



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE
CENTRO DE EDUCAÇÃO E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE EDUCAÇÃO

ALANA DANIELLY VASCONCELOS

EDUCAÇÃO, TRÂNSITO E CIDADANIA NO ÂMBITO DA
UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE NO *CAMPUS* DE SÃO
CRISTÓVÃO

SÃO CRISTÓVÃO 2011

ALANA DANIELLY VASCONCELOS

**EDUCAÇÃO, TRÂNSITO E CIDADANIA NO ÂMBITO DA
UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE NO *CAMPUS* DE SÃO
CRISTÓVÃO**

Monografia apresentada como requisito parcial para obtenção do título de graduada em Pedagogia do Departamento de Educação da UFS. Ministrada pelo Prof. Dr. Paulo Heimar Souto.

Orientador: Prof. Dr. Paulo Heimar Souto

SÃO CRISTÓVÃO 2011

ALANA DANIELLY VASCONCELOS

**EDUCAÇÃO, TRÂNSITO E CIDADANIA NO ÂMBITO DA
UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE NO *CAMPUS*
DE SÃO CRISTÓVÃO**

APROVADOS EM _____/_____/_____

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Paulo Heimar Souto
Orientador (a)

Universidade Federal de Sergipe

Prof. Msc. Antônio Samarone de Santana

Universidade Federal de Sergipe

Prof. Dr. Florisvaldo Silva Rocha

Universidade Federal de Sergipe

“Um desses sonhos para que lutar, sonho possível, mas cuja concretização demanda coerência, valor, tenacidade, senso de justiça, força para brigar, de todas e de todos os que a ele se entreguem, é o sonho por um mundo menos feio, em que as desigualdades diminuam em que as discriminações de raça, de sexo, de classe sejam sinais de vergonha [...]” (FREIRE, Paulo. Política e Educação, 2001, p.25)

AGRADECIMENTOS

O tema educação de trânsito apesar de ser muito discutido atualmente, ainda é muito novo e carente de profissionais especializados nessa temática, por isso, desde o princípio do caminho ao qual havia escolhido, sabia que poderia encontrar muitos obstáculos, mas também tinha a certeza que ao final colheria bons frutos. Por isso agradeço primeiramente a Deus, que sempre me guia e me dá sabedoria para que eu haja com segurança em minhas escolhas, a minha mãe Elaniê Vasconcelos, por sempre me apoiar, aos meus mestres Prof^a Dra. Maria Inêz Oliveira Araújo e o Prof^o Dr. Paulo Heimar Souto que me ajudaram a alcançar meus objetivos com o pé no chão.

Agradeço ainda, aos amigos Rafael Jacaúna, Carolina Lessa, Rosane, Luiz Felipe, Rafaella Pinheiro, Walter e Sala Verde por me auxiliarem a cada passo dado. A amiga Priscila que como eu teve a oportunidade de estagiar na SMTT, onde, nos conhecemos e aprendemos muitas coisas juntas. Em especial agradeço a Danielle Andrade, Daniela Santana, Elisiane, Prof^a Jenny Barbosa e pessoal da COGEPLAN que me deram a força e participaram contribuindo com o trabalho. Sem esquecer os agradecimentos aos meus amigos Fred Amado Martins Alves e Prof^o Dr. Ângelo Antonioli que deram apoio desde o princípio, possibilitando a realização do mesmo. Ao final agradeço a PREFCAMP, que possibilitou a realização e conclusão deste trabalho com tranquilidade e obtendo bons frutos.

Agradeço,

À Universidade Federal de Sergipe pela possibilidade da realização de um sonho,

À Kécia Karine e a turma de Pedagogia 2008.1.

Ao Senhor Antônio Samarone, que me possibilitou o aprendizado e sem saber a descoberta de uma bela profissão, onde tracei meus caminhos e lutei por um sonho, hoje, o primeiro passo dele foi realizado. À SMTT- Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito de Aracaju, muito obrigada.

Alana Danielly Vasconcelos

RESUMO

Educar é um meio de construir e reconstruir valores e normas que dignificam os indivíduos e os tornam mais humanos. A educação proporciona a formação do ser humano para que ele saiba viver em sociedade, onde, pretende-se criar uma consciência crítica nos indivíduos fazendo com que os mesmos saibam conviver em coletividade conhecendo e exercendo seus direitos e deveres, garantindo assim uma convivência harmônica sob a luz da cidadania. O presente trabalho constituiu-se em analisar dados e as relações sociais, ou seja, o relacionamento entre os indivíduos quando o tema é o trânsito no espaço do Campus de São Cristóvão da Universidade Federal de Sergipe, bem como observar a atual infraestrutura dos espaços destinados aos veículos e pedestres a exemplo dos estacionamentos, da sinalização e das passarelas de pedestres. Tratou-se de uma metodologia de pesquisa-ação, onde, as soluções para os problemas encontrados foram apresentados pela própria comunidade universitária juntamente com o pesquisador. Dentre os resultados alcançados destaca-se a importância da existência de uma educação voltada para a formação cidadã do indivíduo, propiciando a existência de um currículo educacional voltado para a formação crítica e cidadã dos educandos. Assim, pretendeu-se explicar o tema educação para o trânsito numa abordagem baseada na transversalidade, objetivando favorecer momentos de análise e de reflexões sobre a realidade, com um olhar mais atento à educação, compreendendo o quanto é importante, na práxis educativa, uma relação entre aprender sobre a realidade e aprender a partir da realidade.

Palavras- Chave: Educação, Trânsito, Cidadania, UFS.

ABSTRACT

Educating is a means of building and rebuilding values and standards that dignify individuals and make them more human. Education provides the training of human beings to know that he live in society where it is intended to create a critical consciousness in individuals so that they know how to live in community with others knowing and exercising their rights and duties, thus ensuring a harmonious coexistence in the light of citizenship. The present work consisted in analyzing and social relations, that is, the relationship between individuals when the subject is traffic within the campus of St. Christopher, Federal University of Sergipe, and observe the current infrastructure of spaces for vehicles and pedestrians like the parking, the signs and pedestrian walkways. It was an action research methodology, where the solutions to the problems encountered by the community were presented with the university researcher. Among the results highlight the importance of an education for citizenship training of the individual, providing the existence of an educational curriculum focused on critical formation of citizen learners. Thus, we sought to explain the theme traffic education approach based on transversality, aiming to support analysis and moments of reflection on reality, with a closer look at education, understanding how important it is in educational praxis, a relation between learning about the reality and learn from the reality.

Keywords: Education, Traffic, Citizenship, UFS.

LISTA DE ANEXOS

ANEXO 1. MAPA DA UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE- <i>CAMPUS</i> DE SÃO CRISTÓVÃO	49
ANEXO 2. MODELO DO QUESTIONÁRIO DE ENTREVISTA APLICADO COM A COMUNIDADE UNIVERSITÁRIA	51
ANEXO 3. MODELO ENTREVISTA REALIZADA COM GESTORES DA UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE- <i>CAMPUS</i> DE SÃO CRISTÓVÃO.....	54
ANEXO 4. MODELO DE CARTA DE CESSÃO	56

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	02
CAPÍTULO 2. EDUCAÇÃO: UMA APRENDIZAGEM INFINITA ...	09
2.1 EDUCAR PARA A CIDADANIA	11
CAPÍTULO 3. EDUCAÇÃO DE TRÂNSITO: UMA NOVA ABORDAGEM DA EDUCAÇÃO	15
CAPÍTULO 4. A EDUCAÇÃO DE TRÂNSITO NO ÂMBITO DA UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE NO <i>CAMPUS</i> DE SÃO CRISTÓVÃO	23
4.1 ANÁLISE DOS DADOS	34
CONSIDERAÇÕES FINAIS	42
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	44
ANEXOS	48

1- INTRODUÇÃO

A sociedade atual se encontra diante de vários desafios, dos quais o maior deles talvez seja como continuar sendo globalizada e ao mesmo tempo sustentável. Desse modo, a busca de alternativas a eles exige um esforço talvez nunca antes experimentado.

Acredita-se que é através da vontade de se desenvolver sustentavelmente que se pode construir um diálogo entre os povos e as gerações que habitam o planeta ao qual denominamos de “Planeta Terra”. Segundo (Morin, 2004), a missão espiritual da educação é ensinar a compreensão entre as pessoas como condição e garantia da solidariedade moral e intelectual da humanidade, pois, apesar dos avanços na tecnologia da comunicação, permanece a incompreensão tanto no plano individual como entre culturas e povos de origens culturais diferentes.

O presente trabalho buscou um entendimento para uma das questões que mais afetam a sociedade contemporânea que é o trânsito, procurando relatar com o viés da educação, as causas e as consequências de um desenvolvimento sem sustentabilidade, onde nem sempre se desenvolver significará evolução. Apresentando como objetivo a obtenção das concepções dos sujeitos acerca do trânsito e da importância da educação do trânsito no âmbito da UFS, analisando os problemas de infraestrutura da universidade, bem como a acessibilidade sob a égide da educação e do exercício da cidadania.

A escolha da temática abordada neste trabalho se deu a partir de uma inquietação sobre a atual situação da Universidade Federal de Sergipe quando o assunto é transitar pelas vias do *Campus* de São Cristóvão. Após um estágio realizado durante o período de 2008 à 2010 com educação de trânsito na Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito de Aracaju (SMTT), percebeu-se o quanto é importante trabalhar com educação para o trânsito, seja desde a educação infantil até o ensino superior.

Sabemos que o ato de transitar representa o direito de ir e vir de todo o ser humano. É nos locomovendo que temos representados princípios constitucionais de garantia da dignidade da pessoa humana, possibilidade de participação e de co-responsabilidade pela vida social, bem como igualdade de direitos. Assim, “A

circulação é a ação que permite atender a todas as nossas necessidades e interesses e representa um espaço de encontros, convivência social e exercício de cidadania” (MANTOVANI, 2011). A autora afirma que, “quando transitamos fazemos escolhas pautadas em valores como respeito mútuo, responsabilidade, justiça e solidariedade, também temos acesso ao trabalho, ao consumo, ao lazer, à educação” (MANTOVANI, 2011), o que nos leva a dizer que isso implica na garantia de uma vida digna e de realização pessoal.

Assim, de acordo com as palavras da autora, notamos que ao andarmos possuímos “uma relação direta com o meio ambiente e, portanto, com a qualidade de vida” (MANTOVANI, 2011), nos levando a notar que a característica da qualidade de vida é devido ao resultado de um processo histórico representado pelas ações do ser humano sobre o meio ambiente para atender aos interesses e necessidades de acordo com sua época vivenciada.

De acordo com estudos de Mantovani (2011), isso é um “processo que ocorre desde a pré-história e envolve o desenvolvimento de tecnologia, as formas de uso e ocupação do solo, o acréscimo econômico e troca de conhecimentos e mercadorias”. O que nos remete a pensar que o espaço se tornou um ambiente que foi construído pelo homem, trazendo características peculiares de cada época/momento histórico, representando dessa forma os valores que são construídos e passados de geração a geração e que como a exemplo da cultura, sempre está em constante mudança.

Os aspectos acima citados são pertinentes ao ato individual de transitar e que de acordo com a autora representam conteúdos que permeiam várias matérias do currículo escolar como a história, geografia, ciências naturais, meio ambiente e saúde, ao mesmo tempo em que outros conteúdos podem ser explicados ou compreendidos por meio de conceitos matemáticos, da linguagem oral, escrita e das artes, demonstrando dessa forma a interdisciplinaridade da temática abordada.

A educação para o trânsito está inserida nos Parâmetros Curriculares Nacionais (PCN), como um tema transversal, onde, a depender da necessidade local a educação para o trânsito deve ser inserida no currículo, pois,

[...] é importante que sejam eleitos temas locais para integrar os componentes Temas Transversais; por exemplo, muitas cidades têm elevadíssimos índices de acidentes com vítimas no trânsito, o que faz com que suas escolas necessitem incorporar a educação para o trânsito em seu currículo (BRASIL. Ministério da Educação. PCN, 1997, p. 45).

Educar para o trânsito é um direito garantido por lei a todos os cidadãos. De acordo com CTB (Código de Trânsito Brasileiro), no capítulo VI Artigo nº 74 “A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito.”

Levando em consideração o texto da PNT- Política Nacional de Trânsito de setembro de 2004¹, “a educação para o trânsito tem como mola mestra a disseminação de informações e a participação da população na resolução de problemas e só é considerada eficaz na medida em que a população se conscientiza do seu papel como protagonista no trânsito e modifica comportamentos indevidos” (BRASIL. PNT. 2004. p. 15), ou seja, o processo educativo só ocorre quando o indivíduo assimila o conhecimento e o coloca em prática apresentando uma nova postura, um novo comportamento frente à sociedade.

Promover educação para o trânsito de acordo com (MANTOVANI, 2011) significa discutir questões sobre: o exercício de cidadania; mobilidade, acessibilidade, o compartilhamento do espaço, o meio ambiente e a história de cada local. Tudo isso permite garantir o direito de ir e vir de todo cidadão. Porém, segundo a autora, é válido ressaltar a necessidade de estabelecer a união entre a ética e a cidadania, para promover uma mudança de comportamento da sociedade, com relação ao contexto social trânsito do qual fazemos parte.

