

UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO- UFMA
CENTRO DE CIÊNCIAS AGRÁRIAS E AMBIENTAIS- CCAA
CAMPUS IV – CHAPADINHA - MA
CURSO DE CIÊNCIAS BIOLÓGICAS

FRANCISCO WILDISON SANTOS VIEIRA

**COMPORTAMENTO NO TRÂNSITO ENTRE ALUNOS DE LICENCIATURA
EM CIÊNCIAS BIOLÓGICAS DO CAMPUS DE CHAPADINHA, MARANHÃO**

CHAPADINHA- MA

2021

UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO- UFMA
CENTRO DE CIÊNCIAS AGRÁRIAS E AMBIENTAIS- CCAA
CAMPUS IV – CHAPADINHA - MA
CURSO DE CIÊNCIAS BIOLÓGICAS

**COMPORTAMENTO NO TRÂNSITO ENTRE ALUNOS DE LICENCIATURA
EM CIÊNCIAS BIOLÓGICAS DO CAMPUS DE CHAPADINHA, MARANHÃO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado
como exigência parcial para obtenção do título de
Licenciado em Ciências Biológicas na
Universidade Federal do Maranhão, Campus IV –
Chapadinha – MA.

Orientador: Prof. Dr. Cláudio Gonçalves da Silva

CHAPADINHA - MA

2021

FRANCISCO WILDISON SANTOS VIEIRA

**COMPORTAMENTO NO TRÂNSITO ENTRE ALUNOS DE LICENCIATURA EM
CIÊNCIAS BIOLÓGICAS**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado
como exigência parcial para obtenção do título de
Licenciado em Ciências Biológicas na
Universidade Federal do Maranhão, Campus IV –
Chapadinha – MA.

Orientador: Prof. Dr. Cláudio Gonçalves da Silva

APROVADA EM: ___/___/_____

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Cláudio Gonçalves da Silva (Orientador)

Prof. Ma. Franciane Silva Lima (Co-orientadora)

Prof. Me. Mabson de Jesus Gomes dos Santos

AGRADECIMENTOS

Agradeço e dedico este trabalho a toda minha família, em especial a minha mãe, meu irmão e meu pai, *in-memorian*.

Aos meus primos e companheiros de lutas, Lucas Gabriel, Bruna Vieira, Rian Felipe, Francisco Arouche, que me ajudaram bastante quando eu encontrava dúvidas sobre algum assunto e que eram esclarecidos com a ajuda destes.

A todos os servidores do CCAA/UFMA, em especial aos meus professores, pela colaboração no meu desenvolvimento técnico e profissional durante a minha jornada na universidade.

Aos amigos, em especial: Lucas Gabriel, Darlene Domingues, Laís Matias, Francilene Cardoso, Jaine, Valdenice, Gustavo Macedo, Adna Cardoso, Laryssa Reis, Maxsuel, Jéssica Linhares, Welina, Helenilda, Ana Lúcia, Rosalina, Crisóstomo Marques, que me estenderam a mão sempre que eu fraquejava, me encorajando a enxergar soluções diante das dificuldades encontradas.

Aos meus ex-Chefes: Mariel Resende e Francisco Monteiro, pela compreensão às vezes que tive que faltar ao serviço para cumprir alguma atividade acadêmica.

Aos meus companheiros de serviço, Agentes de Trânsito de Chapadinha- MA, pela cooperação no desenvolvimento deste trabalho.

“A vida é um grande espetáculo. Vale a pena vivê-la, apesar de todas as suas dificuldades. Um vencedor não pode estar na platéia. Tem de estar no controle de sua vida!”

AUGUSTO CURY

RESUMO

A violência no trânsito é um grande desafio perante a sociedade, pois há um crescente índice a cada ano. É notório que o comportamento dos jovens da atualidade influencia consideravelmente no número de casos de infrações e acidentes no trânsito. Esse tipo de atitude deve ser trabalhado de forma sensibilizadora em respeito à vida de todos que estão envolvidos na dinâmica do trânsito cotidianamente, favorecendo assim a harmonia social. O objetivo desse trabalho foi analisar o comportamento no trânsito entre alunos de licenciatura em Ciências Biológicas em turmas de primeiro período, semestre 2019.1, do Centro de Ciências Agrárias e Ambientais da Universidade Federal do Maranhão, Chapadinha- MA. A princípio foi realizado um questionamento prévio, posteriormente ações que sensibilizassem o público alvo quanto ao tema trabalhado, como dinâmicas, palestra e distribuição de folders. Os dados foram coletados e tabulados utilizando o programa Microsoft Excel 2017. Por meio dos resultados diagnosticou-se o comportamento e as imprudências cometidas pelos estudantes, bem como aos riscos cometidos pela inobservância das normas de segurança. O estudo demonstrou que houve uma mudança significativa em relação ao comportamento dos alunos.

Palavras-chave: Trânsito, Leis, Sensibilização, Respeito, Comportamento.

