



# UM ESTUDO SOBRE A PERCEPÇÃO DOS ESTUDANTES DO ENSINO MÉDIO SOBRE A EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

## *A STUDY ON THE PERCEPTION OF HIGH SCHOOL STUDENTS ABOUT TRANSIT EDUCATION*

**Everaldo Antônio Goi**

goi.canoas@gmail.com

*Universidade Federal de Pelotas- UFPEL*

**Clara Natalia Steigleder Walter**

nataliasteigleder@gmail.com

*Universidade Federal de Pelotas- UFPEL*

### RESUMO

O tema Trânsito pode ser desenvolvido em diferentes níveis de ensino. A pergunta a ser respondida nesta pesquisa é: Como o estudante do Ensino Médio percebe o desenvolvimento deste tema em sua escola? O objetivo é compreender como o estudante do Ensino Médio percebe o trânsito e suas normas, como esse conhecimento é construído a partir da escola e qual a importância deste tema na sua percepção. A pesquisa foi desenvolvida em duas escolas públicas no município de Caçapava do Sul, RS. A metodologia adotada tem abordagem quantitativa. Constituiu-se em um estudo exploratório, pois visou produzir dados para subsidiar o desenvolvimento da temática trânsito no meio escolar. Para a produção de dados foi aplicado um questionário eletrônico em turmas do 3º Ano do Ensino Médio. Como resultado, aponta-se que os pesquisados demonstram não ter estudado a temática Trânsito, mas consideram importante ser estudada no contexto escolar, inclusive no Ensino Médio para a melhoria do comportamento do trânsito em geral e para a redução de acidentes. Assim, constata-se que esta deve ser tratada no currículo escolar em uma perspectiva interdisciplinar.

**PALAVRAS-CHAVE:** Ensino Médio; Educação para o Trânsito; Percepções dos alunos.

### ABSTRACT

The Traffic theme can be developed at different levels of education. The question to be answered in this research is: How do high school students perceive the development of this theme in their school? The objective is to understand how high school students perceive traffic and its rules, how this knowledge is built from school and what is the importance of this theme in their perception. The research was carried out in two public schools in the municipality of Caçapava do Sul, RS. The methodology adopted has a quantitative and qualitative approach. It constituted an exploratory study, as it aimed to produce data to subsidize the development of the theme traffic in the school environment. For the production of data, an electronic questionnaire was applied to classes of the 3rd year of high school. As a result, it is pointed out that the respondents demonstrate that they have not studied the Traffic theme, but consider it important to be studied in the school context, including in High School, to improve

traffic behavior in general and to reduce accidents. Thus, it appears that this should be treated in the school curriculum from an interdisciplinary perspective.

**KEYWORDS:** *High school; Traffic Education; Students' perceptions.*

## INTRODUÇÃO

O Trânsito é uma temática que pode ser estudada em todos os níveis de ensino, desde a Educação Infantil até a Educação Superior. Se forem consideradas as especificidades dos processos de ensino e aprendizagem, de acordo com a faixa etária, a educação para o trânsito poderá influenciar positivamente nas atitudes dos ora participantes do trânsito (no caso das crianças e jovens, como pedestres, ciclistas e passageiros), ora como condutores (nos casos de adultos) e como futuros condutores (se assim o desejarem). Por isso considera-se que a introdução da temática no dia a dia da sala de aula é um dos caminhos para minimizar os índices de acidentes e óbitos no trânsito. Na concepção de Franco (2000) a Educação para o Trânsito é uma questão cultural urgente e a escola é um local de apropriação do saber e está ligada ao contexto social e cultural mais amplo, por isso pode colaborar em estudos que envolvem questões socialmente relevantes em prol da vida.

Autores como Goi, Goi e Steigleder (2019), Jomar (2011) e Siminoni (2007) defendem a necessidade de a Educação para o Trânsito ter início muito antes da primeira habilitação, contribuindo para que o indivíduo possa desenvolver os diferentes papéis que vai assumindo na circulação e no convívio do espaço público à medida que vai adquirindo autonomia nos seus deslocamentos. É consenso que atividades que envolvem crianças e adolescentes podem servir para levar o indivíduo a atingir um estado de maturidade que o capacite para ver a realidade de maneira mais consciente, bem como, agir de modo responsável.

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB), prevê que a Educação para o Trânsito seja desenvolvida em todos os níveis de ensino (BRASIL, 1998), há documentos que normatizam essa prática, como as Diretrizes Nacionais da Educação para o Trânsito para a Pré-Escola e para o Ensino Fundamental (DENATRAN, 2009b), e os Parâmetros Curriculares Nacionais (PCNs) de 1998, segundo os quais o trânsito passa a ser um tema transversal a ser desenvolvido inter e multidisciplinarmente. Foram criadas ações a serem desenvolvidas para a Educação para o Trânsito no contexto escolar, enfatizando o bem comum, a análise e a reflexão de comportamentos seguros no trânsito. Ainda assim grande parte das escolas não trabalha essa temática como conteúdo permanente.

Isso foi evidenciado em uma pesquisa realizada por Goi, Goi e Steigleder (2020) com professores da Educação Básica, cujo objetivo foi investigar como eles trabalham a temática em seus contextos escolares. Essa pesquisa realizada em escolas públicas da grande Porto Alegre e interior do Estado do Rio Grande do Sul revelou que, apesar de os professores e pesquisadores não medirem esforços para aproximar a temática ao cotidiano dos alunos, de forma transversal ou através de conteúdos de suas disciplinas, a Educação para o Trânsito ainda é pouco difundida no ambiente escolar, por isso deve-se investir na formação continuada de professores.

Outras iniciativas foram criadas com o objetivo de trabalhar esta temática em outras esferas da sociedade. A Escola Pública de Trânsito prevista no Art. 74 do CTB, tem como objetivo desenvolver cursos, ações e projetos educativos voltados para a segurança e a cidadania, com expectativa de a médio e longo prazo esta realidade, contribuindo na redução da violência na circulação. Os programas educacionais da Escola Pública de Trânsito devem promover o convívio social no espaço público, usando os princípios da equidade, da ética e a

melhor compreensão do sistema de trânsito (Resolução CONTRAN 207/06), e sua criação e manutenção estão sob a responsabilidade dos Detrans. O CTB estabelece, ainda, que a Educação para o Trânsito no Ensino Médio ocorra através de disciplinas extracurriculares, com aulas de caráter teórico-prático, porém não estabelece os conteúdos tampouco quem ministrará as aulas (Resolução CONTRAN 265/07).

É importante considerar que a Educação Para o Trânsito é um direito de todos previsto na Constituição Federal e constitui dever prioritário para todos os entes do Sistema Nacional de Trânsito. Segundo a Constituição Federal, "É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios: XII estabelecer e implantar política de educação para a segurança do trânsito" (BRASIL, 1988).

Tendo estas questões como norteadoras, este estudo tem como pergunta de pesquisa: Como o estudante do 3º Ano do Ensino Médio percebe o desenvolvimento deste tema em sua escola? O objetivo é compreender como este estudante percebe o trânsito e suas normas, como esse conhecimento é construído a partir da escola e qual a importância deste tema na sua percepção. Em uma revisão bibliográfica percebe-se que foram produzidos estudos sobre o trânsito e as crianças, mas nota-se uma ausência de estudos e pesquisas que busquem identificar o que os estudantes do Ensino Médio entendem sobre o Trânsito e a importância do desenvolvimento deste tema na escola. Nesse sentido, destacam-se dois estudos produzidos como Trabalho de Conclusão de Curso em Tecnologia em Transporte Terrestre na UFPel, um de Rosa (2015) e outro de Pinto (2019). Ambos buscaram compreender as percepções de jovens no Ensino Médio sobre si, os outros e as regras de circulação e foram utilizados como referência para este estudo.