A educação voltada para a formação cidadã pretende fazer de cada indivíduo um agente de transformação. Segundo (GALVÃO, 2011), isso exige uma reflexão que possibilite compreender as raízes históricas da situação de miséria e exclusão em que vive boa parte da população. De acordo com o autor, “a formação política, que tem no universo escolar um espaço privilegiado, deve propor caminhos para mudar as situações de opressão”.

Ainda com (GALVÃO, 2011), “muito embora outros segmentos participem dessa formação”, como a exemplo da família ou os meios de comunicação, ambos exemplos postos pelo autor, “não haverá democracia substancial se inexistir essa responsabilidade propiciada”, e principalmente, pelo ambiente escolar, ressalta o mesmo. A ideia de educação deve estar intimamente ligada à de liberdade, cidadania e

¹ BRASIL. PNT- Política Nacional de Trânsito, 2004. Disponível em: <http://portal.saude.gov.br/portal/arquivos/pdf/PNT.pdf>. Acesso em 11 de dezembro de 2011.

democracia. Segundo o mesmo autor, “a educação não pode preparar nada para a democracia a não ser que a mesma também seja democrática”.

A democracia não se refere só à ordem do poder público do Estado, mas devem existir em todas as relações sociais, econômicas, políticas e culturais. Começa na relação interindividual, passa pela família, a escola e culmina no Estado. Uma sociedade democrática é aquela que vai conseguindo democratizar todas as suas instituições e práticas (BOBBIO, 2002).

As constantes reclamações relatadas pelas pessoas que fazem parte da comunidade universitária: alunos, professores, funcionários, bem como seus visitantes, colaboraram para o início desse trabalho, pois, estes, ao responderem ao questionário que foi proposto, dizem-se incomodados com a atual situação do Campus de São Cristóvão da UFS, onde, notamos a falta de organização e estrutura no trânsito, desde as vias até o comportamento de alguns indivíduos que transitam de maneira irregular.

Para a realização deste trabalho foi adotada a metodologia da pesquisa-ação. A mesma estimula a participação dos indivíduos envolvidos na pesquisa e amplia o seu universo de respostas, passando pelas condições de trabalho e vida da comunidade. Onde se busca as explicações dos próprios participantes que se situam, assim, em situação de investigador.

A priori, a metodologia supracitada é constituída por uma ação educativa e que, segundo Rosiska Oliveira (1981), promove “o conhecimento da consciência e também a capacidade de iniciativa transformadora dos grupos com quem se trabalha” (OLIVEIRA, 1981, p.19).

Para Sílvia Gamboa (1982) a pesquisa-ação “busca superar, essencialmente, a separação entre conhecimento e ação, buscando realizar a prática de conhecer para atuar” (GAMBOA, 1982, p. 36). Se fazendo necessário, conhecer o problema e apresentar possíveis soluções para o mesmo. Além do embasamento teórico sobre educação e formação do indivíduo a luz da cidadania, buscou-se a fundamentação bibliográfica acerca de temas relacionados ao trânsito – na Constituição Federal (CF), nas normas do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), SMTT (Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito de Aracaju) e do Departamento Estadual de Trânsito de Sergipe (DETRAN), dentre outras fontes.

Nesse tipo de metodologia o diálogo é importante, onde não há separação entre o pesquisador e a pesquisa, assim como o método não está separada dos grupos sociais

que participarão da pesquisa. O método da pesquisa-ação pode ser trabalho a médio e curto prazo.

Durante o trabalho, foram aplicados duzentos e sessenta e seis questionários junto à comunidade universitária, englobando alunos, professores e servidores da UFS. A aplicação durou duas semanas de trabalho e foi realizado nos três turnos de funcionamento da Universidade, diurno, vespertino e noturno. O mesmo possuiu doze questões que apresentaram perguntas abertas e fechadas sobre a realidade do trânsito no âmbito da Universidade, conforme anexo 2.

Na elaboração dos questionários foi utilizado como base e fundamento o folder do UFS em número 2011, elaborado pela COPAC- Coordenação de Planejamento Acadêmico - que contém a quantidade de funcionários, discentes e docentes atuantes no campus de São Cristóvão da UFS no período 2011.1. A margem de erro considerada foi de 7 % de acordo com o total geral de membros da comunidade acadêmica, tendo sido dividido e aplicado da seguinte maneira: 7 para funcionários, 8 para docentes, 202 para discentes sendo 140 para os discentes no período matutino e vespertino e 62 para os discentes do período noturno. Somando assim, um total de 217 amostras.

Porém, apesar de ter esta base numérica, foram aplicados questionários a mais, devido ao interesse dos indivíduos de participarem da pesquisa. Tendo assim, 245 discentes, 06 docentes e 13 técnicos administrativos. Somando um total de 266, amostras utilizadas para representar estatisticamente toda a população de usuários de transportes ou não da UFS.

A metodologia do trabalho foi baseada na pesquisa-ação. Para Farhat (1998), a estatística pode ser definida como sendo um “conjunto de procedimentos adotados para reunir, organizar, interpretar um conjunto de dados numéricos”, para tirar conclusões ou fazer previsões a respeito de determinado fato. O fato a ser analisado é o trânsito de veículos no campus José Aloísio de Campus da UFS. Uma amostra pode ser considerada como qualquer subconjunto que represente estatisticamente uma população. Para se obter uma amostra é preciso utilizar algumas técnicas que a torne confiável.

A amostra utilizada nesse trabalho correspondeu a 266 questionários aplicados e englobou estudantes de graduação, técnicos, servidores, docentes. Segundo Castanheira; Pizarro (2003) uma variável é um símbolo, representado por uma letra, que representa um elemento qualquer de um conjunto denominado domínio dessa variável. “Uma

variável pode representar a qualidade de uma determinada variável, neste caso, ela denomina-se qualitativa”, quando se baseiam em qualidades e assim não podem ser mensuráveis numericamente, ou quantitativa, classificada como contínua ou discreta. Contínua quando ela assume qualquer valor em um determinado intervalo e, discreta, quando assume valores pontuais em um determinado conjunto de dados.

Faz-se mister ressaltar que, este tipo de metodologia traz aspectos qualitativos e quantitativos. Onde, a partir das opiniões e dados coletados as informações passaram a ser representadas por números. Apresentando ao final do trabalho as sugestões possíveis para os problemas encontrados, a fim de cumprir a meta da pesquisa-ação que nos remete a uma análise do problema e a apresentação de resolução dos mesmos.

A análise dos questionários foi realizada através do programa *Statistical Package for Social Science* (SPSS) 18², onde a amostragem estratificada mantém as características da população.³ A formula é usual para consideração de diversos níveis de significância e desvio padrão desconhecido/incalculável. Os questionários aplicados foram enumerados em ordem crescente de modo a facilitar o trabalho da tabulação e análise dos dados.

Dessa maneira, se pensa em um ensino para desenvolver uma disciplina de colaboração a ser aplicada no âmbito da vivência social, formando uma nova mentalidade para o comportamento do ser humano no trânsito. Ressaltando que a metodologia bem como os resultado alcançados, serão apresentados no decorrer do trabalho.

Dessa forma, o segundo capítulo vem relatar as diferentes abordagens da educação e como é desenvolvida de maneira formal e não formal para que a partir desse entendimento possamos compreender, o processo infinito da aprendizagem e como este ocorre nos múltiplos espaços escolares.

O terceiro capítulo está voltado para um breve histórico da educação para o trânsito e como essa abordagem está interligada ao processo de aprendizagem de maneira interdisciplinar.

² O SPSS Data Editor é útil para fazer testes estatísticos, tais como os testes da correlação e de hipóteses; pode também providenciar ao pesquisador contagens de frequência, ordenar dados, reorganizar a informação, e serve também como um mecanismo de entrada dos dados, com rótulos para pequenas entradas.

³ O cálculo amostral para ciências sociais é representado pela fórmula: $N = N \times 1 / E^2$ dividido por $N + 1 / E^2$, o E significa erro, dado em decimais. A amostragem teve como base o UFS em número elaborado pela COPAC- Coordenação de planejamento acadêmico em 2011.

O quarto capítulo apresentou a análise e os resultados obtidos perante os questionários aplicados e estudos bibliográficos realizados, propiciando uma análise nas considerações finais sobre a educação de trânsito e como esse processo educativo acontece no âmbito do campus de São Cristóvão da Universidade Federal de Sergipe.

CAPÍTULO 2

EDUCAÇÃO: UMA APRENDIZAGEM INFINITA

Educação é uma daquelas palavras mais faladas, se não a mais pronunciada em todo o mundo, porém, ela não costuma ser definida com clareza. Em se tratando de uma temática tão ampla, busca-se um entendimento do que seja educação e de como ocorre o processo de aprendizagem de um indivíduo.

Todas as pessoas são alvos de um processo educativo. A aprendizagem é fundamental para a continuidade da vida, seja desenvolvida em casa, na escola, na igreja ou na rua, “ninguém escapa da educação” (BRANDÃO, 2007, p. 07). As experiências desse processo de aprendizagem são voltadas em fazer com que o indivíduo saiba exercer, ser, aprender e conviver em sociedade. Para o autor,

A educação pode existir livre e, entre todos, pode ser uma das maneiras que as pessoas criam para tornar *comum*, como saber, como idéia, como crença, aquilo que é *comunitário* como bem, como trabalho ou como vida. Ela pode existir imposta por um sistema centralizado de poder, que usa o saber e o controle sobre o saber como armas que reforçam a desigualdade entre os homens, na divisão dos bens, do trabalho, dos direitos e dos símbolos. A educação é, como outras, uma fração do *modo de vida* dos grupos sociais que a criam e recriam, entre tantas outras invenções de sua cultura, em sua sociedade. (BRANDÃO, 2007, p. 10)

Sendo assim, pode-se dizer que o processo educativo ocorre em todos os momentos da vida de um indivíduo, onde, este processo não tem local e nem hora exata para acontecer. É uma troca de conhecimento entre os mais velhos para com os mais novos bem como dos mais novos para com os mais velhos, podendo ser criada e recriada, sendo formal e não formal.

A educação formal é entendida como a realizada em múltiplos espaços, onde, se tem um currículo definido e possui reconhecimento oficial, oferecida nas escolas em cursos com níveis, graus, programas, diplomas e currículos. Como nos remete Carlos Brandão:

A educação aparece sempre que surgem formas sociais de condução e controle da aventura de ensinar-e-aprender. O *ensino formal* é o momento em que a educação se sujeita à *pedagogia* (a teoria da educação), cria situações próprias para o seu exercício, produz os seus métodos, estabelece suas regras e tempos, e constitui executores especializados. É quando aparecem a escola, o aluno e o professor (BRANDÃO, 2007, p. 26).

Para muitos, à luz da citação acima, só existe esse tipo de educação. Porém, há quem defenda e acredite que o processo de aprendizagem do indivíduo não ocorre somente na escola, mas na rua, no convívio familiar ou na igreja, em todos os espaços de forma permanente, onde todos os sujeitos se encontram a todo o momento em qualquer lugar aprendendo algo novo. Este tipo de educação é conhecido como a educação não- formal, onde, para se conviver em sociedade o conhecimento vai além da sala de aula e do ambiente escolar, como nos reporta Alberto Gaspar,

Mesmo nas civilizações tidas como culturalmente avançadas, a vida cotidiana sempre exigiu muito mais do que o conhecimento dos saberes apresentados formalmente nas disciplinas escolares. Há muito mais a aprender e desde muito cedo: a língua materna, tarefas domésticas, normas de comportamento, rezar, caçar, pescar, cantar e dançar – sobreviver, enfim. E, para tanto, sempre existiu, também desde muito cedo, uma *educação informal*, a escola da vida, de mil milênios de existência. Na educação informal, não há lugar, horários ou currículos. Os conhecimentos são partilhados em meio a uma interação sociocultural que tem, como única condição necessária e suficiente, existir quem saiba e quem queira ou precise saber. Nela, ensino e aprendizagem ocorrem espontaneamente, sem que, na maioria das vezes, os próprios participantes do processo deles tenham consciência. (GASPAR, A educação formal e a educação informal no ensino de ciências. Disponível em: http://www.casadaciencia.ufrj.br/Publicacoes/terraincognita/cienciaepublico/artigos/art14_aeducacaoformal.pdf. Acesso em: 07 de setembro de 2011.)

Com isso, se diz que não existem seres educados e não educados (FREIRE, 1979), a educação nada mais é do que uma busca permanente de si mesmo, onde, o homem deve ser o sujeito da sua própria educação, pois, “ninguém educa ninguém”. Para (FREIRE, 1979) a educação deve estar intrínseca a esperança e ao amor, deve ser libertadora e não restritiva, deve ser autêntica, coletiva e autônoma. Implicando desta forma no ato de conhecer entre indivíduos.

A conscientização é uma possibilidade lógica e um processo histórico ligando a práxis com a teoria num processo indissolúvel, (FREIRE, 1979). A educação então passa a não ser o “motor da transformação social e política e nem reproduz mecanicamente a sociedade”, de acordo com o pensamento freiriano, ela passa a ser um “ato de conhecimento e conscientização” e que, por si só não leva uma sociedade a se libertar da opressão. Como nos afirma Freire,

A educação é uma resposta da finitude da infinitude. A educação é possível para o homem, porque este é inacabado e sabe-se inacabado. Isto leva-o à sua perfeição. A educação, portanto, implica uma busca realizada por um sujeito que é o homem. O homem deve ser o sujeito de sua própria educação. Não

pode ser o objeto dela. Por isso, ninguém educa ninguém. (FREIRE, 1979. p. 14).