ABSTRACT

Traffic violence is a major challenge to society as there is a growing rate every year. It is notorious that the behavior of young people today greatly influences the number of cases of traffic violations and accidents. This kind of attitude should be worked in a sensitizing way with respect to the life of everyone who is involved in the daily traffic dynamics, thus favoring social harmony. The objective of this study was to analyze the behavior in traffic among undergraduate students in Biological Sciences in first-period classes, semester 2019.1, of the Center for Agricultural and Environmental Sciences of the Federal University of Maranhão, Chapadinha-MA. At first, a prior questioning was carried out, later actions that sensitized the target audience about the theme, such as dynamics, lecture and distribution of folders. Data were collected and tabulated using the Microsoft Excel 2017 program. The results diagnosed the behavior and recklessness committed by students, as well as the risks committed by non-compliance with safety standards. The study showed that there were significant changes in student behavior. Keywords: Behavior, Laws, Respect, Traffic.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	09
2 METODOLOGIA.....	12
3 RESULTADOS E DISCUSSÕES.....	13
3.1 Aspectos relativos ao Trânsito	
Dispor da Carteira Nacional de Habilitação – CNH	15
3.2 Educação no trânsito	14
4 CONSIDERAÇÕES FINAIS	21
REFERÊNCIAS.....	23
ANEXOS.....	27
APÊNDICES.....	29

1 INTRODUÇÃO

A origem do trânsito está intrinsicamente ligada ao desenvolvimento das civilizações antigas, levando a necessidade da utilização de regulamentos, visando a organização das vias, mesmo sendo primitivas. Inicialmente, a locomoção humana se fazia unicamente pelo caminhar, depois foram utilizados animais. O avanço mais significativo com relação ao transporte, foi o advento da roda, com o aperfeiçoamento da mesma, houve uma progressão nos meios de locomoção, permitindo assim a criação de estradas que proporcionaria o acesso mais viável e rápido ao destino desejado (FRANZ, 2012).

Com a contínua evolução, principalmente com o invento da Revolução Industrial, foram criados motores e automóveis, acarretando alguns problemas. Em termos nacionais, o Brasil também passou por várias modificações tecnológicas, em destaque a adesão do automóvel em território brasileiro, da mesma forma, provocando problemas na circulação de pessoas e automóveis (BORGES, 2013).

Após um breve apanhado sobre a historicidade do tema, é conveniente explanar sobre o que venha ser o trânsito. Segundo o art. 1º, § 1º do Código de Trânsito Brasileiro (CTB, 2009, p.21) “Considera-se como trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos, animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga”.

Diante do exposto, é notável que em nosso país, o planejamento urbano não seguiu a mesma velocidade da motorização nas vias, ocasionando transtornos, acidentes e até óbitos no tráfego. Baseado nessa problemática, precisou-se da criação de normas, a princípio não durou muito tempo, em seguida houve o surgimento do Conselho Nacional de Trânsito. Anos decorrentes houve aprovação do Código de Trânsito Brasileiro em 1997, que entrara em vigor no ano seguinte (FRANZ, 2012).

As regulamentações são favoráveis à defesa da vida, incluindo a conservação da saúde e do meio ambiente. A sociedade contemporânea vive cercada por problemas relativos ao crescimento da quantidade de automóveis e pessoas, ou seja, à mobilidade urbana. O trânsito encontra-se intrinsicamente ativo, atrelado na rotina das pessoas, desenvolvendo a necessidade de utilizá-lo como pedestres, ciclistas, skatistas, passageiros ou condutores de veículo automotor. Tais situações exigem um comportamento adequado à dinâmica deste, viabilizando e promovendo a segurança de todos os envolvidos, ou seja, observância as normas definidas para uma boa conduta em todas as esferas que se ligam ao trânsito (CORRÊA, 2009).

A transgressão dessas normas gera um transtorno a saúde mundial, pois uma porcentagem considerável de pessoas morreu ou teve alguma lesão em decorrência de acidentes no trânsito urbano ou rural. Estudos revelam que se esses índices aumentam a cada ano. Em 2020, estima-se que as mortes nessas circunstâncias serão 1,9 milhão de pessoas no mundo, podendo estar no topo das causas de mortalidade em 2030 (ABREU, 2018).

No jornal Folha de Londrina (2018), os acidentes de trânsito equivalem aproximadamente a 43 mil pessoas mortas anualmente no Brasil, configurando-se como a segunda causa de morte entre as causas externas no País. Esse transtorno retrata a dificuldade de respeitar as regras, tornando uma realidade no cotidiano brasileiro, sobre a declaração de ser desordenado e necessidade de uma árdua restauração.

Conforme divulgado pelo Ministério da Saúde (2015), a taxa de mortalidade por esse tipo de acontecimento no país é de 22,5 por 100 mil habitantes, revelando o Estado a segunda posição no ranking entre os países do Mercado Comum do Sul (Mercosul). No ano de 2016, foram 180.443 internações no SUS, totalizando o gasto de R\$ 253,2 milhões. Em comparação aos registros no ano anterior, com altas de 13,68% na quantidade de internações e de 4,62% em recursos na saúde.

Segundo dados do relatório anual Seguradora Líder DPVAT (2017), no estado do Maranhão, no ano de 2017 teve-se um total de 13.524 indenizações pagas por acidentes de veículos automotores, deste total 11.614 correspondem a acidentes com motocicletas, 1.314 com automóveis, 314 com caminhões e pick ups, 181 com ciclomotores e 101 devido à condução de ônibus, micro-ônibus e vans.

Através desses lamentáveis índices em nosso país, constata-se que a maioria dos envolvidos são os jovens, devido a sua imaturidade ao conduzir algum tipo de veículo. Dentre os mesmos, estão inclusos os universitários, são indivíduos sujeitos as adaptações relacionadas a transição do Ensino Médio ao Superior, influenciando em seu comportamento, autonomia na tomada de decisões, refletindo na violência automobilístico (FARIA, 2015).

Esse tipo de conduta é motivado com o uso de drogas, sendo o álcool mais ingerido, por conta da facilidade do acesso e baixo custo, excesso de velocidade, desuso de equipamentos de segurança – capacete, cinto de segurança- desrespeito as sinalizações, demasia de confiança e estresse são as causas mais pertinentes. Outros fatores são relacionados a infraestrutura das vias, sinalizações inadequadas e aumento de veículos em circulação (GOMES, 2008).

