10 – 5,30

Nas questões B1 (média 4,45), B3 (média 4,84) e B4 (média 4,74) os respondentes têm a tendência em concordar que o trânsito está cada vez mais agressivo e desorganizado, o que pode ser um reflexo da pressa da vida atual e que a imprudência é a causa de acidentes. Essa percepção demonstra que a pressa e a imprudência, segundo os entrevistados, geram um trânsito violento e são fatores determinantes para o atual cenário da mobilidade na cidade.

Na questão B10 (média 4,70), concordam que a falta de conhecimento e a falta de respeito às leis tem ocasionado um grande número de acidentes, constata-se nesse item que os respondentes associam a falta de conhecimento e respeito às leis aos frequentes acidentes na cidade. Essa percepção confirma que a educação no trânsito está aquém dos níveis aceitáveis, pois conhecer e respeitar as leis de trânsito né fator primordial para a redução de acidentes.

Na questão B2 (média 3,46), não concordam, nem discordam que a situação do trânsito seja de responsabilidade da prefeitura. Se analisarmos o intervalo de confiança, percebemos que 95% dos respondentes marcaram entre os escores 2 e 5. Isso demonstra que os sujeitos não têm uma opinião consistente sobre o papel da

prefeitura na organização do trânsito ou que percebem que não é somente a prefeitura que é responsável pelo sistema de trânsito, mas todos, órgãos públicos e usuários.

Nas questões B5 (média 2,70) e B8 (média 2,09), os sujeitos discordam que há sinalização adequada para que o trânsito aconteça de maneira segura e que o transporte público é considerado de qualidade e eficiente. Portanto, os participantes percebem que a sinalização existente na cidade é insuficiente para garantir uma circulação segura e avaliam o transporte público como ineficiente para atender as necessidades de locomoção da população.

Nas questões B6 (média 4,22) e B9 (média 4,43), os respondentes concordam que as calçadas são intransitáveis e que os motoristas não percebem os pedestres, ciclistas e motociclistas no trânsito. Essa percepção ratifica a situação estrutural das calçadas de Picos, com difícil acessibilidade, de alturas diferentes e com objetos interrompendo a circulação dos pedestres, o que pode ser responsável por levar os pedestres a circular pelas vias, acarretando, com isso, a probabilidade de motoristas, ciclistas e motociclistas não perceberem, a tempo de evitar acidentes, esse deslocamento dos transeuntes, que não raramente é feito de forma abrupta.

Na questão B7 (média 3,89), a média nos informa que os respondentes têm tendência concordar que o carro e a motocicleta representam símbolo de poder para os condutores, entretanto, pelo amplo intervalo de confiança (entre 2 e 5), percebe-se que os sujeitos não têm uma opinião estabelecida sobre esta afirmação.

Têm-se analisado, que os respondentes percebem como vem acontecendo à realidade da mobilidade na cidade de Picos, o que nos revela, que os indivíduos veem que uma das causas do trânsito está ligado à pressa e ao desrespeito do outro, entretanto não se incluem, eles próprios, nesse tipo de comportamento na circulação. Em consonância com DaMatta (2010) e Machado (1996), os sujeitos comportam-se de maneira individualista, ultrapassando as leis em prol de um motivo particular e o ambiente torna-se um ambiente hostil, no qual, as situações que ocorrem no trânsito, como acidentes, mortes, estão sendo vulgarizados, nesse contexto, todavia esse quadro poderia evitado.

Segundo Rozestraten (1986), o assunto sobre o trânsito diz respeito aos órgãos públicos, no sentido de que, essas entidades do governo que traçam as leis, estruturam as ruas com as placas de sinalização, mas todos os sujeitos são os

participantes ativos, seja seguindo e infringindo as leis, todos são responsáveis pelo sistema de trânsito.

De acordo com os resultados sobre a percepção acerca do transporte público da cidade ser deficitário, se reflete na fala de Berwing (2013) e Vasconcelos (1998), que esse problema está relacionado ao posicionamento errado das políticas públicas, que valorizam o carro como principal meio de locomoção e ignora-se o uso do transporte público, o que ocasiona a crise urbana dos transportes, em virtude do grande fluxo de veículos em circulação.

