

## EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO: CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES PELAS CALÇADAS E FAIXAS DE ROLAMENTO EM FRENTE ÀS ESCOLAS

**Emerson Gervásio de Almeida**

Mestranda do Programa de Pós-graduação em Geografia – UFU  
[emersonger@mgt.com.br](mailto:emersonger@mgt.com.br)

**Luiza de Resende**

Mestrando do Programa de Pós-graduação em Geografia – UFU  
[luiresende@yahoo.com.br](mailto:luiresende@yahoo.com.br)

**William Rodrigues Ferreira**

Professor Doutor do Instituto de Geografia da Universidade Federal de Uberlândia.  
[wferreira@ufu.br](mailto:wferreira@ufu.br)

### RESUMO

O presente estudo aborda a educação para o trânsito e tem como objetivo analisar o comportamento de condutores de veículos automotivos e pedestres, especialmente próximo a escolas, onde se verifica grande fluxo de pedestres e motoristas ao se dirigirem a este local no horário de aula no qual contribui para que conflitos e acidentes aconteçam. Nessa perspectiva, a metodologia para a realização desta pesquisa foram levantamento bibliográfico, registros fotográficos, observação, tabulação de dados e também a aplicação de 100 questionários em trabalho de campo, no mês de junho de 2007, com a finalidade de entender a realidade da circulação na proximidade de uma escola localizada em Uberlândia – MG. A pesquisa demonstra que a educação para o trânsito é necessária para diminuir os conflitos entre motoristas e pedestres, pois isso só se daria através de uma mudança de hábito e comportamento que desse prioridade à vida. Os resultados afirmam a importância da mudança de conduta por meio da educação para o trânsito. Como já foi assinalado, os deslocamentos dos pedestres devem ocorrer nas calçadas e na faixa de pedestres destinada a eles. Assim, os motoristas precisam respeitar a faixa de pedestres e a sinalização como também efetivar a mudança de comportamento e atitudes de motoristas e pedestres não só através da escola, mas também de políticas públicas eficientes para diminuir a insegurança no trânsito.

**Palavras-chave:** trânsito, educação, escola, pedestre, motorista.

## EDUCATION FOR THE TRANSIT: CIRCULATION OF PEDESTRIANS FOR THE SIDEWALK AND BANDS OF ROLLING IN FRONT OF THE SCHOOLS

### ABSTRACT

The present study discusses the education for the transit and has as objective to analyze the behaviors of vehicles conductors and pedestrians, especially next the schools, where it's verified a great flow of pedestrians and drivers directing to this place in the class schedule which contributes to conflicts and accidents. In this perspective, the methodology for the accomplishment of this research had been bibliographical survey, photographic registers, comment, application of data tables and also the application of 100 questionnaires in field work, in the month of June of 2007, with the purpose to understand the reality of the circulation in the proximity of a school located in Uberlândia - MG. The research demonstrates that the education for the transit is necessary to diminish the conflicts between drivers and pedestrians, therefore this would only give through a change of habit and behavior that give priority to life. The results affirm the importance of the change of behavior by means of the transit education. As already it was designated, the displacements of the pedestrians must occur in the sidewalk and the band of pedestrians destined they.

---

Recebido em 31/01/2008

Aprovado para publicação em 17/04/2008

Thus, the drivers need to respect the band of pedestrians and the signaling as well as to accomplish the change of behavior and attitudes of drivers and pedestrians not only through the school, but also of efficient public politics to diminish the unreliability in the transit.

**Key-words:** transit, education, school, pedestrian, driver.

---

## INTRODUÇÃO

Um importante fator para o desenvolvimento de um país, região, cidade é uma rede de transportes e de mobilidade eficiente. Sem um sistema de circulação sustentável, o sistema de transportes torna-se inadequado e complexo, pois, tanto mercadorias quanto as pessoas deslocam-se diariamente de um local para outro desempenhando um papel importante na integração entre os diversos lugares.

O século XX foi marcado por um grande crescimento das cidades brasileiras. Isso representou profundas e significativas modificações no espaço geográfico, com o crescimento horizontal e vertical das cidades, aumento das redes de transporte e maiores fluxos de mercadorias e pessoas. A urbanização aumentou a circulação de pedestres e de veículos automotores particulares e públicos, objetivando atender a demanda crescente tornando-se necessária uma infra-estrutura adequada, leis, normas e gestão de trânsito que viabilizassem o melhoramento e fluidez da circulação de motoristas e pedestres.

O trânsito, por definição, é tido como um espaço físico comum a toda sociedade, "(...) um movimento essencialmente social (...)" (MEDEIROS, 2006).

As cidades brasileiras cresceram e ainda crescem com um planejamento inadequado e, igualmente, sem políticas públicas adequadas para solucionar o conflito no seu cotidiano da circulação de motoristas e pedestres no trânsito ao utilizarem ruas e calçadas.

Tornam-se necessárias as ações de educação para o trânsito, que em linhas gerais significa demonstrar a todos as atitudes mais corretas e coerentes para que se torne o trânsito mais humano e que prevaleça a paz entre os cidadãos.

Muitos estudiosos consideram que a educação para o trânsito é mais efetiva quando aplicada a crianças, pois estas já cresceriam com este conhecimento e ainda seriam multiplicadores do conhecimento adquirido exigindo dos adultos atitudes corretas. Para ser significativa, a educação para o trânsito na escola deve ser concebida como uma prática que tem a possibilidade de criar condições para que todos os alunos desenvolvam suas capacidades e aprendam os conteúdos necessários para construir instrumentos de compreensão da realidade e de participação em relações sociais, políticas e culturais diversificadas e cada vez mais amplas condições estas fundamentais para o exercício da cidadania na construção de uma sociedade não excludente (CHIARATO, 2000).