Neste contexto, não existem indivíduos ignorantes por completo, o saber se faz de acordo com a superação do sujeito, sendo algo permanente, podendo assim concluir que o processo de aprendizagem é eterno, ninguém nunca saberá de tudo, o que há é uma relativização da ignorância ou do saber (FREIRE, 1979).

Diante da discussão apresentada sobre o processo de educação, se faz mister entender que o ato de educar o indivíduo para que ele viva em sociedade, não se faz apenas de maneira receptora. O mesmo deve ser levado a apresentar uma postura de atitude cidadã, pois assim, realmente terá se concretizado o processo de ensino e aprendizagem, demonstrando que o sujeito apresentou uma mudança de comportamento.

2.1 Educar para a cidadania

Em uma perspectiva moderna sobre cidadania, verificamos que o conceito pressupõe que os indivíduos tenham uma autonomia de ação na esfera pública e privada e uma sociedade. Assim, Machado (2008) traz a concepção do “cidadão moderno que se autogoverna” através da mediação de uma representação frente ao Estado positivado. O autor observa que esta representatividade é um dos pilares da democracia. Cita ainda que o “regime representativo desenvolveu técnicas que foram destinadas a efetivar a designação dos representantes do povo nos órgãos governamentais”. Elevando segundo ele, o sujeito, à condição de cidadão, titular de direitos civis⁴ e políticos⁵.

A “cidadania pode vir a se tornar mediadora entre os indivíduos livres e iguais, e o Estado e seu Ordenamento Jurídico”, este, porta-voz do cidadão nacional (BERTASO, 2004). Perante as considerações do autor, é dessa forma que o cidadão, nessa concepção, se identifica como membro de uma comunidade que o reconhece como sujeito de direitos.

⁴ Conjunto de normas que regula a atuação da soberania popular. Constituição da República Federativa de 1988, art. 14 a 16.

⁵ A Constituição Brasileira fornece apenas princípios básicos dos direitos políticos, pois estes deverão constar mais pormenorizados no Código Eleitoral.

O homem está no mundo e junto com o mundo, ou seja, ele vive em sociedade. Na sociedade, ele convive com outras pessoas, socializa-se. Mas, para que haja uma socialização harmônica, se faz necessária a existência de um comportamento cidadão. Porém, pergunta-se, o que significa educação para a cidadania?

Um dos principais teóricos que acreditam numa educação voltada para a cidadania é Paulo Freire. O autor nos reporta a expressão “educação bancária”, utilizada em seu livro pedagogia da autonomia, onde, levanta a importância do indivíduo ser preparado para viver em sociedade livre de um sistema.

A educação referenciada por Freire nos remete a mesma visão de Brandão. Ambos os autores se referem à educação como aquela em que o sujeito passa a ser crítico, desmistificando a ideia de que os sujeitos são produto da educação. (BRANDÃO, 2007) nos afirma que:

Quando o fruto do trabalho acumula os bens que dividem o trabalho, a sociedade inventa a posse e o poder que separa os homens entre categorias de sujeitos socialmente desiguais. A posse e o poder dividem também o saber entre os que sabem e os que não sabem. Dividem o trabalho de ensinar tipos de saber a tipos de sujeitos e criam, para o seu uso, categorias de trabalhadores do saber-e-do-ensino. E a partir daí que a educação aparece como *propriedade*, como *sistema* e como *escola*. (BRANDÃO, 2007. p. 102).

Nesta perspectiva, podemos entender que a educação pode e deve ser reinventada, onde, sua transformação ocorre de acordo com a movimentação da cultura. Porém, nem sempre esse modo de educar prevalece. O que incide é a predominância de uma “educação bancária” que oprime o indivíduo a seguir um determinado sistema não permitindo que o mesmo seja o dono da sua educação, ou seja, não seja livre.

Acreditamos que o significado de cidadania seja o comportamento ético do cidadão perante os seus direitos e deveres em sociedade. Nos levando a pensar em valores como: respeito, solidariedade, responsabilidade, ética, assiduidade, etc.

No livro Política e Educação, Freire nos lembra que:

Por outro lado, se faz necessário, neste exercício, lembrar que cidadão significa indivíduo no gozo dos direitos civis e políticos de um Estado e que cidadania tem que ver com a condição de cidadão, quer dizer, com o uso dos direitos e o direito de ter deveres de cidadão (FREIRE, 2001. p.45).

Ainda com Freire, em seu livro Pedagogia da Autonomia o autor complementa a ideia afirmando que, além do saber técnico, a cidadania pede também a luta política:

É reacionária a afirmação segundo a qual o que interessa aos operários é alcançar o máximo de sua eficácia técnica e não perder tempo com debates "ideológicos" que a nada levam. O operário precisa inventar, a partir do próprio trabalho, a sua cidadania que não se constrói apenas com sua eficácia técnica, mas também com sua luta política em favor da recriação da sociedade injusta, a ceder seu lugar a outra menos injusta e mais humana (FREIRE, 1996, p.114).

A partir disso, entendemos que educar para a cidadania significa a liberdade de criar/reinventar educação a partir da realidade social, econômica e cultural de uma sociedade. Onde, os indivíduos fazem parte de um processo educativo no qual o mesmo não é preso/oprimido por um "sistema", mas luta com o mesmo sem ser aprisionado dentro do seu próprio ser.

A preocupação com a existência de uma educação voltada para a cidadania nos remota a lembrar as palavras de (BOTO, 1999), quando citado que:

A preocupação com a educação para a cidadania, no Brasil, remonta à Constituição de 1823. Parece curioso que em pleno Império já se fizesse presente entre nós um conjunto de idéias em torno da universalização dos direitos, influenciada pelo coetâneo movimento da ilustração francesa. Embora esse avançado ideário tenha alcançado seu lugar na letra da lei, na realidade ainda predominava entre nós a configuração de uma sociedade escravocrata e excludente, na qual apenas os homens livres e proprietários desfrutavam de direitos devido ao sistema censitário imperial. Esse sistema vigorou durante o Segundo Reinado e tinha sido definido pela Constituição de 1824, a qual assegurava o direito de votar e ser votado, participar da Câmara e do Senado, apenas àqueles cidadãos que se enquadrasse em determinados níveis de renda. Não obstante, tanto os constituintes de 1823, quanto os de 1824 preconizavam a disseminação de escolas, ginásios e universidades, bem como a garantia da gratuidade do ensino público – apesar de omissos no que respeita à matéria obrigatoriedade. (BOTO 1999, p. 2).

Gadotti (2000) vai mais além à discussão sobre cidadania, ele nos remete a pensarmos numa cidadania planetária, explica que

Educar para a cidadania planetária implica muito mais do que uma filosofia educacional, do que o enunciado de seus princípios. A educação planetária implica em uma revisão de nossos currículos, uma reorientação de nossa visão de mundo da educação como espaço de inserção do indivíduo não numa comunidade local, mas numa comunidade que é local e global ao mesmo tempo (GADOTTI, 2000, p. 142).

A educação para a cidadania planetária, como já foi citado, tem o propósito de discutir as questões que envolvem toda a humanidade, contextualizadas em nível global e que discuta possibilidades de ações sem fronteiras.

Para Boaventura a educação deve possibilitar a compreensão dos desafios do mundo atual e futuro. O autor nos reporta que podemos educar “cidadãos responsáveis e empenhados na criação de um futuro desejável para si, para a comunidade e para todos os habitantes do planeta” (BOAVENTURA, 2001, p. 30).

A educação para a cidadania de acordo com (MACHADO, 2008) “deve ser reconhecida como forma de se resistir à degradação da democracia e, como tal, transformadora da uma cultura política onde assentem os valores essenciais da democracia, favorecendo a evolução da convivência de todos os atores envolvidos no trânsito” (MACHADO, 2008. p. 21).

À luz das palavras do autor, “educar para um novo paradigma de participação e decisão democrática sobre questões de trânsito requer a definição de políticas efetivas de educação” (MACHADO, 2008. p. 21) e, além disso, necessitamos, de acordo com o autor, de políticas de sustentabilidade que levem em conta a existência de uma mobilização voltada para cidadania no trânsito.

A partir das observações realizadas sobre educação voltada para a formação do ser como cidadão, é que poderemos entender onde se insere a educação para o trânsito e sua importância na realidade atual da sociedade.

CAPÍTULO 3

EDUCAÇÃO DE TRÂNSITO: UMA NOVA ABORDAGEM DA EDUCAÇÃO

Atualmente ouvimos falar diariamente em acidentes de trânsito e em educação para o trânsito, porém, pouco ainda é retratado de que maneira e porque ocorrem esses acidentes e qual é o papel da educação nesse contexto. Então, se faz necessário entendermos a finalidade da educação e o porquê da importância de se educar para o trânsito.

De acordo com (FREIRE, 1996), a educação deve se preocupar em formar o indivíduo para o trabalho e acima de tudo, para ser cidadão, sendo a educação contínua até os âmbitos da universidade, onde, o sujeito é preparado para ser o educador e não mais o educando. Em seu livro *Pedagogia da Autonomia*, o autor afirma que educar é libertar, construir, levar o indivíduo a ser crítico. Com isso, existe a preocupação na reformulação do modo de ensinar e conseqüentemente na elaboração dos currículos escolares, onde a educação para o trânsito está inserida no currículo como um tema transversal.

De acordo com Tomaz Tadeu da Silva em seu texto “Teorias do currículo” (2000), as teorias do currículo são as tradicionais, críticas e pós-críticas. Ele não dá o verdadeiro significado de teoria do currículo, apenas comenta autores que citam suas definições sobre o que seja o currículo.

Ainda segundo Silva, há questões que toda teoria do currículo enfrenta: o que ensinar? (conhecimento) Por que ensinar?(poder) Para que ensinar? (identidade). Ele nos afirma que definição não demonstra uma essência do currículo: “uma definição nos revela o que uma determinada teoria pensa que o currículo é” (p.14).

Dessa forma, é de grande importância que o currículo escolar seja democrático, levando principalmente o conhecimento necessário para a formação do ser, não só para o mercado de trabalho, mas também se preocupando em formar cidadãos. O currículo não deve apresentar conteúdos prontos a serem repassados ao aluno, mas,

[...] uma construção e seleção de conhecimentos e práticas produzidas em contextos concretos e em dinâmicas sociais, políticas e culturais, intelectuais e pedagógicas. Conhecimentos e práticas expostos às novas dinâmicas e reinterpretados em cada contexto histórico. (BRASIL. Ministério da Educação. Portal do Ministério de Educação. Disponível em: <http://portal.mec.gov.br/seb/arquivos/pdf/Ensfund/indag2.pdf>. Acesso em: 15 de junho de 2010).

Podemos assim considerar que, a educação é o processo de socialização onde se prepara o indivíduo para que o mesmo possa ser crítico, conhecendo seus direitos e deveres e agindo na produção de conhecimentos e práticas interdisciplinares que lhe possibilitem interagir com a grande diversidade que existe na sociedade em todos os aspectos, sejam eles políticos, culturais, sociais.

Para falar em educação para o trânsito se faz necessário entender o que vem a ser transitar e o qual o papel da educação nesse contexto e segundo o CTB (Código de Trânsito Brasileiro, 2006) no Art.1º§ 1º, “é o ato de utilizar as vias por pessoas, veículos e animais”.

A todo o momento estamos transitando, seja de carro, moto, bicicleta ou a pé, exercendo desse modo o direito de ir e vir. Porém, a temática trânsito vem sendo muito discutida nos meios de comunicação, um dos motivos de tanta repercussão é o aumento das frotas de veículos nas vias de circulação do país, onde, muitas não possuem estrutura para comportar tantas máquinas e o fluxo de pessoas ocasionando engarrafamentos, stress, poluição, acidentes e etc.

A população do Brasil alcançou a marca de 190.755.799 habitantes na data de referência do Censo Demográfico 2010⁶. A série de censos brasileiros mostra que a população experimentou sucessivos aumentos em seu contingente, tendo crescido quase vinte vezes desde o primeiro recenseamento realizado no Brasil, em 1872, quando tinha 9.930.478 habitantes. Em comparação com o Censo 2000, a população do nosso país apresentou um crescimento relativo de 12,3%, o que resulta em um crescimento médio geométrico anual de 1,17% (IBGE).

De acordo com Ventura (2010), “a aceleração do crescimento econômico, o controle da inflação, a ampliação do crédito, a elevação da renda, o aumento real do

⁶ IBGE. Censo Demográfico de 31 de agosto de 2010. Disponível em http://www.ibge.gov.br/home/presidencia/noticias/noticia_visualiza.php?id_noticia=1866&id_pagina=1. Acesso em 24 de setembro de 2011.

salário mínimo e a expansão dos programas sociais de transferência de renda” estão reproduzindo em nosso país, um fenômeno que é considerado típico de sociedades desenvolvidas, a exemplo citado por ele está “à criação de um mercado consumidor de massa, forte e cada vez mais complexo”. Com isso, nos remete a pensar que milhões de brasileiros têm aproveitado esta boa fase da economia para se inserir na economia de mercado e experimentar, de acordo com ele, “pela primeira vez, os benefícios do consumo”.