No Bloco C, analisam-se as respostas dos participantes, sobre seu próprio comportamento no trânsito. O bloco é composto por sete questões afirmativas (C1 a C7).

Tabela 6 – Média e desvio padrão dos escores atribuídos às questões do Bloco C

BLOCO C - COMPORTAMENTO NO TRÂNSITO	Média	Desvio padrão	Intervalo de Confiança
C1 Meu comportamento influencia o trânsito	4,67	0,66	4,01 – 5,33
C2 Meu comportamento em relação ao trânsito está de acordo com o que observo	3,53	1,27	2,26 – 4,80
C3 Busco ser prudente no trânsito	4,59	0,81	3,78 – 5,40
C4 Tenho costume de andar sempre na faixa de pedestre	3,89	1,21	2,68 – 5,10
C5 Quando me irritam no trânsito, não me reconheço, perco o controle	2,02	1,32	0,7 – 3,34
C6 Já fui vítima de acidente no trânsito vítima como pedestre ou motorista	2,24	1,72	0,52 – 3,96
C7 Já provoquei acidente no trânsito como pedestre ou motorista	1,38	1,03	0,35 – 2,41

De acordo com os resultados obtidos através da análise descritiva (média), os participantes estão propensos a concordar totalmente com as afirmações das questões **C1 e C3**. No entanto, na questão **C4** apenas concordam. Nas questões C1(média 4,67) e C3 (média 4,59), os entrevistados concordam que o comportamento influencia o trânsito e que buscam ser prudentes no trânsito, ou seja, a prudência foi verificada como fator importante no trânsito, assim como o comportamento dos questionados. Muitos (95%) responderam a essas afirmações com os escores 4 e 5, sendo este o intervalo de confiança. Na questão C4 (média 3,89), os participantes nem concordam, nem discordam sobre o costume de andar sempre na faixa de pedestre, verifica-se também que o intervalo de confiança é amplo (entre 3 e 5), deixando a entender que muitas vezes não fazem uso da faixa,

embora tenham a compreensão da importância da faixa de pedestre para a locomoção no trânsito.

Na questão C2 (média 3,53), os respondentes têm tendência em concordar que seu comportamento em relação ao trânsito está de acordo com o que observam, embora o intervalo de confiança (entre 2 e 5), mostre que a dispersão dessas opiniões é muito grande, vão de discordo a concordo totalmente. Os respondentes demonstram que nas diversas situações vivenciadas no trânsito, parte influencia seu comportamento, embora para outros não signifique influência.

Nas questões C5, C6 e C7, discordam das afirmações: “quando me irrita no trânsito, não me reconheço, perco o controle” (média 2,02), “já fui vítima de acidente no trânsito como pedestre ou motorista” (média 2,24) e “já provoquei acidente no trânsito como pedestre ou motorista” (média 1,38). No cenário atual, manter o controle é sempre um aspecto positivo no trânsito, esse comportamento confirmado pelos participantes pode ser um dos fatores, para que, como pedestre ou motorista, os mesmos não tenham provocado ou sofrido algum tipo de acidente.

Os entrevistados têm uma visão positiva sobre sua participação no trânsito. Percebem-se como prudentes, calmos e obedientes às leis de trânsito. O que se contradiz com a percepção sobre o trânsito de Picos, que segundo os mesmos, é agressivo, desorganizado e inseguro.

De acordo com o comportamento dos participantes percebe-se que, no ponto de vista de Martins (2007) e Mello (2002), as relações entre os indivíduos são fundamentais para que o deslocamento aconteça com constância e tranquilidade, sendo necessário o diálogo e o respeito, tanto no individual como no coletivo, ressaltando a importância dos direitos e deveres que cada um possui para circular no trânsito.

Em algumas situações demonstradas pelos respondentes, entende-se que mesmo comportando-se de maneira adequada no trânsito, em algum momento acabam desobedecendo as leis, quando não andam na faixa de pedestre. Ecco e Banaskeski (2009) relatam que o ser humano apresenta distintos comportamentos, que são adquiridos através das vivências sociais.