Nesse contexto, este artigo tem como objetivo compreender o comportamento das pessoas no que se refere à circulação nas proximidades de instituições de ensino tendo como estudo de caso a Escola Municipal Professor Jacy de Assis, na periferia de Uberlândia/MG (Mapa 1), onde se verifica um intenso conflito no trânsito devido ao grande fluxo de pedestres e veículos ao se dirigirem a este local no horário de aula, evidenciando, a falta de estrutura física e sinalização adequada para que as pessoas possam circular com tranquilidade e segurança. Para o desenvolvimento desta pesquisa, foram aplicados 100 questionários (entrevistas), para melhor entender a realidade da circulação na proximidade da escola supra mencionada, a partir dos quais foram feitas tabulações e análises dos dados obtidos. As informações foram conseguidas através de trabalho de campo realizado no mês de junho de 2007, na periferia de Uberlândia, especificamente na Rua Antônio Bernardes da Costa, Bairro Aurora.

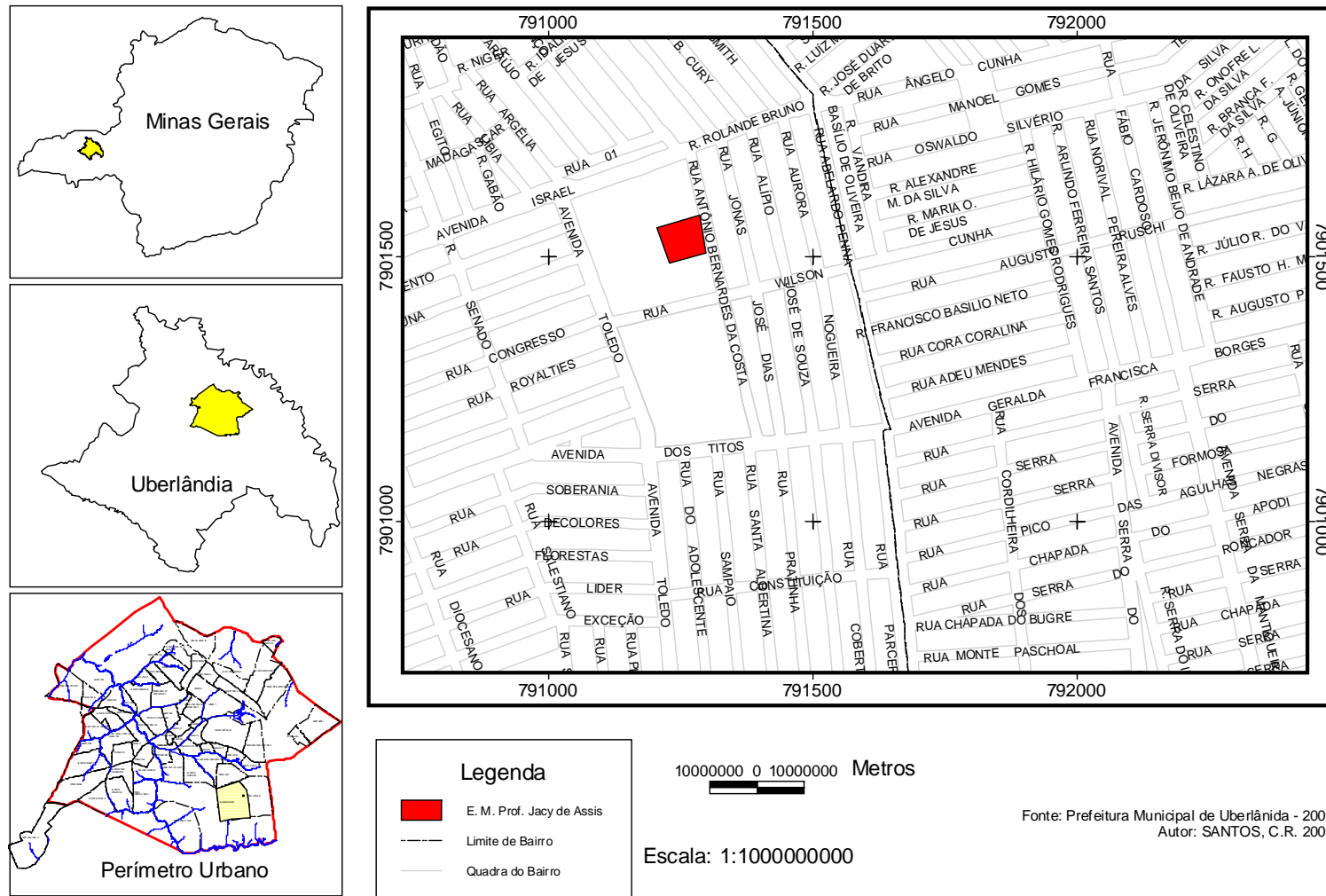


Figura 1- Localização da Escola M. Prof. Jacy de Assis, em Uberlândia (MG)

A metodologia para realização deste artigo consistiu em levantamento bibliográfico, registros fotográficos, entrevistas com estudantes adolescentes e jovens, tabulação de dados, mapeamento e observação.

Sujeitos e objetos da circulação, o conflito entre motoristas e pedestres muitas vezes passa despercebido pelos gestores de trânsito das cidades já que segundo Vasconcellos (2005, p. 13) "Andar a pé é o ato mais humano de deslocamento. Todos somos pedestres, em algum momento". Assim, muitas vezes as atenções se voltam para essa problemática no trânsito chamando atenção da população e da mídia quando ocorrem acidentes graves, já que transtornos diários e situações de tumulto se incorporaram na rotina da população. Portanto, foi a partir desse contexto que se constituiu o tema de estudo.

## **DIREITOS E OBRIGAÇÕES NO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO**

Todos que vivem em sociedade têm direitos e deveres. Esta regra também é aplicada no trânsito, pois as pessoas, sejam elas condutoras ou pedestres, também têm direitos e obrigações para que possa haver deslocamentos mais seguros nas nossas vias (SANTOS, 2006).

Um exemplo deste direito está em requerer aos órgãos de trânsito algum tipo de providência que se julga necessária, conforme determina o artigo 72 de Código de Trânsito Brasileiro (CTB), vejamos: "Todo cidadão ou entidade civil tem o direito de solicitar, por escrito, aos órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito, sinalização, fiscalização e implantação de equipamentos de segurança, bem como sugerir alterações em normas, legislação e outros assuntos pertinentes a este Código".