Como objetivos específicos pretende-se: (i) Avaliar a Educação para o Trânsito na escola e como a temática trânsito se relaciona com outras área de conhecimento; (ii) analisar a importância da temática trânsito para os estudantes e como ela pode influenciar positivamente nos dados estatísticos sobre acidentes e óbitos no trânsito na sua percepção; (iii) verificar as expectativas dos alunos com a proximidade da idade para habilitar-se como condutor de veículos automotores tendo como opção aulas teórico-práticas ministradas como disciplina extracurricular durante o Ensino médio.

O trabalho apresenta a sua estrutura em tópicos sendo que no primeiro apresenta-se a introdução, destacando alguns aspectos teóricos da temática, a pergunta de pesquisa e os objetivos do estudo. A seguir menciona-se o referencial teórico sobre a Educação para o Trânsito em que se descreve aspectos históricos e a inserção da temática no currículo escolar; a prática da Educação para o Trânsito no Brasil; a temática trânsito na escola e a Educação para o Trânsito no Ensino Médio. Dando continuidade ao referencial teórico, há uma revisão sobre acidentes de trânsito no Brasil, suas características e o jovem no trânsito. No tópico seguinte apresenta-se o contexto da realização da pesquisa, nele menciona-se a metodologia da pesquisa caracterizada como quali-quantitativa. Como últimos tópicos apresentam-se resultados e análise do trabalho e as considerações finais.

### **EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO: PERSPECTIVA HISTÓRICA E A INSERÇÃO DA TEMÁTICA NO CURRÍCULO ESCOLAR**

Neste tópico são abordados aspectos da prática da Educação para o Trânsito no Brasil, a temática trânsito nas escolas brasileiras: um breve panorama e a Educação para o Trânsito no Ensino Médio.

### **A prática da Educação para o Trânsito no Brasil: uma breve perspectiva**

Por muito tempo e ainda na atualidade, a Educação para o Trânsito no Brasil está centrada na forma de campanhas que abordam diferentes temáticas como atravessar na faixa de segurança, o uso do celular ao volante, uso da cadeirinha ou assento de segurança para as crianças, o uso do cinto de segurança e não dirigir após ingerir bebidas alcoólicas. Pinto, Steigleder e Holz (2019) enfatizam que, diferentemente de um programa de Educação para o Trânsito mais amplo, o problema é o curto tempo de duração destas campanhas, normalmente veiculadas em feriados prolongados como as festas natalinas, réveillon, páscoa, Dia dos Pais, Dia das Mães. O objetivo é reforçar a importância de determinadas atitudes no trânsito, buscando atingir um grande público de uma só vez. Entretanto, o fim da campanha acaba enfraquecendo a ação e não criando cultura. Por atingir um grande público de uma só vez os gestores analisam de uma forma prematura os resultados positivos como definitivos e decidem parar ou abordar outra temática.

Nesse contexto, segundo Neto *et al.* (2017) a Educação para o Trânsito é um dos instrumentos a ser utilizado para reduzir os acidentes no trânsito, especialmente com o público infante-juvenil. Por meio dela, os cidadãos podem vir a se tornar mais conscientes de sua responsabilidade, respeitando os direitos dos outros e convivendo de maneira harmônica com o meio ambiente de tráfego (FARIA; BRAGA, 1999).

O trânsito é uma questão social e política e traz uma problemática socioeconômica e psicossocial. Na visão de Simioni (2007) o gerenciamento do trânsito enfrenta inúmeros conflitos. Deste modo, é necessário refletir sobre o comportamento das pessoas que fazem uso do sistema de circulação, assegurando o direito de igualdade a todos, sendo que o primeiro passo para desenvolver uma ação eficiente de Educação para o Trânsito é fazer cumprir o CTB, tentando diminuir a falta de educação no trânsito e, conseqüentemente, diminuir o número de acidentes.

Para Jomar *et al.* (2011) o aumento da morbimortalidade, devido à violência no trânsito é extenso e traz conseqüências para a sociedade. Segundo a Organização Mundial de Saúde (OMS), 1,2 milhões de mortes, o que corresponde a 25% das causas externas de mortalidade no planeta, acontecem no trânsito. A OMS estima que pode chegar a 40% até o ano 2030, caso não sejam adotadas medidas preventivas efetivas a esse respeito. No Brasil, acidentes de trânsito representam a segunda maior causa de óbitos, atrás apenas de homicídios. A faixa etária mais afetada é a dos jovens, atingindo mais da metade das mortes entre 15 e 44 anos. Os custos desses acidentes podem atingir 2% do produto interno bruto. Sabe-se que grande parcela desses acidentes pode ser atribuída ao consumo excessivo de álcool (OMS, 2018).

A escola também pode desenvolver projetos sobre as conseqüências do uso de álcool e o trânsito. Alguns autores já vêm trabalhando nesta perspectiva, um trabalho que pode ser usado como exemplo foi desenvolvido em uma escola da rede privada de ensino em Porto Alegre, RS (GOI; GOI, 2020). O objetivo foi trabalhar com a temática Educação para o Trânsito usando a construção de um bafômetro, relacionado ao conteúdo de funções orgânicas e a conscientização dos alunos sobre o assunto. A produção de dados ocorreu com atividades desenvolvidas no laboratório de Química e reflexões sobre a prática realizada por meio da transcrição dos áudios. A análise dos dados infere que o tratamento de temáticas sociais promove uma aprendizagem reflexiva e contribui para a construção de conceitos científicos.

Na experiência destacada por Jomar *et al.* (2011), trabalhos semelhantes vêm sendo desenvolvidos na Educação Superior. Acadêmicos de enfermagem vivenciaram um trabalho de Extensão e concluíram que o profissional da saúde pode desempenhar um papel importante

na prevenção dos acidentes de trânsito envolvendo uso de álcool desde que o tema possa ser trabalhado durante sua formação.

A Educação em Saúde vem trabalhando com temáticas pertinentes à promoção da vida. O conhecimento científico produzido na área da saúde visa atingir o cotidiano das pessoas por meio da compreensão dos fatores condicionantes do processo saúde-doença, oferecendo subsídios para a adoção de novos hábitos de saúde. E assim, usar os processos educativos na perspectiva de gerar conhecimentos na dimensão humana e na melhoria da qualidade de vida e saúde das pessoas (JOMAR, et al., 2011). Ainda, segundo Jorge e Martins (2013) propor medidas educativas desde cedo nos níveis de educação escolares aumenta a chance de futuramente existirem adultos que na condição de pedestres, motoristas ou ciclistas serão mais conscientes.

### **A temática trânsito nas escolas brasileiras**

A escola tem um importante papel para a formação das crianças, agora pedestres e, possivelmente, futuros motoristas. Quando as orientações para o convívio público são ensinadas desde as séries iniciais, a sua aceitação tende a ser mais fácil. Contudo, é preciso manter a atenção das crianças, utilizar metodologias pedagógicas que estimulem o debate e a discussão em grupos. Estima-se que propor medidas educativas desde cedo nos níveis de educação escolar aumenta a chance de futuramente existirem adultos pedestres, motoristas ou ciclistas mais conscientes (JORGE; MARTINS, 2013). Nesta perspectiva, a educação a longo prazo, pode ser eficiente para diminuir o alto índice de acidentes envolvendo crianças e adolescentes e promover um ambiente de trânsito onde o respeito mútuo seja estimulado.

Muitas vezes, os trabalhos dos professores sobre a temática trânsito são realizados de forma isolada, não constituindo-se como um projeto comum da instituição escolar. A conscientização na Educação para o Trânsito é um processo que leva um período para ser incorporado nas instituições de ensino, entretanto, entende-se que para que isto seja possível de forma ampla nas escolas, é necessário subsidiar professores no desenvolvimento de projetos na área. Mesmo que ainda seja pouco difundida na Educação Básica (GOI; GOI; STEIGLEDER, 2019), sabe-se que é importante que a Educação para o Trânsito seja trabalhada nas escolas ou espaços de ensino, pois pode oportunizar a mudança de comportamento humano na formação de futuros cidadãos e motoristas, contribuindo para construção de um trânsito seguro. Sua continuidade pode acontecer na Educação Superior por meio de programas ou projetos de pesquisa, ensino e extensão, no qual poderá envolver a comunidade acadêmica e a comunidade de modo geral, promovendo assim, a conscientização de uma Educação para o Trânsito de modo coerente e satisfatório.