Em seu artigo publicado no site do programa Auto Esporte da Rede Globo, o jornalista Andilhes Moreira⁷, afirma que a totalidade de veículos no Brasil dobrou nos últimos dez anos e atingiu 64,8 milhões em dezembro de 2010, de acordo com ele e segundo levantamento do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), “o balanço do Denatran aponta que o Brasil fechou 2010 com exatos 64.817.974 veículos registrados. Em dez anos, o aumento acumulado é de 119%, ou seja, mais 35 milhões de veículos chegaram às ruas no período. Segundo o órgão, essa seria a frota circulante no país e considera carros, motos, caminhões e outros tipos de automotores inseridos no cadastro desde 1990.” (MOREIRA, 2011) afirma que os dados do Denatran “não desconsideram, por exemplo, eventuais proprietários que registraram o veículo”, mas deixaram de circular e não deram baixa no registro.

Segundo o mesmo autor, o aumento da frota de veículos foi significativo e entre os anos de 2009 e 2010, as ruas brasileiras ganharam 5,456 milhões de carros, um crescimento de 9,19%. Um dado ressaltado pelo jornalista é que em 2010, a indústria automobilística produziu 3,638 milhões de veículos, número que segundo ele, foi considerado recorde. Em Sergipe a frota é de (427.048), em relação ao número de habitantes do estado, que de acordo com o censo IBGE 2010 é de 2.068.031 habitantes.

Segundo Lima e Gualda (1995), “a qualidade de serviços de transportes é aquela percebida pelos usuários e demais interessados, de forma comparativa com as demais alternativas disponíveis, resultante da diferença entre as expectativas e percepções do serviço realizado”.

⁷ MOREIRA, Andilhes. Frota de veículos cresce 119% em dez anos no Brasil, aponta Denatran. Disponível em <http://g1.globo.com/carros/noticia/2011/02/frota-de-veiculos-cresce-119-em-dez-anos-no-brasil-aponta-denatran.html>. Acesso em 15 de outubro de 2011.

No artigo sobre a qualidade no transporte coletivo urbano, os autores RODRIGUES; SORRATINI (2011) nos afirma que “o transporte coletivo tem importância fundamental dentro do contexto geral do transporte urbano, na medida em que é essencial para a população de baixa renda e, ao mesmo tempo, uma importante alternativa a ser utilizada como estratégia para redução das viagens por automóvel, contribuindo para a redução dos congestionamentos, da poluição ambiental, dos acidentes de trânsito e do consumo de combustível” (RODRIGUES; SORRATINI, 2011). Mas, a insatisfação da população é alta em relação ao transporte público, os autores revelaram esse dado através da realização de uma pesquisa amostral na cidade de Uberlândia em Minas Gerais, que aponta para a baixa satisfação da população com o serviço prestado.

Em Sergipe, as reclamações sobre a qualidade do serviço de transporte público prestado a sociedade sergipana, também recebe críticas de seus usuários em relação a sua precariedade no serviço. Esse fato contribui para que as pessoas passem a andar mais de carro do que optar por andar de ônibus, por consequência, o número de carros existentes nas ruas passa a aumentar.

As pessoas que frequentam a universidade se deslocam no Campus a pé (pedestres), através de bicicletas, de motocicletas e de automóveis, gerando uma situação de trânsito comparado ao de uma cidade, pois as universidades federais são consideradas cidades universitárias, contendo uma infraestrutura específica de funcionamento.⁸

Educar para o trânsito possibilita interferir nessa situação caótica em que se encontram os indivíduos durante seu trajeto diário, procurando desenvolver ações geradoras de mais segurança e possibilitando uma melhor qualidade de vida, com atitudes coletivas e cooperativas no trânsito.

Um ambiente educacional deve propiciar a confrontação de pontos de vista divergentes, de concepções diferentes a respeito de uma mesma situação ou tarefa. Pensando nisso, foi que em 21 de setembro com a Lei de nº 5. 108 que a Educação de

⁸ De acordo com o Art. 53 disposto no capítulo IV da Lei de nº 9.394 de 20 de dezembro de 1996, onde, consta que as universidades federais possuem autonomia para criar e regulamentar suas normas. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9394.htm#art92. Acesso em: 04 de julho de 2011.

Trânsito passou a ser mencionado no Código Brasileiro de Trânsito⁹, mas precisamente no capítulo VI. Desde então, os órgãos de trânsito passaram a ter, obrigatoriamente, um setor específico para tratar as questões educacionais de trânsito, as CET (Coordenadorias de Educação para o Trânsito), como podemos ver no Capítulo VI, Art. 74,

§ 1º É obrigatória à 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. (BRASIL. Código de Trânsito Brasileiro. Art. 74, 2006).

Ainda de acordo com o CTB, a educação para o trânsito deve ser promovida em todas as esferas escolares, sejam elas municipais, estaduais ou federais. Como se pode notar no Art. 76,

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. (BRASIL. Código de Trânsito Brasileiro. Art. 76, 2006).

Para a finalidade prevista neste artigo, o Ministério da Educação e do Desporto, mediante proposta do CONTRAN¹⁰ e do Conselho de Reitores das Universidades Brasileiras, diretamente ou mediante convênio, e de acordo com as normas bases do CONTRAN, deve promover,

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 junto aos núcleos interdisciplinares universitários de trânsito, com vistas à integração universidades-sociedade na área de trânsito. (BRASIL. Código de Trânsito Brasileiro. Art. 76, 2006).

⁹ BRASIL. CTB: Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código. LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9503.htm. Acesso em 12 de maio de 2011.

¹⁰ Conselho Nacional de Trânsito. Órgão máximo normativo, consultivo e coordenador da política nacional de trânsito.

A partir disso, a educação para o trânsito foi inserida nos Parâmetros Curriculares Nacionais ou PCN como atividade pertencente aos temas transversais, porém como a educação para o trânsito é considerada tema transversal, a mesma será inserida nos conteúdos programáticos de maneira interdisciplinar e de acordo com a realidade local. Como se pode notar a seguir,

(...) Tomando-se como exemplo o caso do trânsito, vê-se que, embora esse seja um problema que atinge 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 extremamente diversa. Pense-se, por exemplo, no direito ao transporte associado à qualidade de vida e à qualidade do meio ambiente; ou o desrespeito às regras de trânsito e a segurança de motoristas e pedestres (o trânsito brasileiro é um dos que, no mundo, causa maior número de mortes). Assim, visto de forma ampla, o tema trânsito remete à reflexão sobre as características de modos de vida e relações sociais (BRASIL. Ministério da Educação. 1997. p.35.).

O trânsito é tido ou entendido como um fenômeno social, que envolve vidas humanas num determinado contexto sócio-histórico. Desta forma, entende-se que “a educação está envolvida em todo processo de socialização, construção e transformação da realidade” (SCALCO, 2005. p.2). Nos faz perceber que, a educação voltada para o trânsito é uma necessidade que deve ter início na infância nos ambientes escolares e em outros ambientes como a família, sendo importante na formação de cada cidadão e de acordo com ele “uma prática pedagógica que vai além de uma mera aprendizagem de comportamentos e hábitos” (SCALCO, 2005. p.2), propiciando segundo o autor, mudanças de atitudes frente ao Trânsito e à forma de valorizar a vida.

Para que advenha isso, Scalco nos sugere que a educação para o trânsito deve lançar mão da transdisciplinaridade¹¹, e que a mesma deve ter por objetivo fazer conexões entre os conteúdos programáticos e as questões relacionadas ao trânsito, ampliando dessa forma, segundo ele, “os campos de conhecimento e possibilitando o desenvolvimento e enriquecimento dos conteúdos trabalhados” (SCALCO, 2005. p.2). Ainda, devendo potencializar a formação do educando como indivíduo consciente, crítico e acima de tudo cidadão, ou seja, que o sujeito que seja capaz de fazer suas escolhas livremente e de maneira individual, onde o mesmo se torne proativo na

¹¹ De acordo com NICOLESCU (1999), físico teórico do Centro Nacional de Pesquisa Científica da França (C.N.R.S.). Fundador e Presidente do Centro Internacional de Pesquisas e Estudos Transdisciplinares (CIRET). “A *transdisciplinaridade*, como o prefixo “trans” indica, diz respeito àquilo que *está ao mesmo tempo entre* as disciplinas, *através* das diferentes disciplinas e *além* de qualquer disciplina. Seu objetivo é a *compreensão do mundo presente*, para o qual um dos imperativos é a unidade do conhecimento” (Educação e Transdisciplinaridade, p.8, 1999). Disponível em: <http://unesdoc.unesco.org/images/0012/001275/127511por.pdf>. Acesso em 19 de junho de 2011.

sociedade, tendo de acordo com o autor, “a cidadania como ponto de chegada” (SCALCO, 2005. p.2).

No sentido dado, a educação para o trânsito implicaria em examinar a necessidade da inclusão curricular e criação de elementos epistemológicos na perspectiva do caráter que deve ter o conhecimento no processo educativo.

Segundo Biavati (2009), não se pode imaginar vida social sem trânsito, pois, transitamos a toda hora. Porém transitar se tornou algo muito perigoso, explica ele:

Existem regras, é claro – elas deveriam regular o conflito, garantindo segurança para todos. Esse é o sentido do Código de Trânsito. As regras, porém, não são suficientes para mudar a realidade cotidiana das disputas no espaço público. O acidente de trânsito que contamos aos milhares é uma decorrência desses conflitos e, por isso mesmo, raramente acidente é um “acidente”. (BIAVATI, Eduardo. Disponível em <http://biavati.wordpress.com/livro/>. Acesso em 6 de agosto de 2010).

O sociólogo Eduardo Biavati trás uma longa bagagem de experienciais, e de acordo com ele a sociedade está passando por muitos conflitos. Tais conflitos são problemas que até hoje não foram resolvidos, aos quais, só trazem dor de cabeça para a população. Esses conflitos geralmente são causados pela falta de estrutura de Estado, por falta de verbas para políticas públicas, e o pior por falta de conhecimento da população por desconhecer os seus direitos.

Hoje, tem-se problemas na educação, na saúde, na economia, etc. como resolver esses problemas? O ditado é muito antigo: “cada um faz a sua parte”, porque assim, poderemos chegar um dia a sonhar com uma educação no trânsito em que:

Gostaríamos de ver no trânsito uma expressão de cidadania, um modo de partilhamento do espaço das vias públicas, ordenado por regras comuns e impessoais. Mais do que uma necessidade vital individual, transitar seria um exercício cotidiano de solidariedade, gentileza e, sobretudo, respeito à integridade de cada pessoa, especialmente daquelas cujos deslocamentos as colocam em posição mais frágil na cidade – os pedestres. (BIAVATI, Eduardo. Disponível em <http://biavati.wordpress.com/2009/03/13/transgressao/>. Acesso em 7 agosto de 2010).

O sonho faz parte da vida, o que seria de cada ser humano se não sonhasse?! Pois, através deles temos ideias que queremos alcançar. A educação de cada indivíduo dependerá da sua bagagem, por isso a importância de se formar de cedo as crianças, para que as mesmas possuindo uma educação formal continuada sejam capazes de não cometer os mesmos erros da sociedade de hoje. A vida é o maior bem que se tem, mas,

infelizmente no ambiente social que nos encontramos ela é comparada a algo “sem valor”.

Um dos maiores problemas da sociedade contemporânea é o individualismo dos homens. Biavati (2011) nos adverte que “o problema começa quando milhões de habitantes fazem a mesma coisa simultaneamente. Quando falha o ordenamento, prevalece à força dos interesses particulares e, principalmente, sabota-se a previsibilidade das ações no trânsito e sem previsibilidade não há trânsito seguro.” Podemos entender dessa maneira que, um dos fatores que contribuem para que as relações no trânsito estejam desarmonizadas, é o fato das pessoas estarem cada vez mais individualizadas, com atitudes isoladas, onde, não existe o outro, mas só uma única pessoa, nós mesmos.

Desse modo, este trabalho se propôs a diagnosticar os problemas que existem quando se transita pelo Campus de São Cristóvão da Universidade Federal de Sergipe à luz da educação, da cidadania e ambas correlacionadas as atitudes no trânsito.

CAPÍTULO 4

A EDUCAÇÃO DE TRÂNSITO NO ÂMBITO DA UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE NO CAMPUS DE SÃO CRISTÓVÃO

A “Universidade Federal de Sergipe criada e mantida pela União sob a forma de fundação, nos termos do Decreto- Lei nº 269 de 28 de fevereiro de 1967” (p. 11)¹², o sistema viário e o trânsito entre as pessoas não era um fator que gerasse tanta preocupação, pois em 1967 as ruas, em sua maioria, eram simples¹³, sem asfalto, comportava poucos veículos, a maioria das pessoas usavam como meio de circulação os bondes, as carroças e alguns poucos ônibus.

No Brasil, e por consequência em Sergipe, com a popularização dos automóveis e a facilidade para adquirir os mesmos, aliada com o aumento populacional, o modo de “transitar” ficou comprometido. As ruas parecem ter ficado pequenas para comportar tantos veículos, como os carros, motos, bicicletas, etc. A relação entre as pessoas ao transitarem nas vias passaram a ser conflituosas, onde o direito de ir e vir ficou corrompido, sendo motivo de muitas discussões nos meios de comunicação atual.

No âmbito da UFS, considerada uma cidade universitária por possuir estrutura e legalidade para funcionar como tal, não podia ser diferente, os problemas encontrados relacionados ao compartilhamento das vias pelas pessoas que frequentam o Campus, nos revela a existência de uma relação conflituosa entre os indivíduos relacionados a garantia do direito de ir e vir.