Neste campo de relacionamento, o comportamento coletivo dos usuários do Sistema Nacional de Trânsito – sejam pedestres, ciclistas ou condutores de veículos automotores – é mais importante do que as vantagens individuais. De acordo com o Ministério da Saúde (2001), os acidentes de transporte são a segunda causa de mortes externas no Brasil, ficando apenas atrás dos homicídios.

O Brasil possui um total de 33.500.000 (trinta e três milhões e quinhentos mil) condutores e o acidente de trânsito é o segundo maior problema de saúde pública do País, só perdendo para a desnutrição. Ocorrem aproximadamente 377 mil acidentes com vítimas, estes causam 45 mil mortes/ano (incluindo óbito após 24 h do acidente, oficialmente são 26.000 mortes, em 1999 foram 23.000). No mundo chega a aproximadamente 500 mil mortes/ano. Entre os mortos 41% estão na faixa etária de 15 a 34 anos. Considere-se ainda que 60% dos feridos no trânsito ficam com lesões permanentes.

No total são mais de 1 milhão de acidentes/ano no Brasil. Com prejuízos em torno de 2 bilhões de dólares. Os gastos do governo são em média R\$ 14.321,25 com vítima não fatal de acidente de trânsito.

Os números são alarmantes: a cada 57 segundos ocorre um acidente de trânsito, e a cada 22 minutos morre uma pessoa em acidente de trânsito (DENATRAN).

Outro fato a destacar é que 75% dos acidentes são causados pelo homem, 12% por problemas no veículo, 6% por deficiência nas vias e 7% por causas diversas. Em 70% dos casos de acidentes com mortes, o fator álcool estava presente, mesmo sem configurar embriaguez. Numa distinção de gênero 79% dos mortos são do sexo masculino.

Diante disso, fazem-se necessárias medidas preventivas eficazes pautadas na formação do cidadão com intuito de minimizar essa situação, criar ações que levem a mudança de comportamento de condutores e pedestres no trânsito. A educação para o trânsito é direito de todo cidadão, constituindo-se em dever prioritário dos componentes do Sistema Nacional de

Trânsito, que devem, obrigatoriamente, implantar e manter, nas suas circunscrições, coordenadorias educacionais (MITIDIERO, 2005).

Como podemos observar no art. 74, do CTB:

Art. 74. A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito.

§ 1º É obrigatória a existência de coordenação educacional em cada órgão ou entidade componente do Sistema Nacional de Trânsito.

§ 2º Os órgãos ou entidades executivos de trânsito deverão promover, dentro de sua estrutura organizacional ou mediante convênio, o funcionamento de Escolas Públicas de trânsito, nos moldes e padrões estabelecidos pelo CONTRAN.

As atividades de educação para o trânsito caracterizam uma das obrigações legais do poder público, voltadas para garantir a segurança e a fluidez da mobilidade urbana. Um dos desafios desta área é o de dar apoio à chamada transversalização da educação para o trânsito junto às escolas, para que seus temas possam ser tratados através de todas as disciplinas. Para enfrentá-lo, buscou-se uma forma de estruturar e disseminar as informações que circulam dentro de empresa, sejam elas de caráter técnico – como a legislação, as estatísticas, o estudo de casos, etc., sejam de caráter prático, relacionadas às vivências dos agentes de fiscalização do trânsito, ao longo do cumprimento de sua função, colocando todas estas informações a serviço do apoio às atividades de educação e da civilidade no trânsito. A organização e disseminação de informações de natureza múltipla é um dos alicerces da atividade educacional da empresa, envolve a apresentação de idéias e conteúdos de forma estruturada, dirigida a públicos e níveis específicos de entendimento (SILVA, 2006).

## **EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO**

Desde o início do século XX, existem referências quanto a ações educativas para a segurança no trânsito voltadas para o controle da circulação de veículos. Nos anos de 1950, o acidente de trânsito começava a ser visto como um problema social e os governos esforçavam-se para minimizar os efeitos do crescimento do transporte motorizado. A partir desta prática, formou-se o paradigma de que as ações em Segurança de Tráfego deveriam objetivar, prioritariamente, a redução do número e da gravidade dos acidentes, induzindo a formulação de critérios de efetividade equivalentes para avaliação destas ações, inclusive as educativas. Esta abordagem proliferou durante os anos de 1960, como resultado do aumento crescente dos acidentes.

A educação para o trânsito, contemplada no capítulo VI do CTB, em 6 artigos, deverá ser instrumentalizada através de ensino público (educação formal), na pré-escola e nas escolas de primeiro, segundo e terceiro graus e de campanhas públicas de caráter permanente (educação informal) (ANDRADE, 2007).

Partindo para análise de educação para o trânsito traz-se a baila uma questão: o que vem a ser educação para o trânsito? Pode-se dizer que é o processo de conhecimento intelectual, física e moral voltado para a segurança do trânsito. Intelectual quando se prende as normas de trânsito e outras decorrentes como cidadania e meio ambiente, primeiro socorros, etc. Físicas quando se exercitam de alguma forma os conhecimentos adquiridos sejam praticando nos deslocamento como pedestres ou como condutores. São as habilidades adequadas ao deslocamento com segurança, onde estas habilidades com conhecimento teórico e prático. O homem ao exceder a sua velocidade natural (andar e correr), precisa ser treinado para saber usar a sua capacidade visual e todas outras habilidades que envolvem o movimento e direção. Morais entendem-se, que seja a aplicação de todo conhecimento (teórico e habilidades) no exercício do trânsito seguro (SANTOS, 2006).

De acordo com a Política Nacional de Trânsito – PNT, promulgada pelo Governo Federal apenas em 2004, seis anos após a vigência do CTB – das sete metas concernentes ao tópico “Promover a educação para o trânsito”, apenas o item que contempla a capacitação e

aperfeiçoamento técnico dos profissionais da área está sendo cumprido através de cursos promovidos pelo Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN).

Por conseguinte, se faz necessário promover um estudo e a troca de experiências entre a sociedade, a escola e estas instituições responsáveis, visto que nunca o conhecimento e a aprendizagem foram tão valorizados como atualmente (CHIARATO, 2000).