Referente ao que já foi mencionado, é de suma importância que exista medidas, campanhas de prevenção e conscientização para todo cidadão, tendo ou não algum meio de locomoção. Essas precauções são denominadas como Educação no Trânsito (COSTA, 2015).

O artigo 76 do Código Trânsito Brasileiro (1997) trata acerca da Educação para o Trânsito que deve ser trabalhada desde à pré-escola até as escolas de 3º graus, com planejamento e organização, controladas pelos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União dos Estados, do Distrito Federal e dos municípios, respeitando suas áreas de atuações.

Para Teixeira e Lima (2017), a educação funciona como agente capaz de informar, formar e consequentemente transformar o indivíduo. Pode modificar a realidade, reduzindo acidentes, diminuindo gastos, reduzindo perdas de vida e profissionais a médio, curto, longo prazo ou definitivamente.

Os mediadores dessas ações preventivas dos Órgãos Públicos com a sociedade em geral, é notável o Agente de Trânsito, pois uma das atribuições de sua função é auxiliar no controle do trânsito, informar sobre procedimentos de segurança aos condutores e pedestres nas vias, além de realização de palestras em escolas, empresas, mídia e instituições de nível superior (BORGES, 2013).

Mediante ao que foi abordado, analisou-se comportamento no trânsito entre os acadêmicos do curso de Ciências Biológicas de uma universidade federal. A partir desse ponto surgiram objetivos específicos que foram: identificar nos universitários o entendimento de trânsito relacionado aos problemas sociais e econômicos; verificar a frequência de imprudência; sensibilizar à importância da prevenção; o conhecimento das normas de trânsito; possibilitar aos futuros educadores uma visão crítica quanto à necessidade de incentivo da educação para o trânsito, na formação do indivíduo para o convívio social.

2 METODOLOGIA

A pesquisa foi desenvolvida com a turma de primeiro período, semestre 2019.1 do curso de licenciatura em Ciências Biológicas, do Centro de Ciências Agrárias e Ambientais da Universidade Federal do Maranhão, Chapadinha- MA, entre os meses: abril e maio de 2019.

A escolha da turma de primeiro período foi devida a esta se tratar, em sua maioria, de público jovem, que estão em transição do ensino médio para o ensino superior. Adolescentes assumindo novas responsabilidades, envolvidos em uma geração delivery e que precisam de orientações para um comportamento seguro no trânsito, para não colocar sua vida em risco e nem a vida dos outros envolvidos no mesmo espaço social.

O estudo se baseia em uma abordagem qualitativa, que segundo Guerra (2014), a análise qualitativa sugere ao pesquisador uma abordagem empírica de seu objeto, onde parte de um marco teórico-metodológico predefinido para na sequência estruturar suas técnicas de coleta de dados, impulsionando resultados para o pesquisador.

Caracteriza-se como uma pesquisa-ação, que de acordo com Baldiserra (2001) é definida como a possibilidade de atuação por parte dos envolvidos, pesquisador e público alvo, no processo de investigação, gerando um projeto de ação social, que enseja soluções coletivas.

A coleta de dados se deu inicialmente por meio da aplicação de um questionário semiestruturado prévio com perguntas abertas e fechadas relacionadas ao perfil do discente (sexo, idade, período do curso, dentre outros) e sobre os conhecimentos relativos ao trânsito, como a sua definição, se manuseia algum veículo, situações que geram problemas ao trânsito e medidas mitigadoras à violência no tráfego.

Posteriormente, organizou-se uma exposição com materiais didáticos, distribuição de folders, realização de dinâmicas, abordagens aos alunos da instituição com entrega de materiais educativos, e orientações quanto as dicas de segurança e palestra de forma a promover a transmissão de informações sobre a segurança no trânsito dentro e fora do ambiente universitário.

A palestra foi realizada no mês de maio, fazendo alusão ao “Maio Amarelo”- com o tema: “No trânsito, o sentido é a vida”, onde se fizeram presente os representantes dos órgãos públicos da 6ª Ciretran/Detran-MA e Departamento Municipal de Transito- DMT. Durante a palestra, foram realizadas dinâmicas com balões amarelos, onde todos possuíam papéis em seu interior, mas apenas alguns balões continham papéis com questões que envolviam a segurança no trânsito. Após solicitado pelos representantes dos órgãos de trânsito, todos

encheram os balões e os espocaram, onde aqueles que continham as informações de segurança tinham de comentar sobre as mesmas, permitindo a participação, interação do aluno. Ao final, os alunos que participaram da dinâmica receberam chaveiros confeccionados na hora, onde uma face deste a figura era a gosto do aluno e a outra face a figura deveria ser relacionada a segurança no trânsito. Houve sorteio de camisas e capacete de segurança para os alunos.

Após o encerramento das atividades propostas para o progresso do projeto, adotou-se um questionário final, para verificar se houve mudanças significativas comparadas ao questionário inicial.

As respostas dos questionários foram transcritas para o Microsoft Word e planilhados no Microsoft Excel para uma melhor verificação. Os dados obtidos foram analisados e discutidos a partir do referencial teórico que subsidiou o estudo.

3 RESULTADOS E DISCUSSÕES

A pesquisa foi desenvolvida com 30 discentes na faixa etária de 16 a 30 anos. Dos entrevistados, 60% são do gênero feminino e 40% masculino, oriundos de escolas públicas e privadas. (Tabela 1).