A Resolução nº 21/2009/CONEPE¹⁴ aprovou a Regulamentação do Plano de Reestruturação e Expansão da Universidade Federal de Sergipe – REUNI-UFS. Dessa forma, as obras para ampliação e expansão que tiveram início em 2009 desde então vem causando problemas no fluxo de transeuntes e automóveis no campus, pois o trânsito

¹² Fonte: BRASIL. Estatuto da Universidade Federal de Sergipe. Art. 1º. Edição de 2010.

¹³ Rua Simples: Sem pavimentação e /ou paralelepípedo. Somente areia. Grifo meu.

¹⁴ Fonte: Departamento de Administração Acadêmica (DAA). Universidade Federal de Sergipe. Disponível em: <http://www.daa.ufs.br/textos/0212009%20%20Regulamenta%C3%A7%C3%A3o%20Reuni.htm>. Acesso em 24 de abril de 2011.

em algumas ruas por vezes teve que ser interrompido, até a presente data ainda estão em andamento as obras de expansão do campus.

O REUNI veio contribuir para que houvesse o aumento da comunidade universitária, criando novos cursos, aumentando os números de vagas nos cursos já existentes, gerando assim uma grande expansão no Campus, havendo dessa forma um maior número de circulação de pedestres e veículos no âmbito da Universidade. Porém, o que se pode notar é que a UFS ainda está se adequando à nova realidade, com a construção da infraestrutura necessária, a nova demanda de estudantes não está preparada estruturalmente para receber tantas pessoas em seu interior.

Atualmente, a UFS possui cerca de 21.484¹⁵ alunos (dos cursos presenciais) que freqüentam o *Campus* de São Cristóvão regularmente distribuídos nos períodos diurno, vespertino e noturno. Além de possuir 2.176 (docentes e técnicos)¹⁶ e todos juntos formam o que chamamos de “comunidade universitária”. Cada um desses indivíduos possui direito e deveres como cidadãos perante a sociedade. Porém, quando nos reportamos ao ato de transitar, o direito de ir e vir dos indivíduos se mostra restritos. Como se pode notar nas gravuras abaixo:



Fig. 01: Fonte: Arquivo pessoal.

Motos nas passarelas de pedestres. Didática 04. UFS. 2011

¹⁵ Fonte: Departamento de Administração Acadêmica (DAA). Universidade Federal de Sergipe, 2011.

¹⁶ Fonte: UFS em número, elaborado pela COPAC- Coordenação de planejamento acadêmico, 2011.



Fig. 02: Fonte: Arquivo pessoal.

Motos nas passarelas de pedestres. Didática 04. UFS. 2011



Fig.03: Fonte: Arquivo pessoal.

Placas de sinalização em mal estado de conservação.

Estacionamento ao lado da didática01. UFS. 2011.



Fig.04: Fonte: Arquivo pessoal.

Placas de sinalização em mal estado de conservação.

Estacionamento ao lado da didática01. UFS. 2011.

Analisando as figuras 01 e 02 nota-se o total desrespeito para com os pedestres, pois, consciente ou inconscientemente os motoqueiros ao estacionarem suas motos nas passarelas de pedestres desrespeitam a lei de trânsito que considera uma infração grave essa atitude, como nos traz o CTB (Código de Trânsito Brasileiro) no Art. nº 181 no parágrafo VIII,

Estacionar o veículo: VIII- no passeio ou sobre faixa destinada a pedestre, sobre ciclovia ou ciclofaixa, bem como nas ilhas, refúgios, ao lado ou sobre canteiros centrais, divisores de pista de rolamento, marcas de canalização, gramados ou jardim público: infração- grave; Penalidade- multa; Medida Administrativa- remoção do veículo; (CTB, 2006, p. 101).

O comportamento desses motoristas poderia ser explicado e argumentado pela falta de sinalização e de infraestrutura da própria UFS, pois, não há em nenhuma parte da universidade estacionamento para motos, tal comprovação pode ser vista na planta baixa da Universidade, conforme anexo 1.

Além disso, a velocidade em que esses veículos transitam pelas passarelas vem ocasionando várias mortes de animais como macacos, cachorros e gatos que vivem transitando pelas vias e passarelas do *Campus*, cenas como a figura “5”, vem se tornando frequentes pelas vias do Campus, pergunta-se, até quantos animais precisam ser atropelados para que as pessoas passem a respeitar as leis de trânsito, o limite de velocidade e tenham consciência de que nós fazemos o trânsito?



Fig. 05. Fonte: Fred Amado Martins Alves.

Espécie *Calitrix jacus* ou Saguin, atropelado em uma das vias do Campus de São Cristóvão Universidade Federal de Sergipe.

Ao observar as gravuras 03 e 04 percebe-se que além de não haver a parte da estrutura física adequada, a UFS sofre com a falta de uma sinalização horizontal e vertical nos estacionamentos, bem como em suas vias e a pouca sinalização que existe se mostra desgastada pelo tempo. Como não há a fiscalização por parte de algum órgão

de trânsito no âmbito da UFS, muitos fazem questão de ignorar os códigos de trânsito e as leis, gerando assim, uma imagem negativa sobre a gestão e a organização da universidade. Este problema poderia ser resolvido através de um convênio com a SMTT do município de São Cristóvão, devido à localização da UFS, pois, de acordo com o Artigo 24 do CTB, “Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição: I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições” (BRASIL. CTB, 1997).

Tentando amenizar a situação das motos nas passarelas e as reclamações dos pedestres quanto a este fato, a PREFCAMP- Prefeitura do Campus de São Cristóvão da Universidade Federal de Sergipe, através do DSG- Departamento de Serviços Gerais, colocou placas pelos corredores da Universidade proibindo a circulação das motos nas passarelas de pedestres como se pode ver na figura 6.



Fig.06: Fonte: Arquivo pessoal.

Placa de sinalização proibindo o tráfego de motos nas passarelas de pedestres.

Trecho entre o DED- Departamento de Educação e as Didáticas 03 e 04. UFS. 2011.

Porém, nada adiantou o fato da sinalização posta pela PREFCAMP, pois, na mesma gravura, nota-se que ainda assim, as motos permanecem estacionadas nas vias destinadas aos pedestres. As práticas de estacionar e circular em locais não apropriados para esses veículos ocasionam também a danificação das calçadas e rampas de acessos para os pedestres, gerando mais gastos em reformas para a própria UFS, como nos mostra as figuras 6, 7 e 8.



Fig.07: Fonte: Arquivo pessoal.

Rampa danificada. Fundo do departamental II. UFS, 2011.



Fig.08: Fonte: Arquivo pessoal.

Tráfego de moto na passarela de pedestre. UFS. 2011.

Outro problema decorrente da falta da sinalização horizontal e vertical da UFS são os carros estacionados de maneira incorreta nos estacionamentos. Os motoristas posicionam seus veículos da forma que bem entendem, levando um veículo a ocupar o espaço para dois veículos, devido a isso, muitos são os carros que podem ser vistos em cima da grama, ou nas próprias vias de circulação causando transtorno para quem circula pelas mesmas. Tal problema pode ser constatado conforme figuras 9 e 10.



Fig.09: Fonte: Arquivo pessoal.

Estacionamento da Didática 01. UFS. 2011.



Fig.10: Fonte: Arquivo pessoal.

Veículos estacionados de maneira irregular em cima do canteiro.

Estacionamento da Didática 01. UFS. 2011.



Fig. 11: Fonte: Arquivo pessoal.

Estacionamento da Didática 01.

Veículos estacionados de maneira irregular nas vias. UFS. 2011.

Como proposta para diminuir a quantidade de carros estacionados ao longo das vias, a PREFCAMP, através do DSG instalou placas sinalizadoras que podem ser vistas na figura 12.



Fig. 12: Fonte: Arquivo pessoal.

Placa de sinalização em frente ao CODAP – Colégio de Aplicação. UFS. 2011.

Porém, a placa colocada para advertir os motoristas se encontra fora das normas exigidas pelo CONTRAN - Conselho Nacional de Trânsito que no item 4.5 Formas e Cores, do livro de sinalização vertical afirma que “A forma padrão do sinal de regulamentação é a circular, e as cores são vermelha, preta e branca” (CONTRAN, Manual de Sinalização Vertical, 2005, p.26).

Segundo Vasconcelos (2000), o planejamento da circulação determina a forma de uso de toda uma estrutura viária, tanto pelas pessoas quanto pelos veículos, tendo como atividades essenciais a legislação, educação, engenharia de tráfego e a fiscalização. O autor enfatiza que as políticas de circulação devem analisar além da fluidez e segurança, questões como a acessibilidade e a qualidade ambiental, pois são essenciais para o controle da circulação.

Outra situação são as vagas destinadas por lei aos idosos e deficientes. De acordo com o CONTRAN¹⁷ é reservado 5% das vagas nos estacionamentos para as

¹⁷ Está disposto no Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, usando da competência que lhe confere o artigo 12, inciso I da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro - CTB e conforme Decreto nº 4.711 de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a Coordenação do Sistema Nacional de Trânsito; Considerando a necessidade de uniformizar, em âmbito nacional, os procedimentos para sinalização e fiscalização do uso de vagas regulamentadas para estacionamento exclusivo de veículos utilizados por idosos; Considerando a Lei Federal nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, que dispõe sobre o Estatuto do Idoso, que em seu art. 41 estabelece a obrigatoriedade de se destinar 5% (cinco por cento) das vagas em estacionamento regulamentado de uso público para serem utilizadas exclusivamente por idosos. Segue no anexo 4 deste trabalho, resolução completa. (CONTRAN, 1997).

pessoas da terceira idade e aos deficientes se é assegurado 2%¹⁸ das vagas de estacionamentos. Porém, para que ambos permaneçam na vaga reservada a eles, se faz necessário que tenham o cartão credencial do idoso ou deficiente de acordo com sua situação. Notamos que além de sinalizar o meio de acordo com as normas colocadas pelo CONTRAN, deve-se existir uma fiscalização destas vagas, para que não sejam utilizadas por pessoas não autorizadas e nem devidamente documentadas.

É válido ressaltar que a acessibilidade é um dos pontos mais importantes no trânsito, onde toda normatização de acessibilidade deve estar elaborada com base nas direções dispostas na ABNT 9050/ 2004¹⁹ - Associação Brasileira de Normas Técnicas, que objetiva a apresentação de normas técnicas para as edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Entrando neste contexto as rampas de acesso, faixas de acessibilidade, elevadores, piso táteis, dentre outras normas.

Com isso, a UFS teve e está em processo de adequação à norma da ABNT 9050/ 2004, por ser uma instituição muito antiga e já possuir prédios, espaços, mobiliários e equipamentos urbanos em uso desde a sua criação. Segundo o engenheiro responsável pelos projetos da universidade, atualmente, a UFS possui um projeto de acessibilidade que já se encontra elaborado e embasado nas normas técnicas da ABNT 9050.

De acordo com um dos engenheiros do Dipro²⁰ (Departamento de Projetos) da PREFCAMP, responsável pelo projeto de sinalização horizontal e vertical da Universidade Federal de Sergipe Campus de São Cristovão, foi lançado um edital de Concorrência Pública nº 20/2011 no primeiro semestre do corrente ano para a contratação de uma empresa que fará toda a parte de sinalização horizontal e vertical. O

¹⁸ O Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, usando da competência que lhe confere o artigo 12, inciso I da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro - CTB e conforme Decreto nº 4.711 de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a Coordenação do Sistema Nacional de Trânsito; Considerando a necessidade de uniformizar, em âmbito nacional, os procedimentos para sinalização e fiscalização do uso de vagas regulamentadas para estacionamento exclusivo de veículos utilizados no transporte de pessoas portadoras de deficiência e com dificuldade de locomoção; Considerando a Lei Federal nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que dispõe sobre normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência e com dificuldade de locomoção, que, em seu art. 7º, estabelece a obrigatoriedade de reservar 2 % (dois por cento) das vagas em estacionamento regulamentado de uso público para serem utilizadas exclusivamente por veículos que transportem pessoas portadoras de deficiência ou com dificuldade de locomoção; Considerando o disposto no Decreto nº 5.296, de 02 de dezembro de 2004, que regulamenta a Lei nº 10.098/00, para, no art. 25, determinar a reserva de 2 % (dois por cento) do total de vagas regulamentadas de estacionamento para veículos que transportem pessoas portadoras de deficiência física ou visual, desde que devidamente identificados. (CONTRAN, 1997).

¹⁹ Fonte: BRASIL. ABNT- Associação Brasileira de Normas Técnicas. Disponível em: <http://www.mpdft.gov.br/sicorde/NBR9050-31052004.pdf>. Acesso em 25 de setembro de 2011.

²⁰ Entrevista concebida a Alana Danielly Vasconcelos em 18 de maio de 2011.

mesmo garante que a contratação já foi deferida e agora se está em fase de reajustes do projeto.

Algumas mudanças já se tornam visíveis ao transitar pelo campus de São Cristóvão, como as novas faixas de pedestres e rampas de acessibilidade que estão sendo construídas em todo o Campus de São Cristóvão, como nota-se na figura 13.



Fig. 13: Fonte: Arquivo pessoal.

Faixa de pedestre e rampa de acessibilidade para facilitar a vida dos portadores de necessidades especiais, além de ajudar na redução da velocidade.