As próprias normas do CTB, essencialmente as normas gerais de circulação e condutora, as normas relativas aos pedestres e condutores de veículos não motorizados, à inspeção veicular e à habilitação destinam-se a cumprir, em si mesmas, uma função pedagógica preventiva. A exemplo, partindo-se da premissa de que a deficiente formação do condutor brasileiro, revelou-se um dos principais indicativos da acidentalidade de trânsito, a obtenção da habilitação de motorista deve ser rigorosa. Desta forma, visualiza-se no CTB uma tríplice promessa pedagógica preventiva: a) pelas normas; b) pela educação formal; c) pela educação informal (ANDRADE, 2007).

É importante lembrar que no documento dos Parâmetros Curriculares Nacionais a Educação de Trânsito não é indicada como tema transversal, mas pode ser abordada como tema local (CHIARATO, 2000):

Educação para o trânsito. Embora esse seja um problema que atinja uma parcela significativa da população, é um tema que ganha significado principalmente nos centros urbanos, onde o trânsito tem sido fonte de intrincadas questões de natureza diversa.

Há que se considerar aqui que, diferente da punição, um projeto escrito no Código e de exeqüibilidade simultânea à da sua entrada em vigor, a Educação é um projeto a ser construído, ainda que a curto e médio prazo, e de forma e conteúdo em aberto: quem e como se educa para o trânsito? (ANDRADE, 2007).

Assim, devem ser tomadas providências para a implementação do Ensino e das campanhas prometidas na Lei, sob pena de desgastar, cada vez mais, as já desgastadas expectativas do cidadão no Direito; sob pena de tornar mais agudo o descrédito na legalidade. Somente as campanhas populares, que tem seu acesso democratizado à população, têm o poder de compensar a seletividade imposta pela educação formal, da qual estão excluídos os setores já escolarizados, seja pela faixa etária (como os idosos) ou outros fatores e a totalidade, que é significativa, dos setores não escolarizados (analfabetos, crianças, pobres, etc.).

Assim sendo, enfatiza-se a necessidade de escolas refletirem sobre a importância da Educação de Trânsito, inserindo-a em seu projeto educativo. Porém, para que o trabalho com o tema trânsito em sala de aula receba o mesmo tratamento dispensado aos demais temas transversais, o professor deve atentar para dois aspectos fundamentais: a sistematização do tema e a inclusão do tema às áreas curriculares, fundamentando as informações de maneira prática, e não apenas teoricamente à guisa de outras disciplinas (CHIARATO, 2000).

De fato, o objeto da educação de trânsito na escola não está voltado à memorização de placas ou de artigos do Código de Trânsito Brasileiro. Nada impede que os alunos utilizem o Código como fonte de pesquisa para a fundamentação de debates ou, ainda, observe se a sinalização próxima à escola está adequada. Entretanto, há uma grande diferença entre identificar placas de sinalização e respeitar placas de sinalização.

Dispõe o art. 76, do CTB:

Art. 76. A educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamentos 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.

Parágrafo único. Para a finalidade prevista neste artigo, o Ministério da Educação e do Desporto, mediante proposta do CONTRAN e do Conselho de

Reitores das Universidades Brasileiras, diretamente ou mediante convênio, promoverão:

I – a adoção, em todos os níveis de ensino, de um currículo interdisciplinar com conteúdo programático sobre segurança de trânsito;

II – a adoção de conteúdos relativos à educação para o trânsito nas escolas de formação para o magistério e o treinamento de professores e multiplicadores;

III – a criação de corpos técnicos interprofissionais para levantamento e análise de dados estatísticos relativos ao trânsito;

IV – a elaboração de planos de redução de acidentes de trânsito, com vistas à integração universidades-sociedade na área de trânsito.

De fato a conscientização do jovem durante sua formação escolar, tem tudo para torná-lo responsável na sua futura condição de condutor de veículos (MITIDIERO, 2005).

### **A CIRCULAÇÃO NA PROXIMIDADE DA ESCOLA MUNICIPAL PROFESSOR JACY DE ASSIS**

A rua é um lugar repleto de linguagem e significados concretos e abstratos. Nela está inscrita a história, a vida dos que nela circulam se manifestando através de suas relações sócio-econômicas, políticas e culturais. Assim, para entender a circulação no espaço urbano é preciso ler e compreender sua linguagem, que é ao mesmo tempo singular e plural, sempre medidas por relações contraditórias e combinadas; isto é, hierarquizadas. Fazer esta distinção entre o público e o privado, o rico e o pobre é uma possibilidade de se entender melhor as diferenças. Segundo Ferrara, (1990, p.3).

(...) As transformações econômicas e sociais deixam na cidade, marcas ou sinais que contam uma história não verbal pontilhadas de imagens, de máscaras que têm como significado o conjunto de valores, usos, hábitos, desejos e crenças que nutriram, através dos tempos, o cotidiano dos homens.

A rua é o palco onde acontece a reprodução de situações conflitantes no trânsito entre motoristas e pedestres. A materialização dessa problemática ocorre em atividades corriqueiras no dia a dia como pode ser exemplificado por Vasconcellos (2005, p. 13). “Vê-se que os motivos trabalho e educação correspondem a cerca de 70% a 80% dos deslocamentos das pessoas...”.

Dessa forma, é fato relevante os conflitos existentes em áreas próximas às instituições de ensino, principalmente, no que diz respeito ao comportamento inadequado dos estudantes ao utilizarem as vias. Sendo, necessários estudos que analisem as condições de circulação no entorno desses equipamentos públicos que possuem intenso fluxo e com isso causam problemas de trânsito para todos os usuários das vias.

A partir da aplicação de questionários ao universo de estudantes da Escola Municipal Professor Jacy de Assis, obteve-se um perfil do comportamento dos mesmos frente à temática do trânsito.

Ao serem entrevistados estudantes na condição de pedestres, questionando-os quais os motivos de permanecerem caminhando pelas ruas, ao se dirigirem à escola, e permanecem lá quando percebem que o automóvel está vindo em sua direção (cf. Figura 2); responderam distração 60%, chamar atenção 20%, desafiar o motorista 12% e outro 8%. Verifica-se que situações como estas vivenciadas no dia a dia de motoristas e pedestres provocam acidentes e brigas no trânsito já que os pedestres demonstram atitudes de aparente despreocupação, provocação e desafio ao circular nas proximidades das escolas, transformando o espaço público em um terreno de disputas e poder; já que o pedestre ao parar no meio da rua em frente ao automóvel desafia e chama a atenção do motorista para demonstrar naquele exato momento “a quem pertence à rua”. Com isso todos saem perdendo, o motorista por perder fluidez e precisar de atenção redobrada e o pedestre por se expor a uma situação que pode levar e provocar um acidente (Figura 3).