Nessa ótica, a Educação para o Trânsito voltada para crianças pode ter o potencial de aumentar a segurança e a harmonia no ambiente de trânsito, pois aborda temas como o respeito às leis, a obrigatoriedade do uso do cinto de segurança e do capacete, o transporte adequado de crianças, ou a segurança de pedestres (JORGE; MARTINS, 2013). A Educação para o Trânsito de crianças e adolescentes pode ser considerada, ainda, uma ferramenta para a mudança de comportamentos, uma vez que contribui para a promoção de um trânsito mais humanizado e seguro (NETO, 2016).

### **A Educação para o Trânsito no Ensino Médio**

O CTB (1998) estabelece que a Educação Para o Trânsito no Ensino Médio ocorra por meio das disciplinas extracurriculares, com aulas de caráter teórico-prático, porém não

estabelece os conteúdos tampouco quem ministrará as aulas. Segundo Pinto *et al.* (2019), a Educação para o Trânsito normalmente fica sob a responsabilidade de pedagogos ou professores de outras áreas, enquanto profissionais da Educação para o Trânsito com perfil multidisciplinar que poderiam ter abordagem diferenciada estão fora das escolas.

Na pesquisa sobre Educação para o Trânsito na Educação Básica, Goi, Goi e Steigleder (2020) constatam a falta de uma organização institucional voltada para a temática. Nota-se que problema continua no Ensino Médio, a partir de sua pesquisa, de Brito e Silva, (2011) conseguiram investigar e comprovar a falta de estratégias permanentes nas escolas para a efetivação da Educação de Trânsito, que a temática é trabalhada de forma isolada e durante períodos curtos como da Semana de Trânsito. Segundo os pesquisadores, é relevante investir em projetos e ações educativas que busquem melhores condições. Além de educar para o trânsito e para a vida, é necessário construir gerações de futuros condutores e pedestres mais conscientes de sua cidadania.

Para Rodrigues (2007) é preciso focalizar a escola e o currículo no conjunto das relações sociais, assim será possível desenvolver uma Educação para o Trânsito, conectada à interdisciplinaridade, que ultrapasse fronteiras, dialogue com várias disciplinas e construa um fazer pedagógico que provoquem resultados visíveis e perceptíveis. A Educação para o Trânsito não pode ser restringida a programas e campanhas promovidas durante a semana do trânsito ou campanhas esporádicas (LÚCIA, 2014).

## **ACIDENTES DE TRÂNSITO NO BRASIL: O JOVEM EM EVIDÊNCIA**

Neste tópico, do referencial teórico, aborda-se as características da acidentalidade no Brasil e o comportamento do jovem no trânsito.

### **Características da acidentalidade no Brasil**

Em 2018, acidentes de trânsito causam em média 1,35 milhão de óbitos por ano no mundo, conforme o relatório sobre mortes no trânsito de 2018 da OMS. Em seu relatório sobre segurança nas estradas, a OMS aponta os acidentes de trânsito como a principal causa de morte entre crianças e jovens com idades entre 5 e 29 anos. Os números de mortes no trânsito sobem numa constante, no relatório da OMS publicado em 2009, apontava 1,2 milhão de mortos.

Segundo a OMS (2018), as taxas de mortalidade em relação ao tamanho da população mundial estão estáveis, indicando que os esforços em segurança de trânsito estão dando resultado. Grande parte desta estabilidade deve-se às legislações e penas mais severas e infraestruturas mais seguras, como pistas exclusivas para ciclistas. Ainda, segundo o relatório, a situação pouco se alterou nos países que possuem renda maior, porém o número de óbitos não caiu em nenhum país de renda baixa, dada a ausência de medidas para melhorar a segurança. O risco de morte nas estradas é três vezes maior nos países pobres.

No Brasil, um país em desenvolvimento, a situação é muito grave. Em 2019 o país ocupou o quarto lugar no ranking mundial de mortes nas estradas, segundo a OMS (2018). As maiores taxas de mortalidade apuradas foram na África (26,6 para cada 100.000 habitantes) e as menores na Europa (9,3 para cada 100.000 habitantes). Em média, no Brasil, 40 mil pessoas por ano perdem a vida em acidentes automobilístico e as principais vítimas são jovens de 15 a 29 anos. Comparando com os países desenvolvidos, no ano de 2008 o trânsito brasileiro matou 2,5 vezes mais do que nos Estados Unidos e 3,7 vezes mais do que na União Européia. Segundo a OMS (2018), nos Estados Unidos, que possui uma frota três vezes maior

que a brasileira, a taxa foi de 12,5 mortes a cada 100.000 habitantes, no Brasil a taxa é de 30,1.

Neto *et al.* (2017) em sua pesquisa destacam que o trânsito tem sido considerado como a principal causa de morte acidental de crianças no Brasil. Em 2013, 1.755 crianças entre 1 e 14 anos morreram vítimas de acidentes de trânsito e, em 2014, 14.150 foram hospitalizadas. A maioria das mortes ocorreu por atropelamentos ou na condição de passageiros. Para esses autores, um dos motivos é a baixa estatura das crianças, que muitas vezes não enxergam ou não são vistas pelos motoristas. Por isso é importante desenvolver ações para diminuir essa estatística e as escolas podem ser espaços potenciais para otimizar e implementar este tipo de trabalho.

### **O jovem no trânsito**

Em uma pesquisa sobre Educação para o Trânsito no Ensino Médio (EM) do Instituto Estadual de Educação Paulo Freire (IEEPF), os pesquisadores se deparam com a contradição nas respostas, ou seja, os alunos apontaram como principal causa de acidentes a imprudência e o desrespeito dos condutores à faixa de segurança e ao pedestre. Mas quando os mesmos alunos são questionados se utilizavam a faixa de segurança, 40% responderam usar às vezes ou não usar, assim como 58% deles revelam nem sempre obedecer às leis de trânsito (FLORES *et al.*, 2015). Essa percepção mostra as dificuldades de eles perceberem que fazem parte do trânsito, e que consideram apenas o condutor como problema. Essa percepção está relacionada ao fato de que desde crianças crescemos com o pensamento de que trânsito é feito por veículo.

A legislação brasileira estabelece a idade de 18 anos para a obtenção da carteira nacional de habilitação. O risco de acidente com jovens abaixo de 20 anos é três vezes maior do que com uma pessoa de 35 anos de idade. As estatísticas apontam os jovens como os maiores causadores de acidentes, atribuindo isso à imprudência, à imperícia e ao fato de dirigirem sob o efeito de álcool ou drogas. Acidentes de trânsito são a maior causa de mortes e invalidez na faixa etária de 18 a 25 anos. Além das vidas perdidas, os acidentes de trânsito provocam ferimentos graves, invalidez permanente, traumas psicológicos, danos materiais e prejuízos financeiros. Os casos de acidentes onde os danos causam a perda total do veículo é maior entre os jovens, principalmente os do sexo masculino o que demonstra a maior gravidade dos acidentes (DETRAN, 2013).

Ascarí *et al.* (2013), com apoio de enfermeiros dos serviços de urgência e emergência na cidade de Videira, Santa Catarina, realizou uma pesquisa onde mapeou o perfil e a distribuição dos acidentes de trânsito e revelou que o maior número dos atendimentos às vítimas ocorreu aos sábados, domingos e segunda-feira. Constatou-se o predomínio de 69% de acidentes com motocicletas, 25% de automóveis, 5% atropelamentos e 1% acidentes com transporte de carga. A faixa etária com maior número de acidentes foi adolescentes e adultos jovens, com 42% entre 20 e 30 anos; 28% na faixa entre 10 e 20 anos e 17% entre 30 e 40 anos. Adolescentes e adultos jovens, representaram 45% do total de vítimas de acidentes de trânsito. Os autores também acreditam que a sensação de liberdade a que o jovem contemporâneo está exposto, pode gerar a necessidade de experimentar e testar novos limites, muitas vezes associados ao uso de álcool e direção, excesso de velocidade e manobras perigosas que resultam no expressivo número de jovens envolvidos em acidentes de trânsito.