Além da construção de novas rampas, estão sendo construídos novos estacionamentos para carros com o objetivo de desafogar a falta de vagas nos que já existentes, além de estacionamento para motos. Recentemente a universidade passou por um processo de troca de asfalto para paralelepípedo, segundo o engenheiro responsável, a troca foi realizada com o objetivo de reduzir a velocidade, o que é bom para os pedestres, além dos seguintes fatores: o asfalto esquenta mais do que o paralelepípedo, não permitindo a infiltração da água da chuva e impermeabiliza o solo.



Fig. 14. Fonte: Arquivo Pessoal.

Novo estacionamento localizado por trás do Colégio de Aplicação- CODAP.



Fig. 15. Fonte: Arquivo Pessoal.

Troca de asfalto por paralelepípedo.

A educação para o trânsito, como ação sócio-educativa, é um compromisso com a cidadania, com a formação do homem desde a infância e adolescência, do seu compromisso consigo mesmo e com o outro. Conforme este ponto de vista, procura-se enfatizar a importância de uma mudança de comportamento no indivíduo, enfocando não apenas a informação sobre a realidade existente no âmbito da UFS ou em nosso Estado, nosso país, mas conduzir a ação educativa para uma análise mais detalhada do problema, possibilitando a construção de uma nova postura frente à questão do trânsito, tendo cada cidadão como responsável por esta transformação.

4.1 Análise dos dados

Para a coleta dos dados, foram utilizadas fontes como entrevistas e aplicação de questionários. Para a aplicação dos questionários foi realizada uma amostragem quantitativa e qualitativa que teve uma porcentagem de margem de erro de 7% a qual, foi calculada levando-se em consideração a quantidade de pessoas pertencentes à comunidade universitária, sejam alunos, servidores e docentes, para a aplicação dos questionários. Os indivíduos responderam de maneira anônima aos questionários e foram caracterizados como pedestres, motociclistas (dando prioridade para os que estacionam suas motos nas passarelas dos pedestres), e os condutores.

É válido ressaltar a realização de entrevistas com técnicos e funcionários, pró-reitores de administração, graduação, ligados de forma direta às questões de infraestrutura, segurança e sinalização do trânsito na UFS. Abordando na entrevista a importância do exercício da cidadania para uma boa convivência no âmbito do *campus* de São Cristóvão da UFS. As informações obtidas foram tabuladas e representadas através de gráficos e categorias, observou-se o que vem a ser a educação de trânsito no âmbito da UFS, os problemas e as soluções/sugestões dados pelos participantes da pesquisa.

Os dados alcançados foram apresentados neste trabalho através de quadros, gráficos e recortes das entrevistas realizadas. Os resultados, bem como a análise dos mesmos podem ser constatados a partir da apresentação do quadro 1.

QUADRO 1: DESCRIMINAÇÃO DOS SUJEITOS

Categoria	Qtd.	Percentual
Estudante	245	92,1%
Técnico-administrativo	15	5,6%
Docente	6	2,3%
Total	266	100,0

QUADRO 2: GÊNERO DOS PARTICIPANTES

Gênero	Qtd.	Percentual
FEMININO	175	65,8
MASCULINO	91	34,2
Total	266	100,0

Percebe-se no quadro 1 que a maioria dos participantes são discentes com 92, (1%), em segundo lugar notamos os técnicos administrativos com 5,6% e por último os docentes com 2, 3%.

O programa utilizado para análise permite que se faça o cruzamento dos dados obtidos por variáveis. A partir desses cruzamentos realizados percebe-se que as respostas para as questões como: tipo do meio de locomoção mais utilizado pela comunidade universitária de acordo com a categoria dos participantes pode ser demonstrado. Como segue no gráfico1.

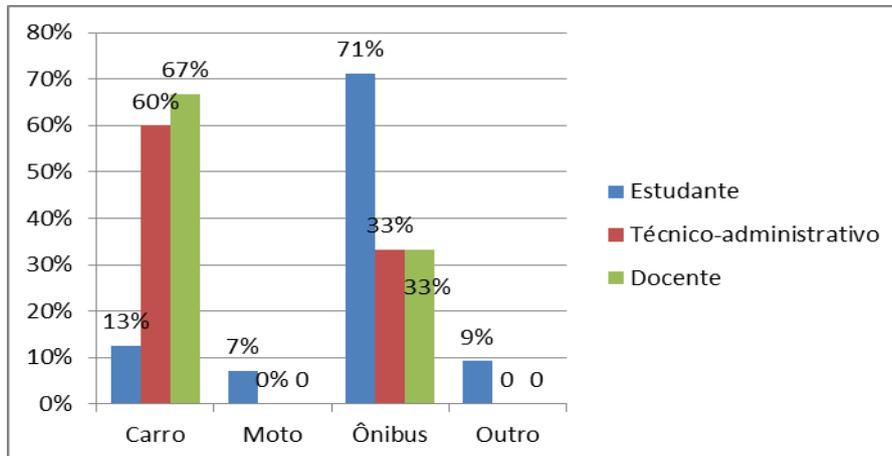


Gráfico 1. Cruzamento entre a categoria de participantes com o meio de locomoção utilizado.

De acordo com o gráfico1, a maioria dos estudantes entrevistados utiliza com frequência o ônibus como meio de locomoção. O que nos permite colocá-los na modalidade de pedestres com 71%. Já os docentes e técnicos utilizam o carro como meio de locomoção principal colocando-os na modalidade de condutores. Tendo os docentes 67% e os técnicos 60%.

É válido ressaltar que antes de ser condutor, o indivíduo é considerado pedestre. A partir disso se pergunta o motivo da falta de respeito daqueles que conduzem um veículo para com aqueles que são pedestres e/ou até mesmo para com o meio ambiente em que estão inseridos. Para responder a estes questionamentos buscamos as respostas de acordo com os dados obtidos nos questionários. E, como nos faz refletir os gráficos 2, 3, 4, 5, vários são os fatores que levam a desorganização do trânsito no Campus da UFS em São Cristóvão, são eles: a falta de infraestrutura (sinalização horizontal e vertical), a falta do exercício da cidadania, más condições das vias de acesso à universidade.

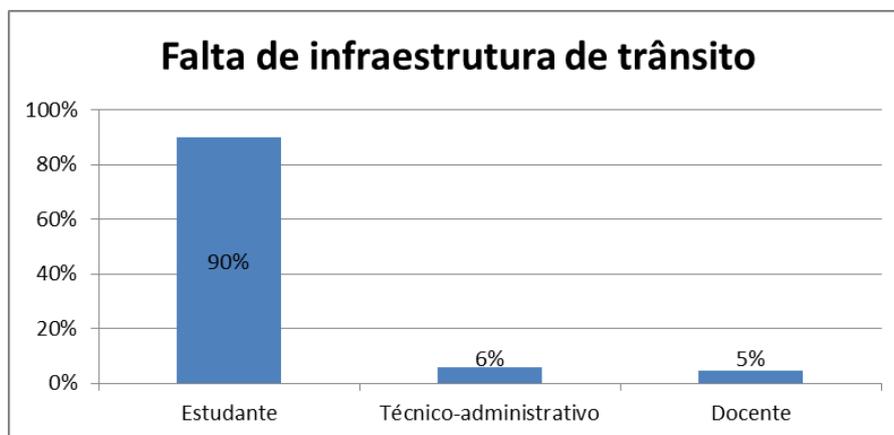


Gráfico 2. Avaliação dos participantes com relação aos itens que levam aos indivíduos a cometerem infrações de trânsito no âmbito da UFS.

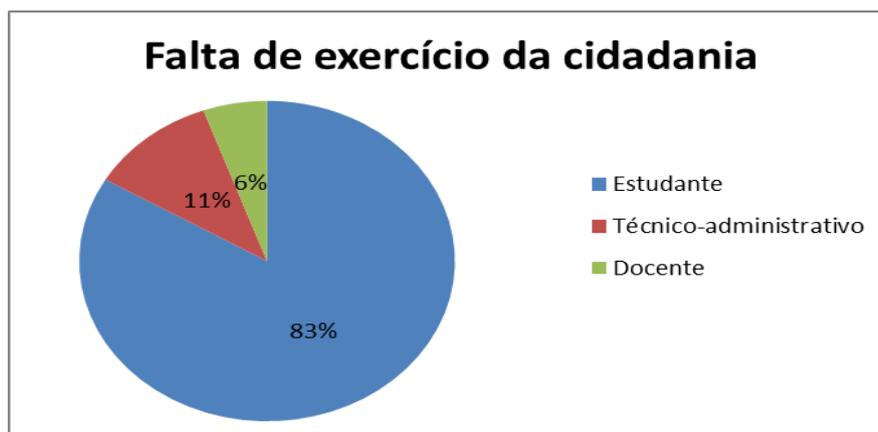


Gráfico 3. A falta de cidadania foi apontada como consequência da desorganização no trânsito no âmbito da UFS.

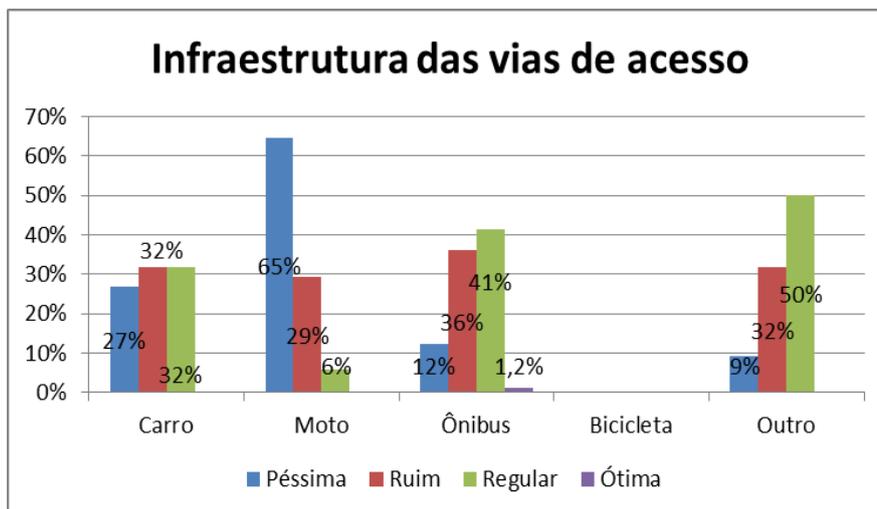


Gráfico 4. Avaliação das condições atuais das vias de acesso do Campus de São Cristóvão da UFS pelos condutores, pedestre, motoqueiros.

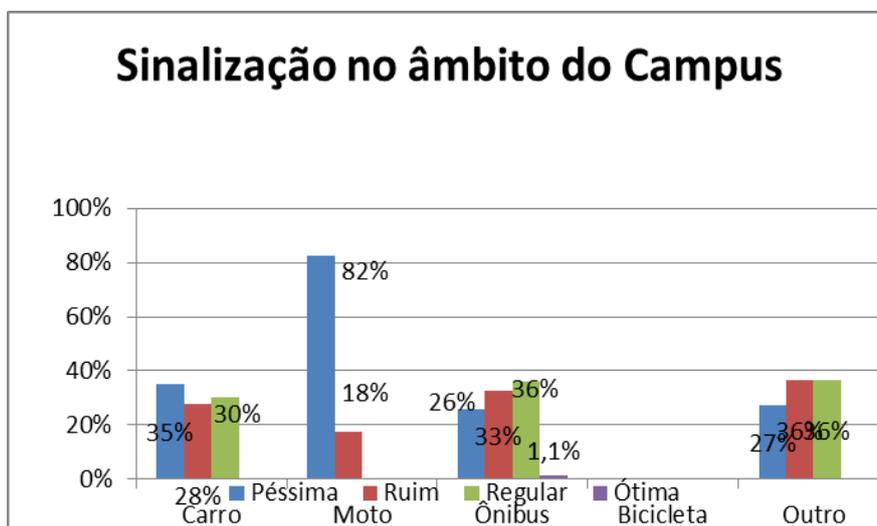


Gráfico 5. Avaliação sobre a sinalização no âmbito da UFS.

Como podemos constatar, segundo os participantes da pesquisa, vários são os motivos que levam a ocorrer uma desordem no trânsito no âmbito da UFS. Podemos assim destacar a precariedade na infraestrutura, que engloba o estado das vias de acesso, inexistência de estacionamento para motos, deficiência na sinalização, falta do exercício da cidadania, a ausência de segurança, dentre outros.

Note-se que há casos em que os próprios indivíduos contribuem para que haja uma má condição nas vias de acesso da universidade. Como exemplo, cita-se os motociclistas que transitam pelas passarelas de pedestres ocasionando a deterioração das passarelas, exigindo da universidade um maior gasto com reformas para mantê-las.