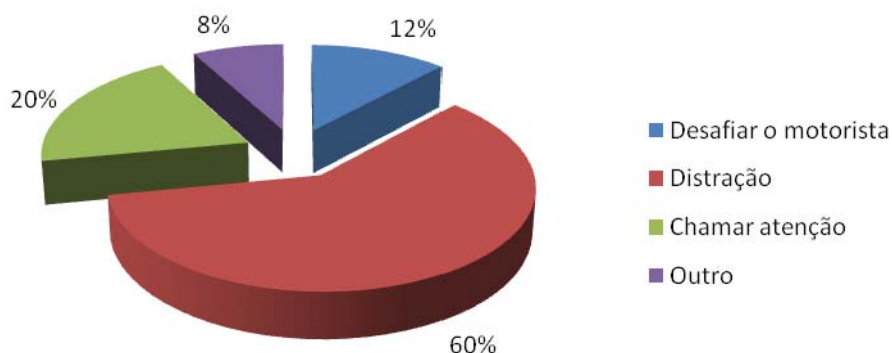


Figura 2 - Quando você está caminhando pela rua e percebe que o automóvel está vindo em sua direção, por que lá permanece?  
FONTE: Trabalho de campo. Junho - 2007.



Figura 3 - Trânsito na Rua Antônio Bernardes da Costa, em frente à escola. Uberlândia/MG, Junho/2007.  
Autor: RESENDE, L. (2007)

Imperioso ressaltar, que pela pesquisa, constatou-se que os estudantes, na maioria, caminham pela calçada ao se dirigirem para a Escola Municipal Professor Jacy de Assis, conforme o Figura 4. No entanto, um percentual elevado de 42% dos entrevistados não circulam pelas calçadas ao se dirigirem para a escola e que destes, conforme o Figura 5, um total de 47%, por se tratarem de jovens e adolescentes, gostam de andar em grupo, portanto, a falta de infraestrutura física das calçadas como: largura inadequada, terreno natural, irregularidades e entulhos são obstáculos que permeiam o deslocamento.

As figuras 6 e 7 a seguir demonstram as dificuldades visíveis na calçada de acesso à Escola Municipal Profº. Jacy de Assis e também a insistência de alguns em não utilizar a calçada.



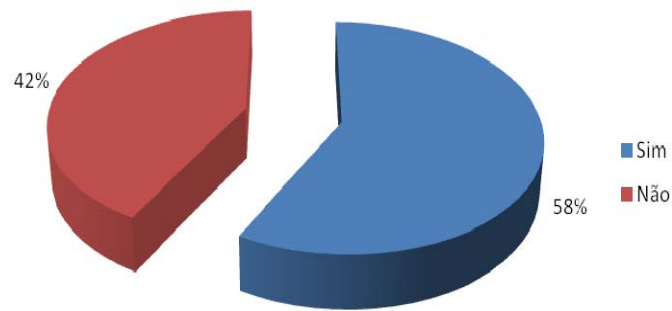


Figura 4 - Ao se dirigir para a escola, você caminha pelas calçadas?  
FONTE: Trabalho de campo. Junho – 2007.

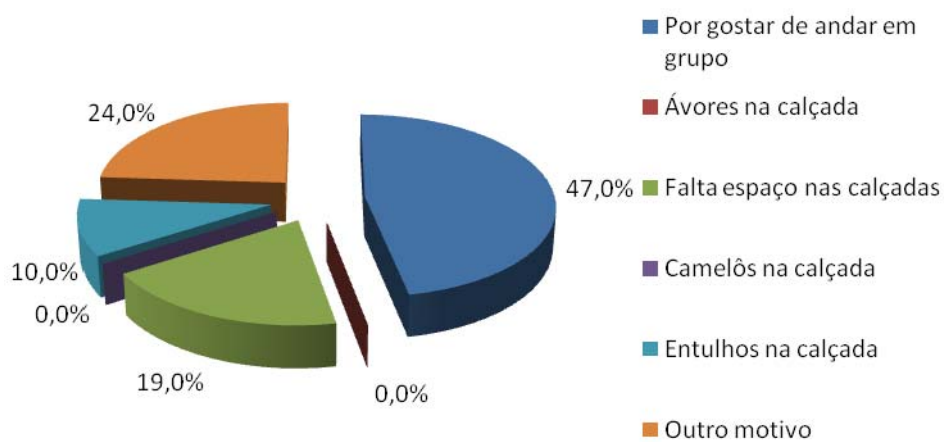


Figura 5 - Motivo/razões de não se caminhar na calçada  
FONTE: Trabalho de campo. Junho - 2007.

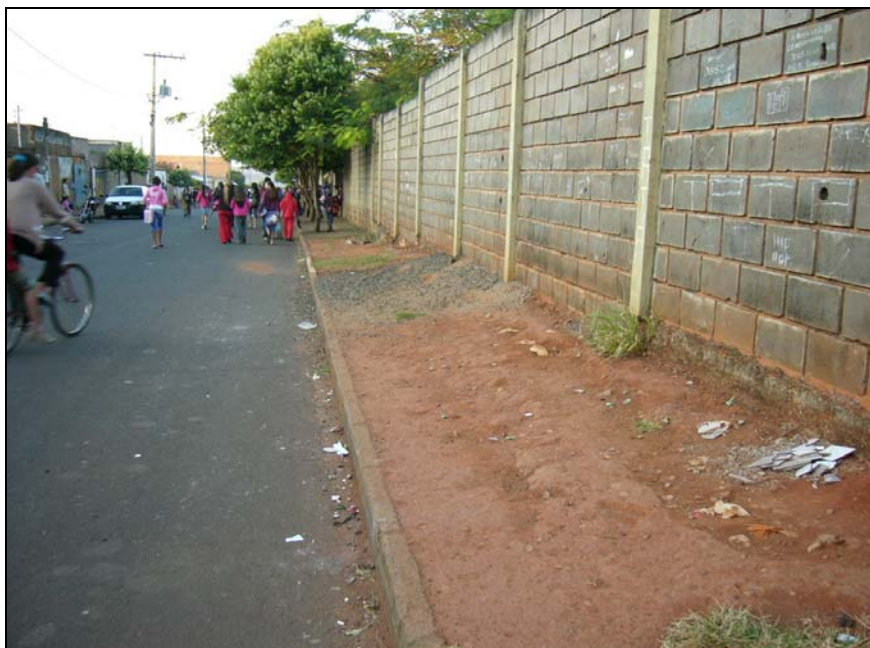


Figura 6 - Calçada de acesso à Escola Municipal Profª Jacy de Assis, Uberlândia/MG, Junho/2007.