Uma pesquisa realizada pela Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo, publicada em 07 de dezembro de 2020, com a utilização de simuladores e com cem voluntários de ambos os sexos e todas as faixas etárias, demonstrou que jovens entre dezoito

e vinte e cinco anos são os que têm maior probabilidade de se arriscar em ultrapassagens em pista simples, considerada a mais perigosa, comparando com homens de mais idade e às mulheres. Segundo o DATATRAN, banco de dados da Polícia Rodoviária Federal, 94% dos envolvidos em acidentes frontais no Brasil são homens (USP, 2020).

Dados de acidentes de trânsito do Estado do Rio Grande do Sul, de 2012, mostram 2.091 vítimas fatais, dentre elas 78% eram homens e 11,9% tinham faixa etária entre 11 anos e 20 anos (idade escolar). Em 2013 morreram 1.984 pessoas no trânsito, 78% eram homens e 12,3% com faixa etária entre 11 anos e 20 anos (DETRAN, 2013). Esses indicadores nos mostram um padrão no número e no perfil das vítimas, uma vez que um acidente é um evento raro e aleatório (Flores et al., 2015).

## CONTEXTO DE REALIZAÇÃO DA PESQUISA

Essa pesquisa foi produzida durante a ocorrência de uma pandemia de ordem mundial causada pelo novo Coronavírus. A recomendação dos órgãos de saúde pública exigiu o isolamento social e a suspensão temporária das aulas presenciais em escolas. Com o objetivo de manter as atividades escolares, as instituições recorreram a plataformas virtuais, em um modelo de aplicação de aulas de forma remota (BRASIL, 2020).

A produção de dados foi realizada em duas escolas públicas no município de Caçapava do Sul do Estado do Rio Grande do Sul por meio do site Google Forms. Ambas as escolas em que foram produzidos os dados estão exercendo atividades remotas desde junho de 2020.

A Escola Técnica Estadual Dr. Rubens da Rosa Guedes - ETERRG, localizada em uma área rural próxima da cidade de Caçapava do Sul. A instituição iniciou como escola agrícola de 10/05/1969, hoje atende os Anos Finais do Ensino Fundamental, do Ensino Médio Politécnico, do Médio Integrado e do curso Técnico em Agropecuária. Com 45 alunos no 3º Ano do Ensino Médio, distribuídos no turno da manhã e da tarde. A escola baseia sua filosofia em orientar com liberdade, responsabilidade e comprometer-se socialmente para que o aluno possa assumir seu papel na sociedade (PROJETO POLÍTICO PEDAGÓGICO, 2016).

A Escola Estadual Nossa Senhora da Assunção - EENSA, localizada na Av. Cel. Coriolano Castro, 1069 - Centro da cidade de Caçapava do Sul. A EENSA iniciou suas atividades em 1952 e hoje atende alunos dos Anos Finais do Ensino Fundamental (6º ao 9º Ano), Ensino Médio e Educação de Jovens e Adultos - EJA. Atualmente possui duas turmas de 3º Ano do Ensino Médio, com média de 56 alunos, divididos entre o turno da manhã e o da noite. O objetivo do EENSA é formar cidadãos críticos, participativos, autônomos, com princípios éticos, sociais, culturais e humanos, embasados em conhecimentos, o tornando capaz de inserir-se na sociedade como cidadão responsável (PROJETO POLÍTICO PEDAGÓGICO, 2016).

A escolha destas escolas deu-se pelo fato de ter acesso a uma professora bolsista do Programa de Residência Pedagógica que integra a Política Nacional de Formação de Professores. Esta bolsista trabalha nas duas instituições de ensino, como vice-diretora e professora de Ciências da Natureza. A condição de bolsista e professora em ambas as escolas possibilitou a distribuição do questionário eletrônico aos estudantes do 3º Ano do Ensino Médio, sujeitos da pesquisa.

## MÉTODO E TÉCNICAS

A pesquisa apresenta caráter quanti-qualitativo. Constitui-se em um estudo exploratório, pois visa produzir dados sobre como estão sendo introduzidos aspectos da temática trânsito

nos contextos escolares e qual a percepção que os alunos do Ensino Médio possuem sobre como está sendo construído esse conhecimento.

### **Definição das etapas da pesquisa**

Esta pesquisa foi realizada em etapas. Primeiramente definiu-se a pergunta de pesquisa "Como o estudante do 3º Ano do Ensino Médio percebe a Educação para o Trânsito?". Para responder à pergunta construiu-se os objetivos. A seguir foi realizado o mapeamento sobre a temática, constituindo-se o embasamento teórico deste trabalho. Para a produção de dados e adequação do instrumento foi elaborado um questionário eletrônico, aplicado em um projeto piloto no curso de Tecnologia em Transportes Terrestres da Universidade Federal de Pelotas (UFPEL). Em seguida foi realizada a escolha das escolas e das turmas para aplicação do questionário. Realizado o contato com as direções das respectivas escolas, o questionário foi aplicado e a partir das respostas obtidas realizou-se as análises e discussões dos dados produzidos e as considerações finais.

### **Instrumento de Produção de Dados**

Foi utilizado como Instrumento de produção de dados um questionário eletrônico ([https://docs.google.com/forms/d/1aF4o0EZ1mYLWCVbvKG\\_LhUjIuczCEMmMsSMo2T0kSFs/edit](https://docs.google.com/forms/d/1aF4o0EZ1mYLWCVbvKG_LhUjIuczCEMmMsSMo2T0kSFs/edit)). Este instrumento foi testado na forma de um questionário piloto com professores e alunos do Curso Superior de Tecnologia em Transportes Terrestres (CSTTT) da Universidade Federal de Pelotas - RS (UFPEL), sendo enviado para 26 pessoas, gerando duas respostas e nenhuma sugestão de adequação.

Com uma amostra constituída de 101 alunos, foram enviados um total de 101 questionários buscando atingir todos os estudantes do último ano do Ensino Médio das escolas selecionadas. Para preservar o anonimato dos alunos, não houve questões com dados pessoais que pudessem identificá-los. Receberam o questionário apenas alunos com autorização prévia dos pais ou responsáveis, (opção definida no momento da matrícula) para que possam participar de estudos e pesquisa de cunho educacional, sendo excluídos os demais. Também foi criado um Termo de Consentimento Livre e Esclarecido ao qual tiveram que concordar para dar início ao preenchimento das respostas do questionário.

### **Estrutura do Instrumento de Produção de Dados**

O questionário foi composto de 27 questões e estruturado com questões objetivas e discursivas distribuídas em cinco sessões:

Seção 1: Termo de Consentimento Livre e Esclarecido;

Seção 2: Identificação e classificação dos sujeitos da pesquisa (Questões 1 a 12);

Seção 3: Educação para o Trânsito (Questões 13 a 20);

Seção 4: Acidentalidade (Questões 21 a 23);

Seção 5: Resolução 265/2007, que dispõe sobre a formação teórico-técnica do processo de habilitação de condutores, como atividade extracurricular no Ensino Médio (Questões 24 a 27).

Deste modo, a pesquisa permitiu mapear de forma quantitativa e qualitativamente a maneira com que os alunos do terceiro Ano do Ensino Médio estão aprendendo a temática

Educação para o Trânsito em sua escola e como ela pode ser útil na redução dos índices de mortalidade no trânsito em nosso país.

## APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DE RESULTADOS

A partir da leitura e análise do questionário foram identificadas as questões socioeconômicas dos pesquisados. Além destas questões foram organizadas categorias de análise, a saber: (i) Educação para o trânsito; (ii) Questões sobre acidentalidade; (iii) A temática trânsito como atividade extracurricular.