Tabela 1 – Faixa etária e tipo de instituição

Idade	(%)	Escola	(%)
16	4	Pública	87
17	20	Privada	3
18	40	Não respondeu	10
19	20		
20	7		
21	3		
24	3		
30	3		

Fonte: Dados da pesquisa (2019)

Os dados exibidos corroboram com a pesquisa de Seering (2012), onde uma quantidade considerável participou da pesquisa de jovens (50%), com faixa etária entre 15 a 44 anos, havendo assim, semelhança com as idades registradas nessa pesquisa, fomentando os dados no qual afirmam que os jovens são os que mais se envolvem em acidentes de trânsito.

3.1 Aspectos relativos ao Trânsito

O trânsito é uma mesclagem de vários trajetos realizados por uma diversidade de pessoas, utilizando-se de veículos como transporte ou apenas como pedestres. A efetividade desse fluxo de rotas só é possível com uma organização e informação de todos os envolvidos, mas que infelizmente na realidade, poucos sabem os deveres e direitos de ambos (FREIRE, 2011).

De acordo com o estudo desta pesquisa, diagnosticou-se que uma considerável parte dos alunos não possuem a carteira de habilitação (90%), enquanto apenas 7% são portadoras do documento e os demais não responderam (3%) a esta pergunta.

Possuir a habilitação no território brasileiro é o requisito que possibilita o indivíduo de conduzir um veículo legalmente, além de subentender do conhecimento das normas necessárias para um bom desempenho nas rodovias (MEDEIROS, 2018)

No *site* Istoé (2018), ressalta o decréscimo (55,4%) entre 2014 e 2017 na obtenção da carteira de habilitação entre jovens de 24 e 28 anos. Um dos fatores envolvidos nesse resultado é o alto custo financeiro durante o processo de aquisição desse documento. Outro motivo, é que esses indivíduos possuem outras prioridades em suas vidas. A Folha de São Paulo (2018), aponta que o motivo do desinteresse dessa parcela da juventude, é a mobilidade urbana, pois existem aplicativos que satisfazem a necessidade de deslocamento e ressalta o valor monetário dispendioso para possuir a CNH atualmente no país.

Dos 7% dos entrevistados que possuíam a carteira de habilitação, 4% são capacitados a dirigir apenas carro, enquanto 3% são qualificados para conduzir carro e moto.

Dados estatísticos disponibilizados pelo Departamento de Trânsito (Detran) (DETRAN, 2019), ressaltam que a habilitação para motociclista (categoria A), até agosto do ano recorrente, no Nordeste, houve um acréscimo por conta do número significativo de aprovações nas provas práticas para obtenção do documento. O Portal G1 (2014), ressalta que o índice crescente de habilitados na categoria A, principalmente nos interiores, é por conta do baixo custo em manutenção desse tipo de veículo, mediante essa situação houve a substituição

do uso de animais como meio de transporte, ou seja, as motos ocuparam o lugar dos animais como meio de locomoção.

Quando questionados sobre as formas de mobilidade em direção a instituição de ensino, 57% são passageiros, enquanto 30% são condutores de veículos, e 13% são pedestres pelo fato de sua moradia ser nas proximidades da universidade. A cidade de Chapadinha não possui transporte público.

Dados similares foram apurados na pesquisa de Lima (2009), salientando em seu estudo que o segundo maior modo de condução dos acadêmicos são como passageiros (37,1%), ficando em primeiro lugar, somente os que utilizam o transporte público da cidade (79,2%).

Outro aspecto que colabora com esse elevado índice de passageiros se dá pelo ato da carona solidária, onde os condutores se disponibilizam em viabilizar a locomoção de outras pessoas sem custo. Mendes Júnior (2013) constata a sensibilidade dos donos de veículos na disponibilidade em ofertar carona aos pedestres, sendo assim uma forma emergencial de minimizar a problemática de mobilidade da cidade, principalmente na condução de universitários até o local de ensino.

Dos usuários que possuem algum tipo de veículo ou apenas usufrui como passageiro, 76% utilizam a motocicleta como condução, enquanto 6% usam carro e 5% bicicleta como meio de transporte, 13% declaram não possuir nenhum tipo veículo para sua mobilidade.

Gráfico 1 – Tipos de condução para ir à Universidade



Fonte: Dados da pesquisa (2019)

Para Moreira (2018), a compra de uma motocicleta, ainda é a mais viável por conta do seu valor e manutenção mais acessível, fazendo com que esse tipo de transporte seja o mais

popular do país, logo sua representatividade em meados de 2008 na frota nacional foi de 25,09%.

Dados disponibilizados pelo Detran- MA (2019), constatam que no estado maranhense há uma frota de motos com 879.943, correspondendo a 50,82%, enquanto os carros com 445.721 (25,74%). Já no município de Chapadinha, as motos correspondem a 13.221, sendo uma porcentagem de 60,54 em relação a 3.231 carros (14,74%) circulando na cidade.

Os jovens são os que mais dirigem motos, por conta de sua rapidez e facilidade em transitar entre os carros, além de promover uma sensação agradável no ato de sua condução (FARIA, 2015).

Em relação a segurança no trânsito, é de suma importância abordar esta questão com os estudantes como forma de prevenir acidentes e desastres. O Código de Trânsito Brasileiro (1997) estabelece a obrigatoriedade do uso do capacete com viseiras ou óculos protetores pelos condutores e passageiros. Diante disso, perguntou-se aos estudantes se utilizam capacete, detectando que, os condutores de motocicletas, 57% não fazem o uso do capacete de segurança, apenas 43% utilizam. Em comparação com os passageiros é ainda maior essa ausência correspondendo a 66%, seu uso esporádico (17%) ou frequente (17%) totalizando 34%. Conforme as estatísticas disponibilizadas pelo Detran- MA (2019), a inutilização do capacete está como a infração mais recorrente na cidade de Chapadinha- MA correspondendo a 151.446 infrações dessa natureza. O hábito de utilizar esse item de segurança pode proteger os seus usuários de grandes lesões, danos que podem sofrer em decorrência de algum acidente no trânsito. Em contrapartida, sua ausência aumenta os riscos de ferimentos graves e até óbitos (FARIA, 2015).