A seguir demonstramos os cruzamentos dessas variáveis, na tentativa de encontrar a relação entre elas.

4.4 TESTES DE SIGNIFICÂNCIA POR CRUZAMENTO DE VARIÁVEIS

Utilizaremos o teste Qui-quadrado para verificar se existe associação entre as variáveis ou afirmações dos diversos blocos. Nesse teste calcula-se a significância, ou seja, se uma variável influencia a outra. Para que haja essa influência é necessário que o valor p seja menor que 0,05, caso contrário a hipótese é nula, ou seja, não existe associação entre as variáveis.

Nas tabelas a seguir estão expostos os cruzamentos de variáveis entre os Blocos A (Formação), Bloco B (Percepção), Bloco C (Comportamento) e entre alguns dados de caracterização da amostra.

Tabela 7 – Cruzamento das variáveis formação e percepção do trânsito

Variáveis	Valor - P
(A1) As aulas sobre o trânsito ensinadas na escola contribuíram na minha formação x (B10) A falta de conhecimento e a falta de respeito às leis tem ocasionado o grande número de acidentes	0,70
(A6) As aulas teóricas da autoescola são suficientes na formação para o trânsito x (B10) A falta de conhecimento e a falta de respeito às leis tem ocasionado o grande número de acidentes	0,27
Habilitação x (B10) A falta de conhecimento e a falta de respeito às leis tem ocasionado o grande número de acidentes	0,55
Habilitação x (B4) A imprudência é a causa da maior parte dos acidentes	0,14

Verifica-se, de acordo com os cruzamentos de variáveis da tabela 7, que a percepção sobre o trânsito, dos respondentes, não é influenciada pelo seu nível de formação. Muitos não têm carteira ou nunca passaram pela autoescola, mas mesmo assim, apresentam uma percepção correta sobre as leis de trânsito, conforme demonstrado pelas médias atribuídas na tabela 5 às afirmações sobre as leis e ações no trânsito. Pelas médias também se percebe que tiveram uma formação básica na escola, mas que não chega a ser significativa para a compreensão das leis ($p=0,70$). Também não percebem como significativa as informações da autoescola ($p=0,27$), nem a compreensão está associada ao fato de terem ou não habilitação ($p=0,55$ e $p=0,14$). O que nos deixa na dúvida sobre onde obtiveram o conhecimento que expressam como adquirido ou se pensam que possuem o conhecimento. Não fizemos teste de conhecimento para confirmar essa hipótese, pois procuramos identificar somente a percepção sobre seu próprio conhecimento.

Nesse sentido, de acordo com Ecco e Banaszkeski (2009) e Martins (2007), o comportamento adotado no trânsito é orientado por leis que preveem as ações corretas, bem como as ações incorretas e constituídas através de responsabilização

civil e criminal, dessa forma é essencial que campanhas de educação para o trânsito, aconteçam nas escolas, entre outros espaços, por meio de ações publicitárias e outros meios.

Tabela 8 – Cruzamento das variáveis entre percepção e comportamento no trânsito

Variáveis	Valor - P
(B6) Frequentemente, os motoristas não percebem os pedestres, ciclistas e motociclistas no trânsito X (C3) Busco ser prudente no trânsito	0,94
(B5) Há sinalização adequada para que o trânsito aconteça de maneira segura x (C4) Tenho costume de andar sempre na faixa de pedestre	0,70
(B3) As pessoas estão cada vez mais apressadas no trânsito x (C5) Quando me irritam no trânsito, não me reconheço, perco o controle.	0,17
Você acha que faz parte do trânsito x (B4) A imprudência é a causa da maior parte dos acidentes	0,93
(B4) A imprudência é a causa da maior parte dos acidentes x (C3) Busco ser prudente no trânsito	0,03
(B6) Frequentemente, os motoristas não percebem os pedestres, ciclistas e motociclistas no trânsito x (B9) As calçadas são intransitáveis, com alturas diferentes e esburacadas	0,00