### Caracterização da amostra

Para a realização dessa pesquisa foi distribuído o questionário a um total de 101 estudantes do 3º Ano do Ensino Médio, destes teve-se o retorno de 16 estudantes, sendo que um acenou negativamente ao Termo de Consentimento Livre e Esclarecido, portanto obteve-se quinze respostas consideradas válidas para análise. Na Tabela 1 aponta-se informações socioeconômica dos pesquisados.

**Tabela 1:** Informações socioeconômica

Idade	16 anos 6,7%	17 anos 20%	18 anos 6,7%	19 anos 33,3%	Superior a 20 anos 33,3%	
Gênero	Feminino 73,3%	Masculino 26,7%				
Cor	Branco 60%	Preto 26,7%		Pardas 13,3%		
Deficiência física	Sim 6,7%	Não 93,3%				
Distância de casa à escola	Menos de 1Km 20%	De 1 a 2 Km 33,3%	De 2 a 3 Km 6,7%	De 3 a 4 Km 13,3%	Mais de 4 Km 26,7%	
Meio de transporte utilizado	A pé 53,3%	Veículo próprio 13,3%		Transporte público 33,3%		
Pessoas que moram com os pesquisados	Mais de uma 6,7%	três 33,3%		quatro 26,7%	cinco 20%	Mais de 5 13,3%
Trabalho	Estudante 53,3%	Estágio 33,3%		Trabalho formal 13,3%		
Renda familiar	Até um salário-mínimo 40%	De um a três salários-mínimos 46,7%		De três a cinco salários-mínimos 13,3%		

A idade dos alunos pesquisados varia de 16 anos a 20 anos, predominando o gênero feminino (73,3%). A maioria declara-se branco e sem deficiência, apenas 6,7% responderam possuir deficiência visual, sendo que esta prejudica sua mobilidade.

Quanto à distância percorrida pelos alunos para estudar, esta varia de menos de um quilômetro a mais de quatro quilômetros. A maioria vai para a escola a pé, alguns de veículo particular e outros utilizam o transporte público para chegar ao destino.

Quanto ao número de pessoas que vivem na mesma casa, todos declaram conviver com mais de uma pessoa e a maioria não trabalha, alguns estão estagiando e poucos tem trabalho formal. A renda familiar varia de um a cinco salários mínimos.

### **Análise dos dados a partir das categorias definidas**

A seguir destaca-se as categorias de análise que emergiram a partir da leitura das respostas do questionário.

### **Educação para o Trânsito**

Como comentado no referencial teórico deste artigo, Franco (2000) aponta que a Educação para o Trânsito é uma questão cultural urgente e a escola é um local de construção do saber, por isso este assunto pode ser tratado neste contexto. Nesta concepção, verificou-se as respostas dos estudantes sobre o que entendem por trânsito, assim, percebe-se uma diversidade de respostas, conforme destacadas no Quadro 1.

**Quadro 1:** Questionamento sobre "o que você entende por trânsito?"

Trânsito é uma passagem de veículos motorizados por uma rua, faixa ou estrada (A1).  
Os motoristas precisam estar mais atentos com os pedestres, não é porque estão motorizados que não devem respeitar os outros (A2).  
São vias onde circulam pessoas e automóveis (A3).  
Carros nas ruas (A4).  
É uma circulação de pessoas ou veículos (A5).  
Trânsito é o movimento de carros e pessoas etc. (A6).  
Trânsito é o meio que os veículos têm para transitar de um lugar para o outro respeitando as leis (A7).  
Eu entendo sobre trânsito de rua que é dirigir com cuidado e atenção (A8).  
Circulação de pessoas/meios de transporte (A9).  
Carro (A10).  
Pessoas se locomovendo de um lugar para outro em uma determinada via usando vários meios de transporte (A11).  
Trânsito é a utilização das vias por veículos motorizados, veículos não motorizados, pedestres e animais de tração, para fins de circulação (A12).  
Movimento de carros (A13).  
Trânsito é o conjunto de regras para que a locomoção da população seja rápida e segura (A14).

Fonte: Os autores.

O CTB em seu artigo 1 inciso 1º traz a definição: "Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga" (CTB, 1997). Percebe-se nas respostas obtidas a fragilidade na conceituação básica do que é trânsito, como pode-

se observar nos excertos dos pesquisados: A1, A4, A7, A8, A10 e A13. Esses excertos nos mostram como os estudantes relacionam o trânsito como sendo constituído somente de veículos, dessa maneira não se inserem no contexto, isto já foi evidenciado nas pesquisas de Flores et al. (2015). Destacam-se no entendimento do que é trânsito os excertos do pesquisado A11 e do pesquisado A12, sendo esses os que mais se aproximaram da definição do CTB.

Quando questionados se conhecem a Educação para o Trânsito como um direito de todos previsto na Constituição Federal e dever prioritário do Sistema Nacional de Trânsito, 53,3% dos pesquisados apontaram que reconhecem e 46,7% que não reconhecem esse direito. Como os alunos apontam que o assunto trânsito é pouco trabalhado na escola, infere-se pelas respostas dos alunos que este assunto é tratado em outros espaços, pois 53,3% apontaram reconhecer o trânsito como um direito previsto em lei.

Ao perguntar se a temática Trânsito deve ser trabalhada nas escolas, 66,7% dos estudantes apontaram que sim, 26,7% não souberam responder e 6,7% apontam que não deve ser trabalhada. Para justificar as respostas os alunos são apresentados no Quadro 2.

**Quadro 2:** A temática trânsito deve ser trabalhada nas escolas?

<p>Depende do que os professores acharem melhor (A1).          Seria bom para você já ter uma noção, para fazer a autoescola (A2).          Seria mais legal, faria alunos criarem interesse (A3).          Sim porque hoje em dia tem muita gente andando sem carteira de habilitação (A4).          Talvez com a educação no trânsito sendo ensinada nas escolas evitaria acidentes (A5).          Não sei o que o trânsito tem a ver com a escola para isso é que serve a autoescola(A6).          Não tem nenhuma atividade sobre o assunto (A7).          Sim, que todos tinham que saber da importância de atenção no trânsito (A8).          O trânsito faz parte do nosso cotidiano (A9).          Não (A10).          Muitas pessoas tiram a carteira de motorista, mas não estão totalmente aptas a enfrentar o trânsito pesado das grandes cidades, pois os ensinamentos do Detran são fracos visando somente os lucros. (A11).          Sim, pois achou que todos deveriam ter o direito de saber mais sobre o assunto (A12).          Para ter mais educação no trânsito(A13).          Sim, pois acho importante (A14).</p>
---

Fonte: Os autores.

A maioria dos alunos concordam que a temática Educação para o Trânsito pode ser desenvolvida nas escolas. Isso já foi apontado em outra pesquisa que revela que [...] “pode ser trabalhada no currículo escolar, pois envolve questões culturais, políticas, econômicas, técnicas, físicas e sociais, e pode ser abordada na sua complexidade para compreender os diferentes saberes e provocar no aluno uma aprendizagem mais relevante, que dialogue com aspectos do cotidiano” (GOI; GOI; STEIGLEDER, 2020, p.4). Jomar (2011) e Siminoni (2007) também argumentam em prol de trabalhar a Educação para o Trânsito antes da primeira habilitação, pois as atividades que envolvem crianças e adolescentes podem potencializar a maturidade dos indivíduos.

A partir das respostas obtidas observa-se que grande parte dos alunos não realizaram trabalhos sobre Educação para o Trânsito e tampouco participaram de alguma campanha em suas escolas, pois apenas 20% dos alunos apontaram já terem trabalhado com esta temática, mas 80% afirmaram nunca terem trabalhado. Os alunos que trabalharam apontaram que fizeram alguns trabalhos que envolvem a conscientização sobre o perigo de avançar o sinal

vermelho, ou seja, como as pessoas agem ao infringir este sinal (A13), enquanto os alunos A14 e A15 apontaram ter realizado reflexões sobre trabalhos que envolvem o trânsito. Fica evidente a pouca inserção desta temática no contexto escolar, e como já mencionado por Rodrigues (2007) é preciso focalizar a escola e o currículo no conjunto das relações sociais, assim será possível desenvolver uma Educação para o Trânsito que ultrapasse fronteiras, dialogue com outras disciplinas. Deste modo, segundo este autor, a Educação para o Trânsito não pode ser suprimida a programas e campanhas isoladas, que geralmente são promovidas durante a semana do trânsito.