No cenário da violência no trânsito, o envolvimento de motociclistas nesse quadro cresce a cada ano, sendo que cerca de 51,1% das lesões cranianas nos acidentes é por conta do desuso do capacete, e em muitos casos causando danos irreversíveis ou até a morte das vítimas (SEERIG, 2012).

Observou-se que 67% dos entrevistados respeitam os limites de velocidade, enquanto 20% afirmaram exceder os limites estabelecidos e 13% não responderam. De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (1997), é crime trafegar acima da limitação próximo de escolas, hospital, ruas estreitas, onde exista grande movimentação de pessoas ou desobedecer às sinalizações que limitam a velocidade na qual se deva trafegar podendo gerar danos ou perigo. A pena estabelecida pela negligência é a detenção de seis meses a um ano ou multa.

Medeiros (2018) afirma que quanto maior for a velocidade menor será o tempo de frenagem, podendo levar ao descontrole do veículo. Existe um desrespeito dos jovens com

relação as normas no trânsito, onde chega a 32% os jovens que excedem a velocidade permitida, ocasionando multas e acidentes.

Em relação a imprudência quanto a ultrapassagem da sinalização vermelha do semáforo, 50% do universitário declaram a desobediência ao sinal vermelho, 40% seguem a normativa e 10% não responderam.

A recorrência no perfil do condutor imprudente reflete na inobservância ao sinal vermelho, ocasionando 50% dos acidentes, em muitos casos, a população jovial é a envolvida, por conta da imaturidade na direção e autoconfiança (LEO-MARIN, 2003).

A atitude individualista de determinados condutores pode afetar a vida de outros. Seguir o seu trajeto sem parar no sinal vermelho pode levar a consequências graves além das multas envolvidas. Cabe ressaltar que a prudência é a melhor solução para evitar transtornos desagradáveis (COSTA, 2015).

As informações referentes a tabela 2, expõe as respostas dos acadêmicos sobre os motivos que os levam a cometer imprudências, como: excesso de velocidade e o avanço do sinal vermelho no semáforo. Os fatos que mais motivaram as determinadas imprudências foram a inoperância das sinalizações com 55%, seguida pela pressa em chegar a determinado lugar (41%). Ambas as justificativas podem ocasionar acidentes.

Tabela 2 – Respostas dos entrevistados sobre o comportamento na sinalização semáforo.

COMPARAÇÃO	PRESSA	INOPERÂNCIAS DAS SINALIZAÇÕES	ATRASSO	OUTRAS
Excesso de velocidade	41%	55%	-----	4%
Avanço ao sinal vermelho do semáforo	16%	63%	16%	32%

Fonte: Dados da pesquisa (2019)

A segunda infração mais cometida na cidade onde a pesquisa foi realizada, segundo dados do Departamento Estadual de Trânsito (2019) foi o avanço ao sinal vermelho, com 99 casos no ano de 2019 (DETRAN-MA, 2019).

É importante frisar a implementação e manutenção das sinalizações de trânsito por meio das instituições responsáveis em garantir a sua funcionalidade, proporcionando a segurança coletiva, pois, as vias devem ser sinalizadas de acordo com suas características, a fim de garantir a segurança de cada usuário (CRUZ, 2011).

Todavia, é de incumbência também do condutor respeitar os preceitos de segurança, mesmo havendo algum contratempo em seu trajeto. O estado emocional e as adversidades são inerentes a cada pessoa, desta forma, mediante a essas circunstâncias, o comportamento do mesmo pode deixar transparecer no trânsito quando o sujeito demonstra sobrecarga de emoções na forma em que vai dirigir, podendo assim, elevar os riscos de infrações das mais variadas gravidades. No trânsito, manter-se controlado é de extrema importância para uma condução segura (BARBOSA, 2018).

Os dados coletados demonstram as infrações mais frequentes no cotidiano dos alunos. Nota-se um significativo uso do cinto de segurança 67% comparado com o desuso 27% das pessoas questionadas, 6% não responderam; o manuseio do celular no trânsito enquanto dirige 57%, apenas 5% relata não utilizar o celular enquanto dirige, 38% não opinaram. Quanto a ingestão de bebidas alcoólicas, 83% não responderam, 14% alegam que não misturam a direção com o consumo de substâncias alcoólicas e 3% afirmaram em assumir o risco dirigindo embriagado. Essas imprudências citadas são submetidas as penalidades que variam entre multas, suspensão da carteira de habilitação até prisão do condutor. De acordo com Filho (2016), em um estudo realizado, seus dados demonstram que 45,2% sempre usam o cinto de segurança e 2,4% nunca usam. Quanto ao celular, 79,2% utilizam o celular ao dirigir e 29,8% dirigiram após ingestão de bebida alcoólica. As entrevistas foram realizadas com jovens estudantes de 16 a 30 anos.

Quando questionados sobre a incidência de óbitos de alunos da instituição envolvidos em acidentes de trânsito, apenas 27% sabiam de alguma fatalidade e os demais 73% desconheciam. Conforme Moreira (2018), os acidentes de trânsito ocorrido até dois mil e quinze, 46% havia o envolvimento dos jovens e fatores que estavam associados eram a inexperiência na direção, somado com a impulsividade e imprudências que colaboraram com esses índices alarmantes de mortalidade.