Na tabela 8 analisamos a significância entre as variáveis do grupo de percepção sobre o trânsito (Bloco B) e comportamento (Bloco C). As três primeiras linhas da tabela nos informam que não existe relação entre o que os sujeitos percebem no trânsito e seu próprio comportamento. Os três cruzamentos mostram valores de p muito superiores a 0,05. Eles percebem os problemas, mas sempre os causadores são “os outros” e não eles mesmos, como se não fizessem parte do trânsito ou tivessem um comportamento diferente do comportamento dos demais ($p=0,93$). Isso se confirma pelo valor significativo obtido no cruzamento de B4 e C3 ($p=0,03$), onde estão associados à imprudência dos outros e a prudência do próprio sujeito entrevistado.

Analisa-se no ponto de vista de Vasconcelos (1998), que no trânsito, as relações entre os usuários têm evidenciado um espaço constante de conflitos coletivos.

A última linha da tabela 8 faz uma associação da não percepção dos motoristas em relação aos pedestres e a ausência de calçadas trafegáveis ($p=0,00$), com alto nível de significância. Essa associação destaca a ausência de estrutura do espaço público de mobilidade de Picos e o fato dessa ausência interferir no risco de acidentes.

Tabela 9 – Cruzamento das variáveis entre formação e comportamento no trânsito

Variáveis	Valor – P
(A1) As aulas sobre o trânsito ensinado na escola contribuíram na minha formação x (C3) Busco ser prudente no trânsito	0,10
(A6) As aulas teóricas da autoescola são suficientes na formação para o trânsito x (C3) Busco ser prudente no trânsito	0,33
(A1) As aulas sobre o trânsito ensinado na escola contribuíram na minha formação x (C4) Tenho costume de andar sempre na faixa de pedestre	0,02
(A6) As aulas teóricas da autoescola são suficientes na formação para o trânsito x (C4) Tenho costume de andar sempre na faixa de pedestre	0,04

Analisa-se de acordo com os cruzamentos das variáveis da tabela 9, que a formação em educação para o trânsito, dos respondentes, não influencia o comportamento adotado no trânsito do respondente, no que diz respeito à prudência, enquanto pedestre ou motorista no sistema de trânsito. O fator p demonstra que não existe relação entre as variáveis A1 e C3 ($p=0,10$), assim como A6 e C3 ($p=0,33$). Constata-se que, o trânsito sendo um ambiente igualitário, em que os indivíduos devem ser cautelosos para o seu funcionamento, os participantes demonstram que o comportamento que possuem não é influenciado pela formação. Entretanto, a formação está relacionada com o uso da faixa de pedestre, tanto no caso da formação escolar ($p=0,02$), como na formação recebida nas autoescolas ($p=0,04$), o que confirma a ideia de que os respondentes possuem uma formação básica, para ser pedestres, recebida principalmente através da escola.

De acordo com Ecco e Banaszkeski (2009), Andrino (2001) e Berwing (2013) a educação para o trânsito é a base para modificar o comportamento do ser humano no trânsito, uma vez que essa formação vai além do espaço escolar, considerando suas vivências, para que assim, desperte uma nova compreensão sobre como utilizar o ambiente de deslocamento, substituindo ações individualistas, por ações coletivas de solidariedade.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O objetivo do estudo foi analisar a percepção dos jovens, da Universidade Federal do Piauí – UFPI – Campus Senador Helvídio Nunes de Barros, sobre o trânsito da cidade Picos/PI, buscando compreender como os indivíduos relacionam-se com a mobilidade urbana da cidade, abrangendo alguns aspectos como: a formação inicial ensinada na escola sobre o trânsito, a percepção sobre o trânsito de Picos e o comportamento adotado no trânsito.