Ficou explícito nas respostas dos alunos que o currículo escolar não aborda o assunto "Educação para o Trânsito", sendo que 11 estudantes fizeram este apontamento. Apenas 1 revelou a temática relacionada ao currículo escolar e que já foi trabalhada em sua escola através de eventos esporádicos, citando uma palestra. Três alunos apontaram que este estudo vem sendo trabalhado de outras formas, porém não apontam como. Estudo semelhante revela que a temática é pouco tratada no Ensino Médio (URRUTH, 2014) e poderia ser expandida para diferentes disciplinas do currículo, promovendo um trabalho interdisciplinar (RODRIGUES, 2007).

Quando perguntado sobre uma possível avaliação referente às atividades de Educação para o Trânsito em suas escolas, novamente percebe-se um número expressivo de alunos (9) ressaltando que não há atividades de Educação para o Trânsito. Três alunos apontam que esta avaliação é insuficiente, dois alunos revelam que ela é suficiente e um aponta que a avaliação é excelente. Estudos de Vizzotto, Mackedanz e Miranda (2017, p. 140) afirmam que a Educação para o Trânsito ainda é pouco trabalhada na Educação Básica, pois "a formação do cidadão passa por aspectos que envolvem uma correta percepção do trânsito, fato que incentiva a sua abordagem desde a escola básica. Contudo, nossa realidade escolar ainda oferece pouco espaço para abordar o tema." Este aspecto já foi sinalizado por outros autores (GOI; GOI; STEIGLEDER, 2020; PINTO; STEIGLEDER; HOLZ, 2019), enfatizando que a temática deve ser melhor tratada e desenvolvida na Educação Básica.

### **Questões sobre acidentalidade**

A taxa de acidentes é o percentual de acidentes em relação ao número de veículos em circulação. Segundo a OMS (2018), o Brasil encontra-se em 4º lugar no índice de mortes no trânsito no mundo. É importante que os jovens estejam cientes sobre este alto índice em nosso país, por isso perguntou-se sobre se a abordagem da temática Trânsito no Ensino Médio pode influenciar positivamente nos índices de acidentes de trânsito atualmente ou em um futuro próximo. Enfatiza-se que treze alunos concordam que pode influenciar, mas apenas onze destes treze apontaram os motivos e dois não concordam. Isto pode ser visto nos excertos apresentados no Quadro 3.

#### **Quadro 3:** A temática Trânsito no Ensino Médio pode influenciar positivamente nos índices de acidentes de trânsito?

Você tendo uma matéria de autoescola você vai ter uma noção maior no trânsito (A2). As pessoas teriam mais consciência (A3). Porque ajudaria os alunos a se posicionarem melhor (A4). Pode influenciar as pessoas a se cuidarem mais no trânsito, e se conscientizarem de que no trânsito você está arriscando a vida de outras pessoas não só a sua. (A5) Para conscientizar desde já os jovens para ter um comportamento ideal no trânsito (A7). É que se abordarem isso nas escolas esses índices iriam diminuir porque já iriam saber das responsabilidades de um trânsito (A8).
---

Abordar esse tema pode conscientizar as pessoas a serem mais responsáveis no trânsito (A9).  
Abordando este assunto na escola possivelmente teremos uma melhora na educação por sua vez as pessoas ficariam mais atentas no trânsito (A11).  
Acredito que em breve sim, mas atualmente acho meio complicado pelo fato de muitos que já dirigem não terem muita noção de alguns cuidados (A12).  
Sim, a conscientização pode ajudar muito (A13).  
Acho importante (A14).  
Não (A6).  
Os alunos teriam mais conhecimento sobre veículos e leis etc.(A1).  
Acho que não, pois isso para mim seria na autoescola (A10).

Fonte: Os autores.

Segundo Neto *et al.* (2017) e Vizzotto, Mackedanz e Miranda (2017) os estudos sobre Educação para o Trânsito na Educação Básica podem conduzir os jovens para a redução dos acidentes no trânsito, sobretudo com mortes. Vizzotto, Mackedanz e Miranda (2017) apontam um aumento anual do número de acidentes e fatalidades, sendo a maioria das mortes entre jovens, por isso a conscientização neste nível de ensino torna-se fundamental, pois os futuros motoristas são hoje adolescentes que frequentam a escola. Nesta mesma ótica, Faria e Braga (1999) sinalizam em suas pesquisas que a educação pode permitir aos cidadãos uma maior conscientização sobre suas responsabilidades, respeitando os direitos dos outros e convivendo de maneira responsável com o meio ambiente de tráfego.

As estatísticas mostram que, apesar de ser alto o número de óbitos no trânsito, nos últimos anos vem diminuindo. Quando se questiona os alunos sobre quais os fatores que podem estar influenciando esta diminuição nas estatísticas eles apontam que pode ser pelo fato de se ter veículos mais modernos e seguros (cinco alunos); devido a melhora na infraestrutura, como rodovias, passarelas, etc.(dois alunos); por uma fiscalização mais efetiva (um aluno); por ter mais maior rigor nas penalidades referentes a crimes de trânsito e multas mais pesadas (um aluno); e devido a ter Programas e Campanhas de Educação para o Trânsito para o público em geral (oito alunos).

Estes dados demonstram que a maioria dos alunos entende a importância da Educação para o Trânsito através de Programas e Campanhas de Educação para o público em geral e concordam que ela pode ser um dos caminhos para a redução dos índices de acidentalidade. Porém, sabe-se que campanhas esporádicas não são suficientes, por isso elas devem ser trabalhadas com maior frequência na Educação Escolar (LÚCIA, 2014, RODRIGUES, 2007). Lúcia (2014, p.21) também enfatiza que “[...] O Artigo 75 lembra que as campanhas devem ser de caráter permanente, pois a intenção é ajudar a conscientizar para os valores. Quando elas não estão presentes, apenas alerta-se o cidadão sobre o tema naquele determinado momento”.

Para Jorge e Martins (2013) é necessário propor medidas educativas desde a Educação Básica de ensino, pois pode aumentar a chance de futuramente existirem adultos pedestres, que serão motoristas ou ciclistas mais conscientes. Assim, uma Educação para o Trânsito pensada a longo prazo, pode ser eficiente para diminuir o alto índice de acidentalidade com crianças e adolescentes. Nesta visão, a Educação para o Trânsito não deve ser tratada apenas com campanhas esporádicas, mas deve ser intensificada no currículo escolar ou em disciplinas extracurriculares.

### Trânsito como atividade extracurricular

A Resolução 265/07 do CONTRAN define que a formação teórico-técnica do processo de habilitação de novos condutores de veículos pode ocorrer como disciplina extracurricular no Ensino Médio. Ao questionar os alunos se eles concordam com esta Resolução, 66,7% sinalizam que sim e 33,3% não tem uma opinião formada. Isto revela que os alunos corroboram em ter esta disciplina na escola, mesmo sendo extracurricular. Os alunos justificam a concordância com a Resolução nos excertos apresentados no Quadro 4.

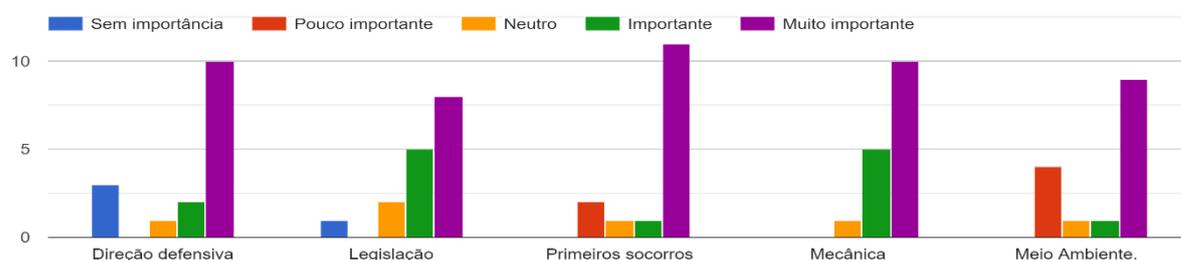
**Quadro 4:** Você concorda com a Resolução 265/07?