Autor: RESENDE, L. (2007)



Figura 7 - Calçada de acesso à Escola Municipal Prof<sup>o</sup> Jacy de Assis, Uberlândia/MG, Junho/2007.

Autor: RESENDE, L. (2007)

Nesta perspectiva, percebe-se pela análise da Figura 8, que 48% dos entrevistados responderam que a faixa de rolamento pertence a todos, seguidos por 26% que entendem pertencer aos automóveis e 22% aos pedestres. Dessa forma, a rua é espaço público dividido por todos diariamente e expressa o comportamento de cada cidadão, com seu jeito de ser, agir, comportar. No entanto, a área destinada ao pedestre é a calçada.

Conforme Ferreira (2002, p. 33): "As ruas e calçadas, assim, são os principais lugares públicos de uma cidade." A rua é o espaço de identidade com o lugar onde as pessoas circulam e convivem em atividades rotineiras, mas ao mesmo tempo é o local de insegurança, violência, brigas. Contudo, contraditoriamente as pessoas agem como se o espaço público fosse privado ou até uma extensão de suas casas com atitudes que demonstram a apropriação do público pelo privado.

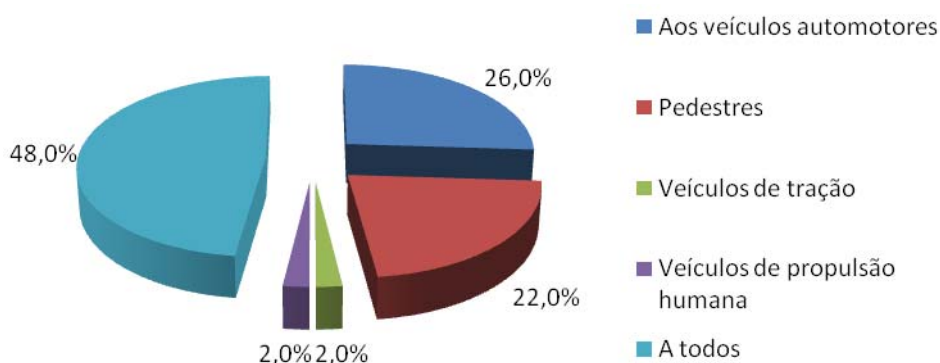


Figura 8 - A quem você acha que pertence a faixa de rolamento (rua)?  
FONTE: Trabalho de campo. Junho - 2007.

Constata-se que o grande empecilho para a população circular pelas calçadas (Figura 9) são os entulhos em cima das mesmas, seguido de sua largura estreita, que não seguem um padrão conforme pode ser constatado em frente à Escola Municipal Prof. Jacy de Assis, que constam com as seguintes medidas: do lado direito a largura é de 1,78 m., e do lado esquerdo 2,10m. Tais fatos demonstram o descaso das políticas públicas, que deixam de fiscalizar as condições destas e de definir normas e padrões construtivos adequados ao volume de pedestres e quando estes existem fazer com que sejam respeitados para a construção das mesmas.

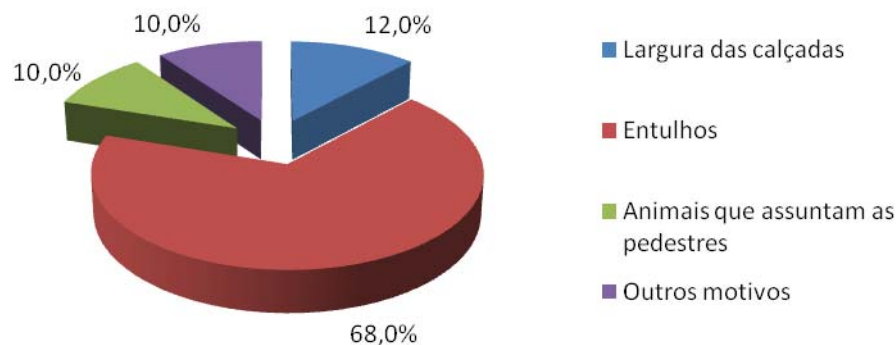


Figura 9 - Qual o maior motivo que inviabiliza a circulação do pedestre pelas calçadas?  
FONTE: Trabalho de campo. Junho - 2007.

Observou-se que 30 % dos entrevistados, conforme a Figura 10, não utilizam a faixa de pedestre por vários motivos verificados na Figura 11 dentre eles: por não achar necessário; por não existir faixa de pedestre em algumas ruas; por esquecimento; somente na área central da cidade; mas principalmente porque não confiam nos motoristas por não respeitarem a faixa de pedestres. Desse modo, a pesquisa aponta para uma contradição entre motoristas que não respeitam a faixa de pedestres e pedestres que não usam simplesmente porque não acham necessário.

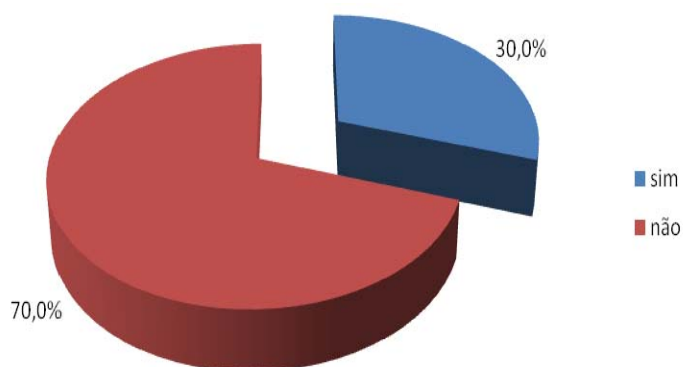


Figura 10 - Você utiliza a faixa de pedestre ao atravessar a rua?  
FONTE: Trabalho de campo. Junho - 2007.