Com o resultado da pesquisa foi possível perceber que os universitários têm a formação inicial orientada pela escola sobre a importância do trânsito para que a mobilidade aconteça de modo seguro, assim como os mesmos têm consciência sobre a relevância das leis de trânsito, das placas de sinalização, sobre os direitos e deveres que cada um deve assumir dentro dessas relações sociais, bem como compreendem que o trânsito é um ambiente em que todos podem explorá-lo de forma democrática. Por outro lado, analisa-se que mesmo os sujeitos tendo conhecimento, de forma básica, sobre as leis de trânsito na sua formação escolar ou na sua formação, pela autoescola, para tirar a carteira nacional de habilitação, ainda assim burlam as normas de trânsito, quando a grande parcela dos entrevistados, conduz sem habilitação.

Buscou-se também entender, como o público participante vê a mobilidade urbana na cidade de Picos - Piauí, verificando-se, pelas respostas, que consideram que a infraestrutura de trânsito oferecida pela cidade tem uma parcela de responsabilidade sobre a maneira como os sujeitos se relacionam no trânsito. No entanto, a responsabilização, na percepção dos respondentes, também recai sobre o comportamento dos usuários no sistema de trânsito quando adotam uma postura agressiva e imprudente, aliada à falta de respeito às leis e ao trânsito, evidenciado o esgotamento entre os indivíduos no contexto vivenciado.

Diante do exposto, observa-se que os participantes compreendem que o comportamento praticado interfere em como a mobilidade acontece. Constata-se que conhecem seus deveres e direitos, conforme as normas de trânsito estabelecem. Os sujeitos, na sua aceção, adotam posturas diferentes em relação ao que observam, ou seja, se consideram exceções à regra que descrevem perceber nas ruas, ou seja, buscam serem pacíficos, prudentes, calmos e que nunca foram vítimas nem provocaram acidentes.

Frente a esta questão, a mobilidade urbana sendo um espaço de relações sociais, têm se tornado um ambiente de rivalidade entre os cidadãos, em que se tem revelado através dos acidentes no trânsito e se revela na percepção dos sujeitos.

Entretanto, a educação tem o poder social de colaborar em sanar essas práticas inadequadas no trânsito, seja eliminando ou ao menos as reduzindo. Pois, ao promover ações, tanto individuais como coletivas, através de práticas educativas significativas, os indivíduos adquirem conhecimentos, formam comportamentos e aprendem a praticar hábitos que, internalizados, refletem sobre o modo de vida urbana.

De um modo geral, pode-se dizer que o objetivo do estudo foi atingido, no entanto, foi um desafio realizar o levantamento de dados sobre a mobilidade urbana de Picos, no que se refere à ocorrência de acidentes e suas vítimas. Segundo as informações de um membro da Secretaria de Transporte, Trânsito e Mobilidade Urbana de Picos (STRAM) têm-se muita dificuldade de coletar esses dados, uma vez que no hospital da cidade não possui um núcleo que faça o acompanhamento.

Nesse contexto seria importante que o poder público, juntamente com a Secretaria de Transporte, Trânsito e Mobilidade Urbana (STRAM) da cidade adotasse medidas e a implementação de políticas públicas eficazes que promovam o envolvimento e a participação de toda a população nas questões relacionadas ao trânsito, seja na escola, na rua, nas praças, com isso, desenvolvendo ações educativas sobre a mobilidade urbana, conscientizando da importância desse espaço igualitário chamando trânsito, de forma justa, mais humana e cidadã.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANDRINO, M. H. **Educar para o trânsito: uma prática do professor**. São Paulo: Kalimera, 2001.
- BERWIG, A. **Direito do Trânsito**. Ijuí: UNIJUÍ, 2013.
- BRANDÃO, C. R. **O que é educação**. São Paulo: Brasiliense, 1993.
- BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988.
- BRASIL. **Código de trânsito brasileiro**. Instituído pela Lei no. 9.503, de 23 de setembro de 1997. 2. ed. Brasília: Câmara dos Deputados, Coordenação de Publicações, 2004.
- DAMATTA, Roberto. **Fé em Deus e Pé na Tábua**. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.
- ECCO, I.; BANASKESKI, A. A. Educação para o trânsito: um olhar para o contexto escolar. **Web Artigos**, 2009. Disponível em: <<https://www.webartigos.com/artigos/educacao-para-o-transito-um-olhar-para-o-contexto-escolar/15180>>. Acesso em: 18 out. 2018.
- FOLHA ATUAL. Desenvolvido por Jailson Dias, 2015. Objetivo do site pautada na veracidade dos fatos sobre as notícias de Picos, Piauí e Brasil. Disponível em: <http://folhaatual.com.br/2015/index.php?page=shmt&ma_id=9316>. Acesso em: 22 nov. 2018.
- FREIRE, P. **Pedagogia da Indignação: cartas pedagógicas e outros escritos**. São Paulo: UNESP, 2000.
- GIL, Antônio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social** 6. ed. 2. Reimpr. São Paulo: Atlas, 2009.
- IBGE. Desenvolvido por Brasil em Síntese. 2018. Objetivo do site é um sistema de informações do IBGE sobre os municípios e estados do Brasil. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pi/picos/panorama>>. Acesso: 25 nov. 2018.
- MACIEL, M. Trânsito e educação numa proposta transversal. **Caderno Discente do Instituto Superior de Educação**. Ano 2, n.2. Aparecida de Goiânia (GO), 2008. Disponível em: <<http://www.unifan.edu.br/files/pesquisa/Artigo%20TR%C3%82NSITO%20E%20EDUCA%C3%87%C3%83O%20NUMA%20PROPOSTA%20TRANSVERSAL.pdf>>. Acesso em: 14 nov. 2018
- MACHADO, A. P. Comportamento e trânsito. **Psicologia Argumento**. Curitiba, PUC - PR, v.14, n.18, junho de 1996.