Os universitários têm mostrado comportamento de risco à saúde relacionada a temática destacada. A desatenção, o desrespeito com as sinalizações e o excesso de velocidade, autoconfiança, prazer pela adrenalina são alguns dos fatores, sendo que 30% desse público relatou ter tido algum envolvimento em acidente de trânsito na região do Triângulo Mineiro (FARIA, 2015).

No decorrer da pesquisa, pode-se notar que o comportamento imprudente de uma considerável parte desses jovens universitários no trânsito se tornou corriqueiro, devido à falta de informação de alguns e outros, intencionalmente.

Conforme Abreu (2018), em seus dados constata-se que a maioria dos jovens em semelhante faixa etária estavam envolvidos com algum tipo de infração leve ou gravíssima no trânsito. Essa tendência é influenciada por alguns fatores como a pressão dos amigos em demonstrar suas habilidades no volante, insegurança e falta de hábito em trafegar em vias.

3.2 Educação no trânsito

A priori os estudantes foram indagados se como futuros educadores pretendem contribuir com a educação para o trânsito com seus alunos, a maioria relatou que sim (97%), após as atividades 100% afirmaram que tem esse interesse.

Atualmente, o incentivo e a sensibilização a diminuição à violência são feitos através de atividades esporádicas realizadas pelos órgãos públicos específicos, através de palestras em escolas, universidades e campanhas de prevenção, com o intuito de conscientização de todos que fazem parte do trânsito (CTB, 1997).

Para Conceição (2015), a educação no trânsito é um instrumento indispensável que minimiza os acidentes e fatalidades. Assim, é necessário o desenvolvimento de ações contínuas, desde o ensino básico até o superior, com o objetivo de introjeção das normas no cotidiano para as crianças, jovens e adultos.

De acordo com os Parâmetro Curriculares Nacional (1998), é fundamental a proteção da saúde e a vida, conhecendo as normas de segurança no trânsito, tanto para aprendizagem convencional como para aplicação imediata do cotidiano. A temática sobre educação no trânsito estar contida nos temas transversais, sendo apresentados os princípios das normas para pedestres quanto condutores.

Em consoante com os relatos dos acadêmicos de licenciatura, é evidente o interesse em colaborar no ensino de seus futuros alunos sobre as normas de trânsito nas quais devem ser respeitadas cotidianamente, desenvolvendo assim um senso crítico dentro do cotidiano escolar por meio de palestras educativas e propagação nas mídias, como podemos visualizar em suas respostas:

Paula: Conscientizar as pessoas por meio de palestras educativas, otimizar as leis existentes.

João: Discutir com alunos sobre a importância do respeito e da educação para o trânsito

Fernando: Fazer com que os alunos sejam conhecedores das regras de trânsito, e mostrar o quão importante o cumprimento destas.

Sarah: *Conscientizando os estudantes a fim de que os mesmos obedecam às regras. Assim, haverá diminuição na taxa de acidentes e consequentemente diminuição nos gastos públicos.*

Ricardo: *Propagar o conhecimento sobre os riscos presentes na má condução de veículos automotores, por meio de palestras educativas, propagandas conscientizadoras, que despertem o interesse dos alunos entre outros meios de propagação.*

A ilustração (Figura 1) mostra algumas ações realizadas ao longo da pesquisa, como a entrega de folders e aplicação de questionário (Figura 3. A), realização de palestra no centro acadêmico com o assunto: “Maio Amarelo- No trânsito, o sentido é a vida” (Figura 3. B e C); um jogo que foi utilizado na dinâmica com os alunos (Figura 3. C).

Figura 1 – Registro das ações realizadas com os alunos do primeiro período de Ciências Biológicas do CCAA/UFMA.

Fonte: Dados da pesquisa (2019)



A palestra apresentou-se de forma educativa e informacional, proporcionando aos espectadores discussões e entendimento sobre a importância do respeito às normas de trânsito, atrelado para o melhor entendimento dos mesmos, realizou-se um jogo lúdico.

A educação preventiva nas instituições educacionais é imprescindível para que o sujeito assimile de forma natural às normas, desenvolvendo um costume em seu cotidiano respeitar as leis, conseqüentemente diminuindo os acidentes nesse âmbito (CRUZ, 2011).

A violência no trânsito requer dos Poderes Públicos ações efetivas que visem à educação, sensibilização à vida, mediante ao cumprimento das normas que são impostas para o auxílio da sociedade, colaborando para a ordem no meio em que vivemos (BORGES, 2013).

É essencial a implementação de forma regular nas instituições de ensino, desde o nível básico até o avançado, mas para que isso ocorra deve ter profissionais qualificados para que essas informações sejam repassadas adequadamente no ambiente escolar (VARGAS, 2016).

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

No decorrer deste trabalho, notou-se a relevância do assunto abordado no âmbito universitário, onde observou-se que muitos alunos chegam a universidade, ensino superior, sem entender o que é trânsito em sua totalidade, imaginam que o mesmo está associado apenas a veículos automotores em movimentos, mas a partir das atividades desenvolvidas concluiu-se que, estes, após as ações de educação para o trânsito passaram a associarem novos integrantes ao trânsito, como pessoas, animais e veículos estacionados, demonstrando o entendimento da dinâmica do trânsito. Pode-se analisar a percepção dos alunos referente a temática trabalhada, além de desenvolver atividades de sensibilização sobre os riscos de imprudências e combate à violência no trânsito, sendo observado um comportamento positivo nos alunos.