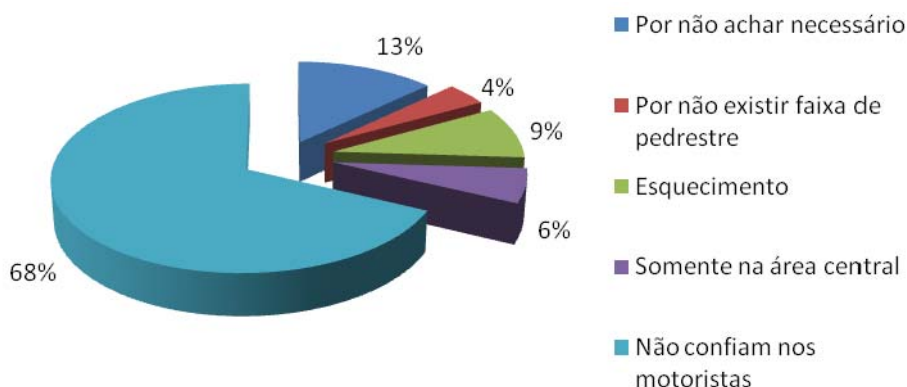


Figura 11 - Motivos para a não utilização das faixas de pedestre  
FONTE: Trabalho de campo. Junho - 2007.

A pesquisa mostra que 64% dos entrevistados (Figura 12) mesmo aqueles que utilizam a faixa de pedestres, não se sentem seguros e se vêm ameaçados pelos motoristas que não respeitam a faixa a eles destinada. No que tange a sinalização nas proximidades da escola (Figura 13), verifica-se a inexistência de forma adequada da mesma para tornar mais seguro e eficiente à circulação de pedestres e motoristas.

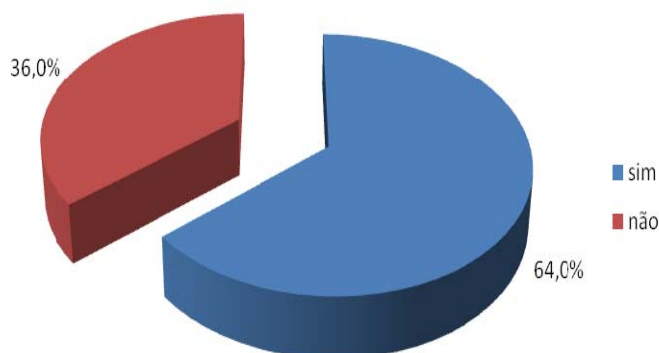


Figura 12 - Você se sente seguro ao utilizar a faixa de pedestre?  
FONTE: Trabalho de campo. Junho - 2007.

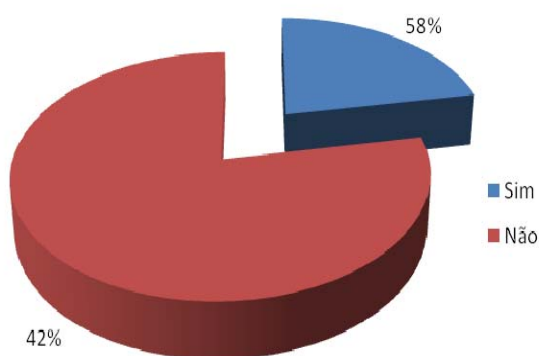


Figura 13 - Nas proximidades de sua escola existe sinalização de trânsito adequada?  
FONTE: Trabalho de campo. Junho - 2007

Em relação ao sentimento do pedestre para com o motorista, alguns dados, Figura 14, foram reveladores: medo (54%), raiva (32%), inveja (4%), outro (10%), como sentimentos que expressam o poder sócio-econômico dos agentes envolvidos criando uma cortina invisível entre os donos dos veículos particulares e os pedestres e, acima de tudo, demarcam a “propriedade privada” em detrimento dos espaços públicos.

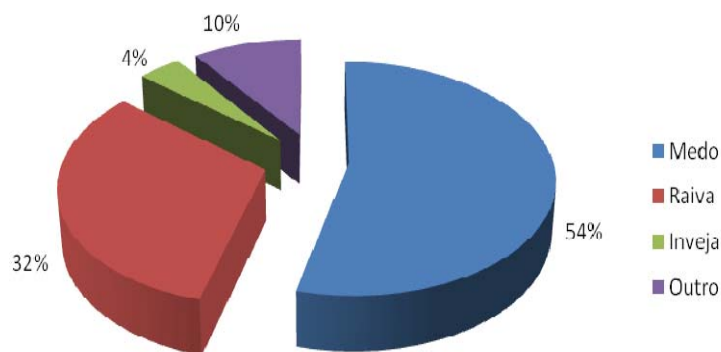


Figura 14 - Quando se encontra na condição de pedestre, qual seu maior sentimento para com os motoristas de veículos automotores?

FONTE: Trabalho de campo. Junho - 2007

Diante dos resultados apresentados verifica-se que o comportamento inadequado de motoristas e pedestres são causas de conflitos e acidentes no trânsito. Assim, ressalta a importância da Educação para o trânsito, que deve ser promovida e aprendida nas escolas. Por isso, as instituições de ensino devem agregar nos seus conteúdos curriculares projetos que disseminam comportamento seguro e adequado no trânsito de pedestres e condutores.

A necessidade de ensinar e criar ações que norteiam a educação no trânsito leva a formação de um cidadão consciente sobre as responsabilidades de cada um com a segurança na mobilidade e acessibilidade aos diversos lugares da cidade.