Como solução posta pela comunidade universitária, o que ajudaria a amenizar os problemas relacionados ao comportamento dos indivíduos no trânsito no âmbito do Campus da UFS em São Cristóvão, seria a realização de campanhas educativas como:

- ✓ Construção de ciclovias e bicicletários no âmbito da UFS;
- ✓ Promoção de cursos de formação para os seguranças que atuam no âmbito da UFS para que eles sejam capacitados a atuarem como educadores de trânsito no âmbito da UFS, com direito a certificado;
- ✓ Palestras periódicas para a comunidade universitária sobre temas como: Segurança no trânsito; “Que tipo de Universidade você quer”, Acidentes de trânsito; se dirigir não beba; dentre outras;
- ✓ Blitz educativa periódicas no âmbito da UFS juntamente em parceria com os órgãos de trânsito, tendo distribuição de brindes e podendo ser dividida por público: pedestre, motociclistas, condutores;
- ✓ Amostra de artes com imagens sobre o trânsito no âmbito da Universidade, podendo ser feita por alunos vinculados ao curso de artes da universidade, bem como apresentação de teatro ligado a temática em discussão, também podendo ser feita pelos alunos do curso de teatro da instituição;
- ✓ Colaborar para a humanização dos espaços do *Campus*;
- ✓ Cadastramento de carros de funcionários e de alunos, com o objetivo de garantir a segurança dos mesmos;
- ✓ Campanha: “A passarela é do pedestre”;
- ✓ Campanha: “Eu respeito o limite de velocidade, dentro e fora da UFS”;
- ✓ Estabelecer convênio com o Departamento de Educação da UFS.

A Pró-Reitora de Planejamento Professora Dra. Jenny Barbosa (COGEPLAN) em sua entrevista comentou que,

“Ações têm sido efetivadas para melhoria do trânsito neste campus. Mas ainda há muito a fazer. Um dos principais desafios é conscientizar a comunidade acadêmica a esse respeito. Trata-se de processo educacional e como tal deve ser contínuo. Os dirigentes, professores e técnicos administrativos devem dar exemplo de educação no trânsito, orientando os discentes e visitantes da real importância de ser educação para o trânsito. Sem dúvida estas ações terão efeito multiplicador para a comunidade de Aracaju e de Sergipe.” (Entrevista concebida a autora no dia 04 de outubro de 2011).

Perante a fala da Pró-Reitora de Planejamento podemos perceber o quanto se está entrelaçado o comportamento do indivíduo a sua educação e estes com a cidadania. Notamos que a educação e os valores éticos/morais de cada pessoa são formados durante o seu processo educativo, sendo estes, demonstrados em qualquer lugar a que o indivíduo transite.

Ainda nos remetendo a opinião da Professora Jenny Barbosa, observamos que há preocupação da instituição perante a temática, sendo que desde abril do corrente ano tem havido melhoras no Campus de São Cristóvão da UFS. Porém, é válido ressaltar a importância do comportamento cidadão entre todos os sujeitos que compõem a comunidade universitária.

De acordo com os motociclistas entrevistados, o fato de estacionarem suas motos nas passarelas é pela falta de segurança e falta de estacionamento próprio para moto e por comodidade, este último fator se sobressaiu dentre os outros citados.

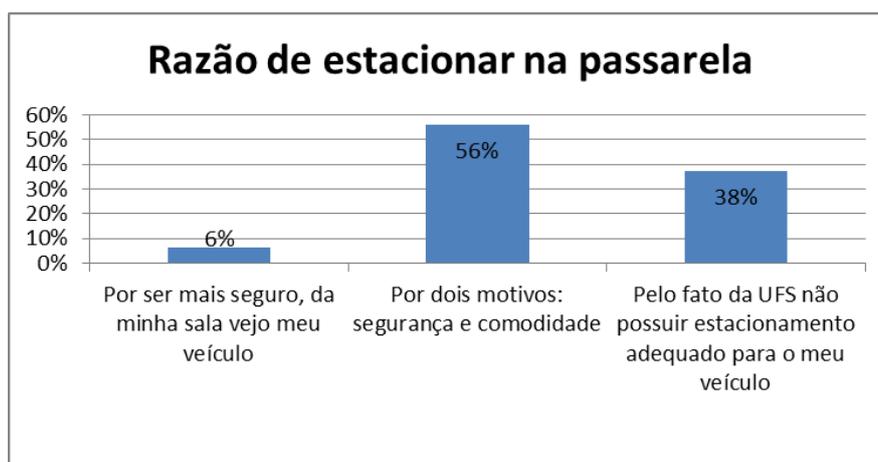


Gráfico 6. Resposta dos motociclistas sobre o ato de estacionar nas passarelas.

A falta de fiscalização foi posta como uma das pautas principais responsáveis pela falta de respeito entre os indivíduos. Porém, o professor Dr. Francisco Sandro Rodrigues Holanda, Pró-Reitor de Graduação nos afirma que,

“(...) o nosso usuário ainda precisa melhorar em relação à compreensão que ele tem de ocupação das vagas, tem gente que não tem limitação motora e ocupa a vaga de deficiente ou de idoso. Pessoas que de forma absolutamente pouco cidadã, colocam os carros atravessados, não colocam na orientação correta. Estacionam nas laterais, principalmente aqui na reitoria, enfim, quando todas as vagas são ocupadas, é importante se ter uma atitude cidadã,

não é só da vias, do espaço construído para estacionamento, é respeitar o espaço disponibilizado e compartilhar corretamente esse espaço.” (Entrevista concebida à autora no dia 14 de setembro de 2011).

De acordo com o posicionamento do Pró- Reitor de Graduação, notamos que a ética e a atitude cidadã se faz presente no indivíduo seja qual for a sua posição e/ou classe social, quando, nos coloca em seu depoimento que “principalmente na reitoria”, quando todas as vagas do estacionamento estão ocupadas, existem pessoas que estacionam seus veículos nas vagas destinadas aos idosos e aos deficientes e, segundo ele, de maneira “pouco cidadã.”

Perante todos estes dados apresentados, podemos entender como o caminho para a resolução dos problemas apresentados será em longo prazo e exige a participação de todos. Porém, é válido citar que a educação foi posta como a principal solução para os problemas. De acordo com os participantes a educação para o trânsito deve existir no campus de forma contínua e tendo um caráter urgente e relevante.

As campanhas educativas foram citadas pela comunidade universitária como uma solução urgente para a resolução/amenização dos problemas encontrados. Tais campanhas seriam voltadas para a conscientização e sensibilização da comunidade universitária a respeito desta temática como: campanhas educativas sobre faixa de pedestre, redução de velocidade no âmbito do campus da universidade, passarela é do pedestre dentre outras campanhas, sem esquecer-se da fiscalização que seria realizada por algum órgão de trânsito municipal ou estadual perante convênio realizado com a universidade.

De acordo com as entrevistas realizadas com um dos pró-reitores da UFS, fica evidente a preocupação da existência de orientadores de educação de trânsito no campus, estes poderiam ser os seguranças da própria universidade desde que passassem por um curso da formação para atuarem como tal. O professor Dr. Francisco Sandro Rodrigues Holanda, Pró-Reitor de Graduação, nos diz que,

“As medidas a serem tomadas aqui eu acho que educação, talvez deveria ter a presença de agentes de trânsito aqui, alguém que pudesse orientar. Eu tenho feito comentários nas redes sociais que não adianta só você colocar radares para punir. É importante que tenha gente na rua orientando e também gente punindo os que não obedecem às normas de trânsito. Mas é fundamental que tenha gente orientando, para que o motorista e o pedestre entenda que eles não estão a mercê da vontade deles. Eu acho que o radar resolve o problema,

no momento daquele espaço que ele está, sendo visualizado. O que passou daquele espaço as pessoas pisam no acelerador e só diminuem no próximo radar. Então, é preciso que as pessoas entendam que educação no trânsito não é você só desacelerar no meio onde tem um radar, mais é parar, respeitar o pedestre, quanto este estiver próximo a faixa, eu acho que é uma série de coisas.” (Entrevista concebida a autora no dia 14 de setembro de 2011).

Sendo assim, seria importante a existência de uma maior preocupação com relação às questões da educação de trânsito por parte da gestão da universidade. Apesar de se notar alguns avanços nesse sentido, ainda há muito que se fazer, porém, o que claramente fica em nós é que o resultado só será positivo se houver uma mudança de comportamento individual, onde, a prática de cada indivíduo se volta para um comportamento cidadão, refletindo assim numa convivência harmoniosa em coletividade.

Para que haja a efetividade dessa mudança de comportamento pela comunidade acadêmica foi colocado como sugestão pelos próprios membros da academia (alunos, professores e técnicos) a realização de campanhas educativas no âmbito do campus universitário, auxiliando dessa forma, no incentivo a essas mudanças de comportamentos esclarecendo os indivíduos dos direitos e deveres dos mesmos e a importância da prática cidadã para que se conviva em harmonia.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Educar para cidadania significa formar indivíduos que sejam capazes de criticar, fazer coisas novas. Segundo Piaget, “a principal meta da educação é criar homens inventores e não homens que repitam as coisas que já foram criadas” (PIAGET, 1982, p.246). De acordo com o autor, a educação tem como meta formar mentes capazes de criticar e se opor quando as mesmas não estejam de acordo com a situação que lhe foi posta.

A tarefa de educar com o objetivo de formar cidadãos vai além da participação da escola, depende do seio familiar, das experiências vividas por cada indivíduo. Ser cidadão é praticar os valores aprendidos e praticá-los no dia a dia como o respeito, a solidariedade, a compreensão, dentre outros. Valores esses que contribuem com a harmonia da vida em sociedade. Respeitando assim, o direito de cada ser humano de ir e vir.

Este trabalho teve como objetivo obter concepções dos sujeitos acerca do trânsito e da importância da educação do trânsito no âmbito da UFS, analisando os problemas de infraestrutura das vias de acesso da universidade, bem como a acessibilidade sob a égide da educação e do exercício da cidadania. As questões aqui levantadas e analisadas nos levam a percepção de como a formação educacional do indivíduo afeta em suas relações interpessoais. Nos remete, também, a enfatizar que a educação ocorre em todos os lugares e em todas as esferas sociais, independe de raça e crença.

A educação para o trânsito no Brasil ainda é uma temática muito recente, considerada uma nova abordagem da educação. A mesma é tida como a chave principal para os problemas ocasionados no tráfego de veículos e pedestres. Sendo apresentada assim, como a solução para a falta de respeito, de colaboração e de cidadania.

Devemos pensar que a educação para o trânsito deva ser um ponto a mais na contribuição para que haja harmonia entre as relações dos indivíduos em seu transitar e não vê-la como a solucionadora dos grandes problemas que existem atualmente referentes ao trânsito que afetam muitos setores da sociedade.

As campanhas educativas de trânsito foram apontadas pelos entrevistados como solução para os problemas encontrados na universidade, sendo que, elas deverão ser planejadas pela UFS onde, se procurará parceria com os órgãos de trânsito do estado de Sergipe e com empresas que tenham interesse em parceiras na luta por uma qualidade de vida e uma maior segurança no trânsito tendo como base a educação.

Faz-se mister ressaltar que, de acordo com os entrevistados, a fiscalização também é necessária para que o sucesso e garantia da harmonia no âmbito da comunidade universitária. Assim, para que se faça jus ao lema da Universidade Federal de Sergipe que na condição de ente público, considerada uma instituição do saber e da cidadania, se propõe a ser o agente transformador da realidade que lhe diz respeito.

Mediante os discursos dos gestores entrevistados da UFS constatamos que estão ocorrendo mudanças significativas em relação à infraestrutura do Campus de São Cristóvão, cuja administração atual tem se preocupado em melhorar as condições existentes do trânsito, visando oferecer à comunidade universitária mais segurança, conforto e qualidade de vida.

Sabe-se que “o problema nasce da relação entre o homem e os outros homens. Nasce fundamentalmente da práxis humana.” (PAVIANI, 1941, p. 83), por isso, é necessário ter em mente que a partir de um bom planejamento elaborado em equipe, se pode oferecer as pessoas e ao mesmo tempo conduzi-las através de ações educativas a importância da existência de uma cultura que garanta a segurança de todos durante o transitar, garantindo assim, o direito de ir e vir.

Dessa forma, concluímos que os objetivos do trabalho foram alcançados, onde, pudemos constatar que os comportamentos entre os indivíduos no trânsito são reflexos do processo de aprendizagem. Urge, assim, uma reformulação no investimento e objetivos da educação atual, levantando pontos importantes, a exemplo do que ensinar e que tipo de indivíduo se quer formar: um indivíduo cidadão ou um sujeito reprodutor de conhecimento pertencente a uma sociedade onde a educação seja “bancária”.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BARROS, Manoel. **Retrato do artista quando coisa**. Rio de Janeiro: Record, 1998.

BOAVENTURA, E. **Educação planetária em face da globalização**. Revista da FAEBBA. Educação e contemporaneidade. Salvador, n. 16, ano 10, p. 27-35, jul./ dez. 2001.

BRASIL. Secretaria de Educação Fundamental. **Parâmetros curriculares nacionais: introdução aos parâmetros curriculares nacionais / Secretaria de Educação Fundamental**. Brasília: MEC/SEF, 1997. Disponível em: <http://portal.mec.gov.br/seb/arquivos/pdf/livro01.pdf>. Acesso em 24 de abril de 2011.

_____. **Código de Trânsito Brasileiro**: instituído pela Lei nº 9.503, de 23-9-97- 2º edição- Brasília: DENATRAN, 2006.

_____. **ABNT**: Associação Brasileira de Normas Técnicas. Disponível em: <http://www.mpdf.gov.br/sicorde/NBR9050-31052004.pdf>. Acesso em 25 de setembro de 2011.

_____. Conselho Nacional de Trânsito (Brasil) (CONTRAN). **Sinalização vertical de regulamentação / Contran-Denatran**. 2ª edição – Brasília: CONTRAN, 2007.