MARCONI, M.; LAKATOS, E. **Técnicas de pesquisa**: planejamento e execução de pesquisas, amostragens e técnicas de pesquisa e elaboração, análise e interpretação de dados. São Paulo: Atlas, 2004.

MARTINS, J. P. **A Educação de Trânsito**: campanhas educativas nas escolas. Edição 1. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2007.

MANTOVANI, Roberta. **Vida em trânsito**. São Paulo: Lemos, 2003

MELLO, Guiomar Namó. **Ofício de Professor**: aprender mais para ensinar melhor. V.8 – Ética e Cidadania. São Paulo: Fundação Victor Civita, 2002.

PONTAL PIAUÍ. Desenvolvido por Jose Vera, 2018. Objetivo do site é informar as notícias dos acontecimentos referentes ao estado do Piauí. Disponível em: <<https://www.pontalpiaui.com/frota-de-picos-possui-mais-de-55-mil-veiculos/>>. Acesso em: 22 nov. 2018.

ROESCH, Sylvia M. A. **Projetos de Estágio e de Pesquisa em administração**: guia para estágios, trabalho de conclusão, dissertações e estudo de caso. 3 ed. São Paulo: Atlas, 2005.

ROZESTRATEN, Reinier J. A. A Psicologia social e o trânsito. **Psicologia, Ciência e Profissão**, 2, 22-23. Brasília, 1986.

SILVA, A. A. S. et al. **Educação para o trânsito**. Belo Horizonte: Centro Universitário De Belo Horizonte, 2012.

VASCONCELOS, Eduardo A. **O que é Trânsito**. 3. ed. São Paulo: Brasiliense, 1998. 96 p.

APÊNDICE 1



UNIVERSIDADE FEDERAL DO PIAUÍ
CURSO DE LICENCIATURA EM PEDAGOGIA
PESQUISA SOBRE AS RELAÇÕES NO TRÂNSITO NA CIDADE DE PICOS/PI



Prezado (a) Discente, solicito sua colaboração na resposta a esse instrumento de pesquisa, que tem como finalidade coletar dados para meu Trabalho de Conclusão de Curso (TCC), sob a orientação da Prof.^a Dr.^a Ada Raquel Teixeira Mourão. Nosso objetivo é analisar o que pensam os discentes dessa universidade sobre as relações estabelecidas no trânsito na cidade de Picos. Pedimos, por gentileza, o completo preenchimento dessa escala, lembrando que não existem respostas certas ou erradas e seu conhecimento não será medido, apenas necessitamos de informações que possam contribuir para a compreensão dessa realidade. Muito Obrigada, Ernanda Oliveira.