É preciso somar esforços que viabilizem a reflexão e mudanças de atitudes que tornem gradativamente eficazes, fazendo com que o trânsito deixe de ser um espaço conflituoso, ruim para todos e se transforme em um lugar de convivência respeitosa, solidária, harmoniosa e democrática.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

É certo que os problemas de trânsito enfrentados atualmente apresentam-se caóticos. É certo ainda que não exista uma solução mágica para todos os males do trânsito em nosso país. O mais importante é a conscientização da população acerca da responsabilidade que possui junto ao todo.

A pesquisa revela uma situação de um pequeno universo diante de uma totalidade complexa e retrata a necessidade da mudança de hábitos adquiridos de pedestres e condutores. Isto é, os deslocamentos dos pedestres devem ocorrer sempre nas calçadas e não na via de rolamento e, também, utilizando a faixa de pedestres destinada aos mesmos. Enquanto, os motoristas precisam respeitar a faixa de pedestres, as normas de trânsito e a sinalização. São atitudes e comportamentos que, quando respeitados, permitem uma circulação segura, porém, o contrário gera graves acidentes que na maioria dos casos poderiam ser evitados.

Todo cidadão deve conhecer seus direitos e deveres, a fim de se praticar atitudes coerentes e que se convertam em um trânsito mais ameno sem conflitos e acidentes graves.

As atividades de educação para o trânsito devem ser impostas a todos, mas especialmente nas escolas, devendo ser tratado em qualquer fase do ensino fundamental e médio.

Os resultados reafirmam a necessidade de reavaliar como a educação para o trânsito tem sido abordada nas escolas. Não basta apenas ter a informação, é preciso modificar a atitude e o comportamento de cada um, envolvendo a comunidade escolar em projetos pedagógicos como: teatro, palestras, distribuição de folhetos dentre outros, com o objetivo de incorporar o conhecimento sobre as leis de trânsito para torná-lo mais seguro. Percebe-se que não bastam ações isoladas de educação no trânsito, é preciso, ainda, agregar políticas públicas eficientes em conjunto com fiscalização e policiamento para diminuir a insegurança no trânsito.

A educação para o trânsito tem que priorizar a formação de um novo comportamento de cidadão que respeite e dê prioridade à vida.

Pesquisas e estudiosos apontam que esta educação direcionada para o público infantil apresenta resultados significativos e que a utilização de meios alternativos de ensino, tem um alcance maior que os meios tradicionais de ensino.

Assim conclui-se que as práticas de educação para o trânsito devem ser efetivas em todas as escolas públicas e particulares, utilizando meios de educação que despertem um maior interesse nas crianças, jovens e adultos.

## REFERÊNCIAS

ANDRADE, Vera Regina Pereira de. **O novo Código de Trânsito Brasileiro: desafio vital para o terceiro milênio**. Disponível em: [www.buscalegis.ccj.ufsc.br](http://www.buscalegis.ccj.ufsc.br). Acesso: 26 de junho de 2007.

APPLEYARD, D. et al. **The View from The Road**. Cambridge: M.I.T. Press, 1964.

APPLEYARD, D. **Livable streets**. Berkeley and Los Angeles: University of Califórnia Press, 1981.

BOAGA, Giorgio. **Diseno de trafico y forma urbana**. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, S.A., 1977.

BRASIL, Ministério das Cidades. **Mobilidade e desenvolvimento urbano**./Ministério das Cidades. Secretaria de Transportes e da Mobilidade urbana, Brasília: Mcidaddes, 2006.

BRASIL. Secretaria Especial de Desenvolvimento Urbano da Presidência da República. **Processo de desenvolvimento urbano no Brasil e o desenvolvimento do setor de transporte urbano**. Brasília: SEDU/PR, 2000.

BUCHANAN, C. D. **Traffic in Towns: A Study of The Long Term Problems at Traffic in Urban areas**. Londres: HMSO, 1963.

CAIAFA, J. **Jornada Urbana: exclusão, trabalho e subjetividade nas viagens de ônibus na cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: FGV, 2002.

CHIARATO, Dolores Cadilhe da Almeida. **O parque temático do trânsito e a criação de estratégias para a construção do conhecimento**. Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina, 2000 (Dissertação de Mestrado em Engenharia de Produção).

FERRARA, L. D. **As máscaras da cidade**. Revista USP; São Paulo, n.5, p.03-10. Mar/Abr/Maio, 1990 (Dossiê Cidades).

FERREIRA, Willian Rodrigues. **O espaço público nas áreas centrais**: a rua como referência - um estudo de caso em Uberlândia-MG. 2002. 327 fls. Tese (Doutorado em Geografia). Universidade de São Paulo, São Paulo.

FIGUEIRA, Vasco Leal. **Transporte Público Individual**. Disponível em: <http://blog.liberal-social.org/entradas-de-blog/ciencia-e-tecnologia>. Acesso em: 10/05/2007.

JACOBS, Allan B. **Great streets**. Massachussets: M.I.T Presss paperbach edition, 1993.

JACOBS, Jane. **Morte e Vida das grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 1995.

MEDEIROS, Iara Lima. **A comunicação social como agente para a conscientização de problemáticas urbanas. O caso dos quadrinhos e a educação de trânsito na região metropolitana do Recife**. Recife: Faculdade Frassinetti do Recife, 2006 (Monografia em Gestão da Comunicação Empresarial).

MITIDIERO, Nei Pires. **Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 2005.

SANZ ALDUÁN, A. **Calmar el trafico**. Madrid: Centro de Publicaciones: Ministério Del Fomento, 1998.

SANTOS, Wilson de Barros. **Tenho direitos no trânsito?** Disponível em: <http://www.trânsitobrasil.com.br/asp/colunista.aso?codigo=47>. Acesso em: 20 de junho de 2007.

SILVA, Luciana Pereira da; ALMEIDA, Julio César Moreira de; SILVA, Iaraci de Souza; FERREIRA FILHO, Raimundo Carlos Machado; TIMM, Maria Isabel; SCHNAID, Fernando. **Multimídia e jogos para sensibilizar crianças e capacitar agentes de educação para o trânsito**. CINTED-UFRGS Novas Tecnologias na educação. V 4, N° 2, Dezembro, 2006.

VASCONCELOS, Eduardo Alcântara de. **A cidade, o transporte e o trânsito**. São Paulo: Annablume, 2005.