Melhora a aprendizagem (A1).
Concordo em ter uma disciplina pra nós ter uma orientação melhor(A2).
Concordo, pois os jovens vão se conscientizar desde cedo a ter cuidado e ter noção do trânsito (A5).
Para ter uma noção (A7).
Concordo, pois vão vir mais condutores novos por aí (A8).
Há um maior tempo para aprendizagem (A9)
Acredito que as pessoas ficariam mais informadas (A11).
Acho uma das melhores ideias até hoje por ser um assunto atrativo alguns alunos frequentarem mais as aulas e aumentará o interesse dos jovens (A12).
Acho legal (A14).

Fonte: Os autores.

No Brasil, a formação de condutores de veículos automotores está restrita aos Centros de Formação de Condutores (CFCs). Nas aulas teóricas (total de 45 horas) são abordados cinco temas específicos: 1) Direção defensiva; 2) Legislação; 3) Primeiros socorros; 4) Mecânica; e 5) Meio Ambiente. Quando se questiona os alunos sobre a como ele avalia a importância desses conteúdos para a formação dos condutores, observa-se na Figura 1 que a maioria concorda que os cinco pontos abordados são importantes.

26 - No Brasil, a formação de condutores de veículos automotores está restrita aos CFCs (Centros de Formação de Condutores). Nas aulas teóricas (total de 45 horas) ...tância desses conteúdos para a formação dos condutores?



**Figura 1:** A importância dos Pontos abordados pelos CFCs

Isto revela que mesmo os alunos não tendo a disciplina de Educação para o Trânsito na escola eles reconhecem a importância dos temas abordados no CTB, como a direção defensiva, legislação, primeiros socorros, mecânica e meio ambiente.

Segundo o CTB (BRASIL, 1998) o Curso Teórico-Técnico deve ser realizado em um CFC de acordo com termos e condições estabelecidos na Resolução do Contran nº 358/10 (Brasil,

2010). O Código de Trânsito tem sua estrutura curricular básica, abordagem didático-pedagógica e disposições gerais do Curso estão previstos no Anexo II da Resolução do Contran nº 168/04 (Brasil 2004), com as alterações da Resolução n. 285/08 (BRASIL, 2008). Com carga horária total de 45 horas/aula, abrange as disciplinas. 1. Legislação de Trânsito: dezoito horas/aula; 2. Direção defensiva para veículos de duas ou mais rodas: dezesseis horas/aula; 3. Noções de Primeiros Socorros: quatro horas/aula; 4. Noções de Proteção e Respeito ao Meio Ambiente e de Convívio Social no Trânsito: quatro horas/aula; 5. Noções sobre Funcionamento do Veículo de duas ou mais rodas: três horas/aula. O prazo de implantação dessa sistemática de formação de condutores é anterior a 31 de dezembro de 2013.

Como último apontamento do questionário foi deixado um espaço livre para os alunos exporem a sua opinião sobre alguma questão relacionada com a temática Trânsito e que não foi abordada neste questionário. Apenas um aluno apontou a questão sobre o uso de álcool no trânsito. Observa-se o comentário do aluno A5 no seguinte excerto: "A consciência de falar da bebida alcoólica que os jovens costumam fazer dirigir e beber a maioria desses acidentes acontecem por causa disso.". Esta temática já foi trabalhada por outros autores como Goi e Goi (2020, p 7) quando apontam que "[...] Apesar de alguns hábitos terem mudado (ex. uso do cinto de segurança), algumas práticas continuam sendo reproduzidas, como, exceder limites de velocidade e dirigir sob efeito de bebidas alcoólicas, o que mantém os altos índices de mortes e feridos no trânsito." Pinsky e Pavarino Filho (2007) também apontam que é importante formar cidadãos conscientes em não dirigir sob o efeito de bebidas alcoólicas.

Sabe-se que a taxa de acidentes é maior entre os jovens, como já apontado na pesquisa da Agência Brasil em setembro de 2020. Isso pode ser devido ao alto consumo de bebida alcoólica, pois o número de mortes causadas por acidentes de trânsito em que há suspeita de embriaguez chegou a 551 no Estado de São Paulo, no período de janeiro de 2019 a julho de 2020 (AGÊNCIA BRASIL, 2020, p. 1). Há um registro nesta pesquisa do "número de óbitos que ocorreu em 10% dos 5.150 acidentes registrados em que há, pelo menos, um motorista suspeito de dirigir bêbado" (2020. p.1) Esta mesma pesquisa registra que a taxa de mortalidade em acidentes de trânsito no Estado aumenta sob efeito de bebida alcoólica.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Por meio desse trabalho buscou-se atingir o objetivo da pesquisa, que é compreender como o estudante do Ensino Médio percebe o trânsito e suas normas, como esse conhecimento é construído e qual a importância da temática na sua percepção. Nota-se que os pesquisados apontam não ter estudado a temática Educação para o Trânsito e não se sentem inseridos como participantes do sistema de trânsito ao qual fazem parte. Assim, contata-se que esta temática deve ser tratada no currículo escolar através das disciplinas que podem promover um trabalho interdisciplinar.

A maioria dos pesquisados entende a importância da Educação para o Trânsito e concorda que ela pode ser um dos caminhos para a redução dos índices de acidentalidade. Apesar desta temática ser tratada através de campanhas esporádicas, sabe-se que não é suficiente. Deste modo, a Educação para o Trânsito deve ser abordada com maior frequência.

Quanto à formação teórico-prática de novos condutores de veículos automotores, balizada pela Resolução 265/07 do CONTRAN que define que a formação pode ocorrer como disciplina extracurricular no Ensino Médio, 62,5% dos pesquisados apontaram concordar com a Resolução. Apesar da maioria dos pesquisados concordar com esta Resolução, no Brasil, a formação de condutores de veículos automotores está restrita aos Centros de Formação de Condutores - CFCs, por determinação do CONTRAN.

Nesta pesquisa nota-se que os estudantes do terceiro Ano do Ensino Médio não têm uma percepção sobre a Educação para o Trânsito tampouco conseguem conceituar o que é trânsito. Assim, evidencia-se em suas respostas a dificuldade em compreender que como pedestres, passageiros ou ciclistas também pertencem ao sistema de trânsito ao qual estão inseridos. É relevante ressaltar a importância da Educação para o Trânsito para a sociedade brasileira, uma vez que envolve questões de cidadania, cuidado e respeito mútuo. Entende-se que potencializar esta temática desde o Ensino Fundamental, Ensino Médio e Superior é importante para que possam desenvolver um trânsito melhor, com índices de mortalidade reduzidos em níveis aceitáveis. Nesta perspectiva, este trabalho poderá ter continuidade através de investimento na formação de professores para qualificar a temática Educação para o Trânsito, bem como a sua inclusão no currículo escolar.