DADOS DO INSTRUMENTO DE PESQUISA

Questionário número:	Data:
----------------------	-------

DADOS DO RESPONDENTE

Idade:	Sexo: F (<input type="checkbox"/>) M (<input type="checkbox"/>)	Curso:	
Possui habilitação? Sim (<input type="checkbox"/>) Não (<input type="checkbox"/>)	Conduz algum veículo? Sim (<input type="checkbox"/>) Não (<input type="checkbox"/>)	Através de qual ou quais meio(s) de transporte(s) você se desloca para a universidade?	
Já conduziu ou conduz sem habilitação? Sim (<input type="checkbox"/>) Não (<input type="checkbox"/>)	Você acha que faz parte do trânsito? Sim (<input type="checkbox"/>) Não (<input type="checkbox"/>)	Desde a escola até hoje, você teve algum contato com as leis de trânsito? Sim (<input type="checkbox"/>) Não (<input type="checkbox"/>)	

ASSINALE O SEU GRAU DE CONCORDÂNCIA COM AS AFIRMATIVAS ABAIXO**A. FORMAÇÃO SOBRE O TRÂNSITO.**

Itens	Concordo totalmente	Concordo parcialmente	Nem concordo nem discordo	Discordo parcialmente	Discordo totalmente
01. As aulas sobre o trânsito ensinadas na escola contribuíram na minha formação.					
02. As placas de trânsito têm a finalidade de organizar o trânsito.					
03. Devo conhecer meus direitos e meus deveres com relação ao sistema de trânsito.					
04. As aulas teóricas da autoescola são suficientes na formação para o trânsito.					

B. PERCEPÇÃO SOBRE O TRÂNSITO NA CIDADE DE PICOS.

Itens	Concordo totalmente	Concordo parcialmente	Nem concordo nem discordo	Discordo parcialmente	Discordo totalmente
05. O trânsito é desorganizado e agressivo.					
06. A situação do trânsito é de responsabilidade da prefeitura.					

07. As pessoas estão cada vez mais apressadas no trânsito.					
08. A imprudência é a causa da maior parte dos acidentes.					
09. Há sinalização adequada para que o trânsito aconteça de maneira segura.					
10. Frequentemente, os motoristas não percebem os pedestres, ciclistas e motociclistas no trânsito.					
11. O carro e a motocicleta representam símbolo de poder para os condutores.					
12. O transporte público é considerado de qualidade e eficiente.					

C. COMPORTAMENTOS NO TRÂNSITO.

Itens	Concordo totalmente	Concordo parcialmente	Nem concordo nem discordo	Discordo parcialmente	Discordo totalmente
13. Meu comportamento influencia o trânsito.					
14. Busco ser prudente no trânsito.					
15. Tenho costume de andar sempre na faixa de pedestre.					
16. Quando me irritam no trânsito, não me reconheço, perco o controle.					
17. Já provoquei acidente no trânsito. *como pedestre ou motorista					

Obrigada pelas respostas!!!



**TERMO DE AUTORIZAÇÃO PARA PUBLICAÇÃO DIGITAL NA BIBLIOTECA
"JOSÉ ALBANO DE MACEDO"**

Identificação do Tipo de Documento

- () Tese
 () Dissertação
 (X) Monografia
 () Artigo

Eu, - Ermanda Dayse da Cunha de Oliveira,
 autorizo com base na Lei Federal nº 9.610 de 19 de Fevereiro de 1998 e na Lei nº 10.973 de
 02 de dezembro de 2004, a biblioteca da Universidade Federal do Piauí a divulgar,
 gratuitamente, sem ressarcimento de direitos autorais, o texto integral da publicação
Educação ou falta de Educação para o trânsito: A percepção de universitários sobre a mobilidade urbana em Picos-Piauí,
 de minha autoria, em formato PDF, para fins de leitura e/ou impressão, pela internet a título
 de divulgação da produção científica gerada pela Universidade.

Picos-PI 26 de fevereiro de 20 19.

Ermanda Dayse da Cunha de Oliveira
Assinatura

Assinatura