Notou-se que o entendimento dos universitários sobre o trânsito era bastante restrito, pois muitos não tinham o entendimento da importância das normas, alguns por nunca terem ido a um centro de formação de condutores, outros pelo hábito de não cumprirem as leis existentes.

No avanço do trabalho, verificou-se que as infrações mais cometidas pelos alunos foram trafegar em alta velocidade, avanço do sinal vermelho, o desuso do capacete, dirigir após a ingestão de bebidas alcoólicas. Durante a explanação e discussão da necessidade dos cuidados em trânsito, pode-se sanar dúvidas dos alunos, desenvolvendo seu senso crítico, possibilitando-lhes a reflexão do seu comportamento em trânsito.

Todos os futuros licenciados afirmaram que no decorrer da carreira irão desenvolver algum tipo de atividade que possibilite aos seus futuros alunos a cultura da responsabilidade e a aplicabilidade das leis do trânsito.

É fundamental que a comunidade acadêmica trabalhe em conjunto com as instituições públicas, somado com a sociedade de modo geral, trabalhando a extensão, viabilizando medidas que possam abranger a todos, assim contribuindo para o decréscimo da violência e imprudências.

Houve uma boa aceitação da Universidade por parte dos funcionários e alunos. Mas faz-se essencial que a mesma possa desenvolver trabalhos contínuos, envolvendo o tema abordado. Afinal, todos os semestres há inserção de novos graduandos e essa temática deve ser levada em consideração todo início de período, a fim de colaborar com o comportamento adequado de toda comunidade acadêmica, devido à localização do centro universitário ser em uma área de trânsito intenso, onde qualquer inobservância a segurança pode ser fatal.

REFERÊNCIAS

ABREU, D.E.D.O; SOUZA, E.M.D. **Impacto do Código de Trânsito Brasileiro e da Lei Seca na mortalidade por acidentes de trânsito.** Cad. Saúde Pública. Maringá, 2018.

BALDISSERA, A. **Pesquisa-ação:** uma metodologia do “conhecer” e do “agir” coletivo. Sociedade em Debate. Pelotas, 2001.

BARBOSA, L.L. **Trânsito como espaço social:** personalidades e comportamentos. Psicologia. Pt. 2018

BARDIN, L. **Análise de conteúdo.** Edições 70. Lisboa, Portugal, 2009.

BORGES, C.P.D.S. **A influência do álcool em acidentes de trânsito:** O papel do enfermeiro na adoção de medidas preventivas. Universidade Federal de Minas Gerais. Araçuaí – MG, 2013.

BRASIL. Secretaria de Educação Fundamental. **Parâmetros curriculares nacionais:** terceiro e quarto ciclos do ensino fundamental: introdução aos parâmetros curriculares nacionais/ Secretaria de Educação Fundamental. – PCN-Saúde. Brasília: MEC/SEF, 1998.

BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro – CTB.** Brasília. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503.htm. Acesso em 06 de abril de 2019.

BRASIL. Ministério Da Saúde. **Países assinam acordo para reduzir número de vítimas de trânsito.** Brasília, DF. Disponível em: <http://portalms.saude.gov.br/noticias/svs/18054-paises-assinam-acordo-para-reduzir-numero-de-vitimas-de-transito>. Acesso em 07 de abril de 2019.

CONCEIÇÃO, G.F. **Educação para o trânsito:** um estudo desenvolvido na Escola Municipal Sadao Watanabe. **Revista Eventos Pedagógicos**, 2015.

CORRÊA, J.P. **20 anos de lições de trânsito no Brasil.** Ed. Infolio. Curitiba, 2009.

COSTA, C.J. V. **Violência no trânsito:** um desafio para a sociedade brasileira. Universidade Regional do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul. Ijuí, 2015.

CRUZ, E.C.D. **Das Normas de Trânsito Aplicadas pelas Autoridades e Agentes como Instrumento de Preservação da Ordem Pública.** Fundação Educacional do Município de Assis - FEMA. 2011

DETRAN. **Índices de aprovação em provas de habilitação.** Rio Grande do Sul, 21 agosto 2019. Disponível em: <https://www.detran.rs.gov.br/indices-de-aprovacao-em-provas-de-habilitacao>. Acesso: 17 de setembro de 2019.

DETRAN. **Estatísticas**- Infrações de Trânsitos. Chapadinha – MA, 2019. Disponível em: <http://servicos.detran.ma.gov.br/Estatisticas/ListaInfracoes>. Acesso: 22 de setembro de 2019.

DPVAT. Seguradora Líder Administradora do Seguro DPVAT. Relatório Anual Do Seguro DPVAT. 2017. Disponível em: https://www.seguradoralider.com.br/Documents/boletim-estatistico/Relatorio%20AnualSeguradora%20L%C3%ADderDPVAT%202017_Versao_02.pdf. Acesso em: 20 abr.2019.

FARIA, Y.O. **Prevalência de comportamentos de risco entre os jovens universitários.** Universidade de Brasília. Brasília- DF, 2015.

FILHO, M.M; CARVALHO, C.R. **Acidentes de trânsito entre universitários: bebidas alcoólicas e outros fatores de risco.** Universidade do Vale do Sapucaí - UNIVÁS. Ciências e Saúde. Porto Alegre, 2016.

FOLHA DE SÃO PAULO. **Interesse pela carteira de motorista cai até mesmo entre os mais jovens.** São Paulo, 15 junho 2018. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/seminariosfolha/2018/06/interesse-pela-carteira-de-motorista-cai-ate-mesmo-entre-os-mais-jovens.shtml>. Acesso em 17 de setembro de 2019.