_____. **PNT- Política Nacional de Trânsito**. 2004. Disponível em: <http://portal.saude.gov.br/portal/arquivos/pdf/PNT.pdf>. Acesso em 11 de dezembro de 2011.

_____. IBGE. **Censo Demográfico de 31 de agosto de 2010**. Disponível em http://www.ibge.gov.br/home/presidencia/noticias/noticia_visualiza.php?id_noticia=1866&id_pagina=1. Acesso em 24 de setembro de 2011.

BRANDÃO, Carlos Rodrigues. **O que é educação**. São Paulo: Brasiliense, 2007.

BOBBIO, Norberto. **Teoria geral da política**. Rio de Janeiro: Campus, 2002.

BOTO, C. **A escola primária como tema do debate político às vésperas da República**. *Revista Brasileira de História*. v. 19, n. 38, São Paulo, 1999.

CASTANHEIRA, Luiz Batista; PIZARRO, Maria de Lourdes Pimentel. **Estatística e Probabilidade**, São Paulo, Editora G. S. P. 2003.

DOWNING, Douglas e CLARK, Jeffrey, **Estatística Aplicada** –, São Paulo, Editora Saraiva, 2000.

FARHAT, Cecília Aparecida Vaiano, **Introdução à Estatística Aplicada**, São Paulo, Editora FTD, 1998.

FREIRE, Paulo. **Pedagogia da Autonomia**. Saberes necessários à Prática Educativa. - São Paulo: Paz e Terra. 1996.

_____ & GUIMARÃES, S. **Sobre educação (diálogos)**. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1984.

_____. **Educação e mudança**. Tradução Moacir Gadotti e Lilian Lopes Martin. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979. Coleção Educação e Comunicação. Vol. 01.

_____. **Política e Educação**. 6 ed. São Paulo: Cortez, 2001.

GADOTTI, M. **Pedagogia da terra**. São Paulo: Peirópolis, 2000.

GALVÃO, Roberto Carlos Simões. **Educação para cidadania: o conhecimento como instrumento político de libertação**. Disponível em: http://www.educacional.com.br/articelistas/outrosEducacao_artigo.asp?artigo=artigo0050. Acesso em 11 de dezembro de 2011.

GAMBOA, Silvio A. S. **Análise epistemológica dos métodos na pesquisa educacional: um estudo sobre as dissertações de mestrado em educação da UnB**. Brasília: Faculdade de Educação UnB, 1982.

LIMA, Jr., O. F.; GUALDA, N. D. F. (1995) **Qualidade em serviços de transportes: conceituação e procedimentos para diagnóstico**. In: *IX Congresso da Associação Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes – ANPET*, São Carlos, SP. Anais, v. 2, p. 668-679.

MORIN, E. **A cabeça bem-feita: repensar a reforma, reformar o pensamento**. Tradução Eloá Jacobina. 9. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil. 2004. p.128.

MUNARI, Alberto. **Jean Piaget**. Editora Massangana, 2010. 156 p.: il. – (Coleção Educadora).

OLIVEIRA, Rosiska D.; OLIVEIRA, Miguel D. **Pesquisa social e ação educativa**. In: Carlos Rodrigues Brandão, (org.). Pesquisa participante. São Paulo: Brasiliense, 1981.

PAVIANI, Jayme. **Problemas de filosofia da educação: o cultural, o político, o ético na escola; o pedagógico epistemológico no ensino.** Ed. Petrópolis; Vozes; 1941.

PIAGET, Jean. **O nascimento da inteligência na criança.** Rio de Janeiro: Zahar, 1982.

SCALCO, Gildo. **Panorama do trânsito em belo horizonte: um diálogo entre as esferas da educação, esforço legal e engenharia de trânsito.** Universidade Federal de Minas Gerais. Faculdade de Educação. Março, 2005.

SILVA, Tomaz Tadeu da. **Documentos de Identidade: uma introdução às teorias do currículo.** Belo Horizonte: Autêntica, 2005.

_____. **Teorias do currículo: uma introdução crítica.** Porto, Portugal: Porto Editora, 2000.

VENTURA, Rodrigo. **Mudanças no Perfil do Consumo no Brasil: Principais Tendências nos Próximos 20 Anos.** Macroplan. Agosto de 2010. Disponível em: <http://www.macroplan.com.br/Documentos/ArtigoMacroplan2010817182941.pdf>. Acesso em: 30 de setembro de 2011.

SITES

BERTASO, J. Martins. **Cidadania e Direitos Humanos: um trânsito para a solidariedade.** 2004. 333 f. Florianópolis: UFSC/CPGD. Dissertação (Doutorado em Direito), Universidade Federal de Santa Catarina. Disponível em <<http://www.buscalegis.ufsc.br/arquivos/cidadania%20e%20direitos%20-%202004.pdf>>. Acesso em 26 de setembro de 2011.

BIAVATI, Eduardo. Disponível em: <http://biavati.wordpress.com/tag/comportamento/>. Acesso em 6 de agosto de 2010.

_____ Disponível em: <http://biavati.wordpress.com/2009/12/17/asterix-e-sua-motoca-licos-gaulesas-de-como-falar-de-violencia-no-transito/>. Acesso em 6 de agosto de 2010.

_____ Disponível em <http://biavati.wordpress.com/livro/>. Acesso em 6 de agosto de 2010.

_____ Disponível em: <http://biavati.wordpress.com/2009/03/13/transgressao/>. Acesso em 6 de agosto de 2010.

GASPAR, Alberto. **A educação formal e a educação informal no ensino de ciências.** Disponível em:

http://www.casadaciencia.ufrj.br/Publicacoes/terraincognita/cienciaepublico/artigos/art14_aeducacaoformal.pdf. Acesso em: 07 de setembro de 2011.

MACHADO, Altieri de Carlo da Silva. **Ética, Cidadania e Trânsito**. Instituto a Vez do Mestre; Vitória, 2008. Disponível em: <http://www.posgraduar.com.br/Monografias/P%F3sGradua%E7%E3o/Gest%E3o,%20Educa%E7%E3o%20e%20Seguran%E7a%20do%20Tr%E2nsito/%C9TICA,%20CIDADANIA%20E%20TR%C2NSITO%20%20Altieri%20de%20Carlo%20da%20Silva%20Machado.pdf>. Acesso em 23 de novembro de 2011.

MANTOVANI, Roberta. **Educação para o trânsito**. 2011. Disponível em: <http://transitolandia.webs.com/educopotransito.htm>. Acesso em 20 de novembro de 2011.

MOREIRA, Andilhes. **Frota de veículos cresce 119% em dez anos no Brasil**, aponta Denatran. Disponível em <http://g1.globo.com/carros/noticia/2011/02/frota-de-veiculos-cresce-119-em-dez-anos-no-brasil-aponta-denatran.html>. Acesso em 15 de outubro de 2011.

NICOLESCU, Basarab. **Educação e Transdisciplinaridade**. 1999, p.08. Disponível em: <http://unesdoc.unesco.org/images/0012/001275/127511por.pdf>. Acesso em 19 de junho de 2011.

RODRIGUES, Marcos Antônio; SORRANTINI, José Aparecido. **A qualidade no transporte coletivo urbano**; Universidade Federal de Uberlândia, Faculdade de Engenharia Civil. 2011. Disponível em: http://moodle.stoa.usp.br/file.php/881/A_qualidade_no_transporte_coletivo_urbano_1_.pdf. Acesso em 15 de outubro de 2011.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas**. São Paulo: Annablume, 2000.

ANEXOS

ANEXO 1

MAPA DA UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE- *CAMPUS* DE SÃO CRISTÓVÃO



Fonte: PREFCAMP- Prefeitura da Universidade Federal de Sergipe.

Mapa do Campus de São Cristóvão da UFS

Legenda

Auditório da Reitoria 7 Auditório do CCBS 9.5 Auditório CCSA (Bloco de Administração Departamental I - piso superior) 10 Auditório do DHI (Bloco de Administração Departamental II - piso superior) 11 Auditório LETRAS (Bloco de Administração Departamental II - piso superior) 11 Bloco de Administração Departamental III - sala 11 12 Bloco de Administração Departamental III - sala 05 12 Auditório DED (Bloco de Administração Departamental III - piso superior) 12 Bloco de Administração Departamental III - sala 14 12 Auditório do NPGD (Didática II - piso superior) 14 Auditório CECH (Didática III - térreo) 15 Didática III 15 Auditórios Didática IV 16 Didática IV 16 Pólo de Gestão - Auditório 17 Pólo de Gestão - Hall 17 Terminal de ônibus 45.

X- Estacionamentos existentes no Campus de São Cristóvão.

ANEXO 2

MODELO DO QUESTIONÁRIO APLICADO COM A COMUNIDADE UNIVERSITÁRIA

Universidade Federal de Sergipe

**Centro de Educação e Ciências Humanas/Departamento de Educação
2011.2 / Monografia II**

Orientador: Professor Dr. Paulo Heimar Souto

Aluna: Alana Danielly Vasconcelos

QUESTIONÁRIO

Sou aluna do Curso de Pedagogia da UFS e estou realizando uma pesquisa sobre o Trânsito da Universidade Federal de Sergipe *Campus* de São Cristóvão. Sua participação é importante para a realização desse trabalho e os dados pessoais (nome) serão mantidos em sigilo. Ao responder esse questionário você estará concordando com a exposição dos demais dados respondidos. Agradeço antecipadamente a contribuição.

Dados pessoais: a) estudante b) técnico-administrativo c) professor

1-Se for estudante, informe o seu curso:

Turno: a) Matutino b) Vespertino c) Noturno

2- Sexo: a) F b) M

3- Faixa etária: a) até 20 anos b) 21 a 30 c) 31 a 40 d) 41 a 50 e) Acima de 50 anos

4- Que meio de locomoção você utiliza para vir à universidade?

a) carro b) moto c) ônibus d) bicicleta e) outro

5- Como você vê a relação entre pedestre, motociclista e condutores no âmbito da Universidade?

a) Ótima, todos respeitam o espaço do outro

b) Razoável

c) Conflituosa, ninguém respeita ninguém

d) Não sei opinar

6-Você tem motocicleta? Sim Não

Caso positivo, onde você a estaciona?

Você transita com sua moto na passarela de pedestre? a) Sim b) Não

7- Caso a resposta anterior tenha sido positiva, qual a razão de estacionar nas passarelas de pedestre?

a) por ser mais seguro, da minha sala vejo meu veículo.

b) por comodidade, o estacionamento é muito longe;

c) pelos dois motivos: segurança e comodidade;

d) pelo fato da UFS não possuir estacionamento adequado para meu veículo;

e)outros

motivos:

8- Como você avalia a sinalização de trânsito e a orientação dentro da UFS?

a)() péssima b)() ruim c)() regular d)() boa e)() ótima.

9- Como você avalia a infraestrutura das vias de acesso e estacionamento da UFS?

a)() péssima b)() ruim c)() regular d)() boa e)() ótima.

10- Cite os aspectos positivos e/ou negativos que você observa no trânsito da Universidade Federal de Sergipe.

11- Os problemas de trânsito da UFS ocasionados pelos condutores de veículos estão relacionados a:

a) () falta do exercício da cidadania educacional

b) () ausência de formação

c) () falta de infraestrutura de trânsito nas dependências do *Campus*;

c) () ausência de fiscalização

d)Outros:_____

12- Como você julga a importância de se fazer campanhas educativas de trânsito no âmbito da Universidade?

a) () necessária e urgente

b) () relevante e contínua

c) () desnecessária;

d) () Não sei opinar;

ANEXO 3

**MODELO DE ENTREVISTA REALIZADA COM GESTORES DA
UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE- CAMPUS DE SÃO
CRISTÓVÃO**

Universidade Federal De Sergipe

2011.2

Centro de Educação e Ciências Humanas

Monografia II

Orientador: Professor Dr. Paulo Heimar Souto

Aluna: Alana Danielly Vasconcelos

ROTEIRO DE ENTREVISTA

1º Apresentação do entrevistado: Cargo, tempo de trabalho, setor de trabalho

2º Como vê o trânsito no âmbito da UFS / Campus de São Cristóvão?

3º Comente sobre pontos positivos e/ou negativos que se constatam em relação ao trânsito nas vias e passarelas do Campus de São Cristóvão.

4º Existe relação entre trânsito e educação? Justificar

5º Se faz necessário a existência de um trabalho contínuo com educação para o trânsito no âmbito do Campus de São Cristóvão? Justificar.

6º Quais medidas devem ser tomadas para melhorar a qualidade do trânsito no Campus de São Cristóvão?

7º Há relação entre a qualidade do trânsito no Campus de São Cristóvão e a prática da cidadania? Comentar.

Agradecimentos,

Alana Danielly Vasconcelos

ANEXO 4
MODELO DE CARTA DE CESSÃO

CARTA DE CESSÃO DE DIREITO DE USO DO DEPOIMENTO

São Cristóvão, _____ de _____ de _____

Ao Senhor,

Eu, _____, portador do RG de nº _____ declaro para os devidos fins que concedo os direitos de minha entrevista, transcrita e autorizada para leitura em _____ de _____ de _____ para que entidades de pesquisa e pesquisadores possam utilizá-la integralmente ou em partes, sem restrições de prazos e citações desde a presente data. Da mesma forma, autorizo o uso de terceiros para ouvi-la e fazerem citações, ficando vinculado o controle à instituição que tem a sua guarda.