## REFERÊNCIAS

- AGÊNCIA BRASIL. **Dirigir alcoolizado aumenta mais de três vezes a chance de morte.** 2020. Disponível em: <<https://abre.ai/mortandade>>. Acesso em 18 de maio de 2021.
- ASCARI, Rosana Amora *et al.* Perfil epidemiológico de vítimas de acidente de trânsito. **Revista de Enfermagem da UFSM**, 3(1), 112-121, 2013. Disponível em: <https://periodicos.ufsm.br/index.php/reufsm/article/view/7711>>. Acesso em 21 de maio de 2021.
- BRASIL. **Ministério da Educação. Conselho Nacional de Educação Parecer Cf. Despacho do Ministro**, publicado no D.O.U. de 1º/6/2020, Seção 1, p. 32. Parecer CNE/CP nº 9/2020. Disponível em: <[http://portal.mec.gov.br/index.php?option=com\\_docman&view=download&alias=145011-ppc005-20&category\\_slug=marco-2020-pdf&Itemid=30192](http://portal.mec.gov.br/index.php?option=com_docman&view=download&alias=145011-ppc005-20&category_slug=marco-2020-pdf&Itemid=30192)> Acesso em 27 de agosto de 2020.
- BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro** - COTRAN. Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997. Rio de Janeiro: ETJ-Equipe Técnico-Jurídica; 1998. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L9503Compilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503Compilado.htm)> Acesso em 21 de maio de 2021.
- BRASIL. Secretaria de Educação Média e Tecnologia. **Parâmetros Curriculares Nacionais: Ciências Naturais (5ª a 8ª Séries)**. Brasília: Secretaria de Educação Fundamental. MEC/SEF, 1998, p.138p. Disponível em: <<http://portal.mec.gov.br/seb/arquivos/pdf/ciencias.pdf>> Acesso em 21 de maio de 2021.
- DE BRITO, Adtiana Bello; SILVA, Rosana Mª Matos. Educação Para O Trânsito No Ensino Médio. **Anais...** Seminário Nacional Educa, 1(1), 2011. Disponível em: <https://periodicos.unir.br/index.php/semanaeduca/article/view/155/195>. Acesso em 15 de junho de 2023.
- DE MIGUELI, Fernando José Vazzola. Parecer: mandado de segurança contra ato normativo praticado pelo diretor do departamento nacional de trânsito-DENATRAN e presidente do conselho nacional de trânsito-CONTRAN. **Publicações da Escola da AGU**, n. 02, 2009.
- FARIA, Eloir de Oliveira; BRAGA, Marilita Gnecco de Camargo. **Educando crianças para o trânsito urbano com o computador: uma proposta de software educativo.** Transporte

em Transformação II: trabalhos vencedores do Prêmio CNT Produção Acadêmica 1997, 1-19, 1999.

FLORES, Rodrigo Machado de; WALTER, Clara Natália Steigleder; WEBER, Fernanda David; HOLTZ, Raquel da Fonseca. Educação Para O Trânsito Nas Escolas: Subsídios Para Desenvolver Este Tema Com Jovens Do Ensino Médio. **Atas XXIX Congresso Nacional de Pesquisa de Transporte da ANPET**, p. 1368-1369, 2015. Disponível em: <[http://146.164.5.73:20080/ssat/interface/content/anais\\_2015/TrabalhosFormatados/AC948.pdf](http://146.164.5.73:20080/ssat/interface/content/anais_2015/TrabalhosFormatados/AC948.pdf)> Acesso em 22 de maio de 2022.

FRANCO, A. **Uma nova utopia para uma nova via**. (PNUD), 2000. Disponível em: <<https://redes.org.br/augusto-de-franco/>>. Acesso em 10 de junho de 2023.

GOI, Everaldo Antônio; GOI, Mara Elisângela Jappe; WALTER, Clara Natália Steigleder. A Temática Trânsito Na Educação Básica: Um Estudo Exploratório. **Ciência & Ideias**, p.95-105, 2020. Disponível em: < <https://www.passeidireto.com/arquivo/95317424/a-tematica-transito-na-educacao-basica-um-estudo-exploratorio>> Acesso em 10 de junho de 2023.

GOI, Everaldo Antônio., GOI, Mara Elisângela Jappe. Traffic education: a theme to be worked on in experimentation in chemistry. **RESEARCH, SOCIETY AND DEVELOPMENT**, 9(3), 2020. Disponível em: < <https://rsdjournal.org/index.php/rsd/article/view/2684/1994>>. Acesso em 10 de junho de 2023.

JOMAR, Rafael Tavares et al. Educação em saúde no trânsito para adolescentes estudantes do ensino médio. Escola Anna Nery **Revista de Enfermagem**, 15(1), 186-189, 2011. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/ean/a/ZxgrF936nfjgnJYNxryJzH/?lang=pt>> Acesso em 12 de junho de 2023.

LUCIA, Maria das Dores. **Educação Para O Trânsito E Gestão Da Escola**. Dissertação apresentada ao Programa de Mestrado em Educação da Universidade de Uberaba, 131 f. 2014. Disponível em: <<https://repositorio.uniube.br/bitstream/123456789/954/1/MARIA%20DAS%20DORES%20LUCIA.pdf>> Acesso em 12 de junho de 2023.

MARTINS, Jorge. **Motores de Combustão** Interna. 2ª edição. Publindustrias–Edições Técnicas. 2013.

NETO, Ingrid *et al.* Educação Para O Trânsito Para Crianças E Aprendizagem Significativa. **Anais...XXXI Congresso Nacional em Pesquisa em Transporte da ANPET**, Recife, 2017. Disponível em: <<https://abre.ai/ensinoaprendizagem>> Acesso em 19 de junho de 2023.

PINSKY, Ilana. PAVARINO FILHO, Roberto Victor. A apologia do consumo de bebidas alcoólicas e da velocidade no trânsito no Brasil: considerações sobre a propaganda de dois problemas de saúde pública. **Revista de Psiquiatria do Rio Grande do Sul**, 29(1), 110-118, 2007. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/rprs/a/5VsN9vqRWtR8s9GtqxHfggS/abstract/?lang=pt>> Acesso em 12 de junho de 2023.

PINTO, Alberto Buss; WALTER Clara Natália Steigleder; HOLZ, Raquel da Fonseca. O desafio da educação para o trânsito no ensino médio **Anais do XIII Congresso Rio de Transportes**.

Rio de Transportes, Rio de Janeiro. 2019. Disponível em: <<https://sil0.tips/download/o-desafio-da-educacao-para-o-transito-no-ensino-medio>>. Acesso em 10 de maio de 2020.

PROJETO POLÍTICO PEDAGÓGICO. **Escola Técnica Estadual Dr. Rubens da Rosa Guedes**, atualizado no ano de 2016, Caçapava do Sul, RS. Arquivos da Eterr, 2016.

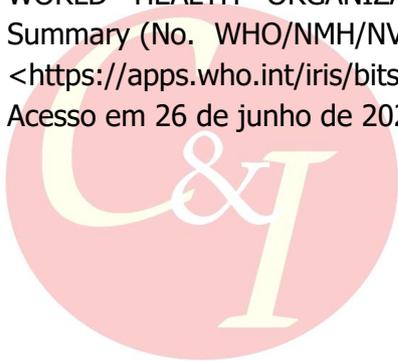
PROJETO POLÍTICO PEDAGÓGICO. **Escola Estadual de 1º e 2º Graus Nossa Senhora da Assunção**, atualizado no ano de 2016, Caçapava do Sul, RS. Arquivos da EENSA, 2016.

RODRIGUES, João Pedro Peres. O currículo interdisciplinar e a educação para o trânsito. **Revista Eletrônica de Divulgação Científica**, p.2-10, 2007. Disponível em: [http://www.faculdadedondomenico.edu.br/revista\\_don/curriculo\\_ed1.pdf](http://www.faculdadedondomenico.edu.br/revista_don/curriculo_ed1.pdf) Acesso em 11 de junho de 2023.

USP. **Homens de 18 a 25 anos são os que mais se arriscam em ultrapassagens perigosas**. 2020. Disponível em: <http://www.saocarlos.usp.br/homens-de-18-a-25-anos-sao-os-que-mais-se-arriscam-em-ultrapassagens-perigosas/> acessado em 29 de maio de 2021.

VASCONCELOS, Eduardo Alcântara. **O QUE É TRÂNSITO. BRASILIENSE**, 79p. 2017.

WORLD HEALTH ORGANIZATION. **Global status report on road safety 2018: Summary** (No. WHO/NMH/NVI/18.20). World Health Organization. 2018. Disponível em: <<https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/277370/WHO-NMH-NVI-18.20-eng.pdf>> Acesso em 26 de junho de 2021.



Revista  
Ciências & Ideias