FOLHA DE SÃO PAULO. **Vítimas de acidentes de trânsito custam R\$ 253 milhões ao SUS.** Paraná, 01 junho 2018. Disponível em: <https://www.folhadelondrina.com.br/geral/vitimas-de-acidentes-de-transito-custam-r-253-milhoes-ao-sus-1007938.html>. Acesso em 17 de abril de 2019.

FRANZ, C.M; SEBERINO, J.R.V. **A História do trânsito e sua evolução.** Joinville, 2012.

FREIRE, R. T. S. **Trânsito: Um problema urbano.** Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, Brasil, 2011.

G1. **Com aumento da frota, país tem 1 automóvel para cada 4 habitantes.** São Paulo, 10 março 2014. Disponível em: <http://g1.globo.com/brasil/noticia/2014/03/com-aumento-da-frota-pais-tem-1-automovel-para-cada-4-habitantes.html>. Acesso: 17 de setembro de 2019.

GUERRA, E.L.D.A. **Manual de pesquisa qualitativa.** Grupo Ânima Educação. Belo Horizonte, 2014.

GOMES, R.D.J. A. **Análise espacial dos acidentes de trânsito do município de Vitória utilizando o Sistema de Informação Geográfico.** Universidade Federal do Espírito Santo. Vitória, 2008.

ISTOÉ. **Uma geração sem carro**. São Paulo, 21 setembro 2018. Disponível em: <https://istoe.com.br/uma-geracao-sem-carro/> . Acesso em 17 de setembro de 2019.

LEO-MARIN, L; VIZZOTTO, M.M. **Comportamentos no trânsito: um estudo epidemiológico com estudantes universitários**. Caderno Saúde Pública. Rio de Janeiro, 2003.

LIMA, Y.E.P.O; MELO, C.C.R. **Comportamentos de jovens no trânsito: um inquérito entre acadêmicos de enfermagem**. Revista Eletrônica de Enfermagem, 2009.

MEDEIROS, E. L; VASCONCELOS, T. C. **Estresse e comportamentos de risco no trânsito**. Temas em Saúde. João Pessoa, 2018.

MENDES JUNIOR, R; FUSCO, R. **Projeto carona solidária na UFPR**. Universidade Federal do Paraná, 2013.

MOREIRA, M.R; RIBEIRO, J.M. **Mortalidade por acidentes de transporte de trânsito em adolescentes e jovens, Brasil, 1996-2015: cumprimos o ODS 3.6?** Ciência & Saúde Coletiva. Rio de Janeiro, 2018.

SEERIG, L.M. **Motociclistas: Perfil, prevalência de uso da moto e acidentes de trânsito- Estudo de base populacional**. Pelotas, 2012.

VARGAS, R.V; MAZZARDO, L.F. **Violência no trânsito x comportamento seguro: o cidadão no foco das políticas nacionais de trânsito**. Universidade de Santa Catarina do Sul, 2016.

ANEXOS

APÊNDICE

Idade: _____

Sexo: () Masculino () Feminino

Período: _____

Oriundo de escola da rede de ensino: () Pública () Privada

Você é condutor de algum veículo? Qual? _____

Com quantos anos você começou a conduzir um veículo? _____

1- O que é trânsito?

2- Os acidentes de trânsito sobrecarregam os gastos no SUS, aumentam as filas de esperas para atendimento, dificultando a prestação de serviço de qualidade à população. Na sua opinião como futuro educador, como podemos contribuir com a diminuição dos números de acidentes no país e, possível equilíbrio nos gastos do SUS?

3- Na sua instituição de ensino, você já presenciou alguma ação de sensibilização quanto à segurança no trânsito?

() 1 a 2 ações

() 3 ou mais.

4- Você é habilitado(a)?

() Sim

() Não

Obs: Se sim, qual categoria?

R. _____

—

5- A sua ida a instituição ocorre na condição de:

() Pedestre

- Condutor
- Passageiro
- outro _____

6- Que tipo de veículo você utiliza para se deslocar de sua residência à sua universidade?

- Carro
- Moto
- Bicicleta
- Outro _____

7- Você, na condição de condutor de motocicleta, costuma utilizar capacete de segurança?

- Sim
- Não
- Às vezes

7.1-Você, na condição de passageiro de motocicleta costuma utilizar capacete de segurança?

- Sim
- Não(Às vezes

8-Você costuma dar carona para alguém no percurso de sua casa à universidade e vice-versa?

- Sim
- Não
- Às vezes

9- Você respeita os limites de velocidade?

- Sim
- Não

9.1- Se sua resposta foi não, o que o leva a ultrapassar os limites de velocidade?

10- Você já avançou o sinal vermelho do semáforo:

Sim

Não

10.1- Se sua resposta foi sim, o que o levou a tomar esta atitude?

11- Você já ficou parado na via, devido à falta de combustível no veículo?

Sim

Não

12- Você costuma utilizar cinto de segurança?

Sim

Não

13- Você atende telefone em trânsito, quando à condução de veículo automotor?

Sim

Não

14- Você, um futuro educador, pretende contribuir com a educação para o trânsito com seus alunos?

Sim

Não

15- Você ingere bebida alcoólica?

Sim

Não

15.1- Se sua resposta for sim, você dirige veículo automotor após ingerir bebida alcoólica?

16- Você utiliza (ou) drogas?

Sim

Não

16.1

Qual

(is)

16.1- Se sua resposta for sim, você dirige (iu) veículo automotor após ingerir?

16- Na sua instituição de ensino já houve óbito de pessoas vítimas de acidente de trânsito?

1

2 a 3

4 ou mais

Desconhece

Não houve.