



UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALAGOAS
CAMPUS DO SERTÃO
LICENCIATURA PLENA EM GEOGRAFIA

SIDNEY RODRIGUES DA SILVA

**EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO INTEGRADA AO ENSINO DA
GEOGRAFIA: UMA EXPERIÊNCIA NO MUNICÍPIO DE DELMIRO
GOUVEIA - AL**

DELMIRO GOUVEIA

2019

SIDNEY RODRIGUES DA SILVA

**EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO INTEGRADA AO ENSINO DA GEOGRAFIA: UMA
EXPERIÊNCIA NO MUNICÍPIO DE DELMIRO GOUVEIA - AL**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Licenciatura Plena em Geografia da Universidade Federal de Alagoas - Campus do Sertão, como requisito parcial para obtenção do título de Graduado em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. José Alegnoberto
Leite Fechine

DELMIRO GOUVEIA

2019

Catálogo na fonte
Universidade Federal de Alagoas
Biblioteca do Campus Sertão
Sede Delmiro Gouveia

Bibliotecária responsável: Renata Oliveira de Souza – CRB-4/2209

S586e Silva, Sidney Rodrigues da
Educação no trânsito integrada ao ensino da geografia: uma experiência no município de Delmiro Gouveia - AL/ Sidney Rodrigues da Silva. - 2019.
94 f. : il.

Orientação: Prof. Dr. José Alegn Roberto Leite Fachine.
Monografia (Licenciatura em Geografia) – Universidade Federal de Alagoas. Curso de Geografia. Delmiro Gouveia, 2019.

1. Geografia. 2. Ensino e aprendizagem. 3. Educação para o Trânsito. 4. Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito - SMTT. 5. Delmiro Gouveia – Alagoas. I. Título.

CDU: 910.1:37

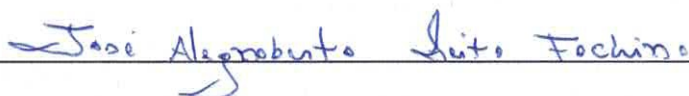
FOLHA DE APROVAÇÃO

AUTOR(A): **SIDNEY RODRIGUES DA SILVA**

“Educação no Trânsito Integrada ao Ensino de Geografia: uma experiência no município de Delmiro Gouveia - Al” - Trabalho de Conclusão de Curso de Graduação em Geografia Licenciatura da Universidade Federal de Alagoas – UFAL - Campus do Sertão.

Trabalho de Conclusão de Curso submetido ao corpo docente do Curso de Geografia Licenciatura da Universidade Federal de Alagoas e aprovado em 06 de junho de 2019.

Banca Examinadora:



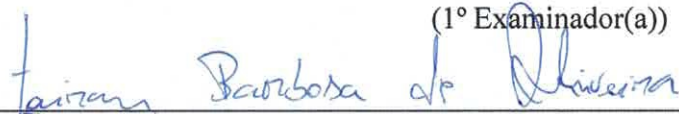
(Prof. Dr. José Alegn Roberto Leite Fachine, UFAL/Campus do Sertão)

(Orientador(a))



(Prof.º Msc. Luã Karll de Oliveira – UFAL/Campus do Sertão)

(1º Examinador(a))



(Prof. Msc. Tairan Barbosa de Oliveira – UFAL)

(2º Examinador(a))

AGRADECIMENTOS

Mais um passo concluído na minha jornada da minha licenciatura na Universidade Federal de Alagoas, quatro anos de aprendizagem onde os mestres (professores) já diziam conquiste algo que ninguém pode tirar de ti “conhecimento”, curso este que me fez ter um olhar não só crítico das coisas, mais sim de saber definir o espaço de uma maneira explicita com um olhar atento de um geógrafo emancipado das minhas próprias convicções. Agradeço primeiramente a Deus razão do meu viver, agradeço aqui na Terra mesmo não estando entre nós minha mãe Maria Jose sei onde ela estiver estará feliz com a nossa conquista minha e dela fonte de minha inspiração pela qual lutei arduamente para chegar onde estou hoje tendo como mérito de pessoa que sou. Agradeço a cada um de forma direta ou indireta me incentivou todos os dias para chegar ao fim da minha graduação, a turma de 2013.2 em especial ao Anderson Batalha, aos amigos, Lucas Nóia, Gleiton Feitosa, Jirlanio, João Batista, Juninho, André Carlos a todos que me deram força e me incentivaram quando pensava em desistir.

Agradeço as minhas irmãs Ciomara Rodrigues, Sidneia Pereira Rodrigues, em especial meu grande irmão Ciogenes Rodrigues este que sempre me estimulava quando estava em momentos difíceis, a minha esposa Jaciara Silva, minha filhinha Maria Letícia aos meus sobrinhos Emerson, Thaissa, Thaina, Euder, Davi, meu pai Cícero Antonio e todos os meus familiares.

Quero agradecer aos meus professores, sem eles, o meu progresso não seria possível, de exercer o meu dever de um educador profissional fiel ao ato de amar a profissão na qual me expôs a exercer, obrigado a todos excepcionalmente ao meu orientador Prof. Dr. José Alegnoberto Leite Fechine, pela paciência, o crédito dado a minha pessoa, pela maneira íntegra que possui. Muito obrigado professor por ter me conduzido no momento certo.

RESUMO

O presente trabalho traz uma breve análise sobre a qualidade do trânsito no centro da cidade, a partir do comportamento das pessoas que transitam na região do centro da cidade de Delmiro Gouveia – AL, Tendo como concepção a Educação para o Trânsito para refletir sobre as medidas preventivas que estão sendo adotadas e se estão sendo aplicadas de acordo com o código de trânsito brasileiro em consonância com o Ensino de Geografia, analisando como estes contribuem para que a temática “Trânsito” seja abordada na sala de aula, colocando os alunos como sujeitos atuantes no processo de ensino aprendizagem promovendo o conhecimento sobre as questões que norteiam o trânsito como direitos, deveres, leis, sinalização, para que assim possam adquirir Saberes necessários para por em prática. Busca também evidenciar o surgimento das cidades, em especial da cidade de Delmiro Gouveia - AL, como também, o papel do professor enquanto mediador do processo ensino aprendizagem, e evidencia as leis que regem o trânsito. O recorte de análise deste trabalho será a partir da instituição da Superintendência Municipal de Transporte e Transito (SMTT) e sua atuação nas escolas com o projeto Trânsito seguro começa na escola, sendo necessária a discussão sobre o tema que embora complexo é possível de ser trabalhado em sala de aula. A abordagem da pesquisa se deu de forma qualitativa, através de aplicação de questionários aos alunos da educação nos anos finais do ensino fundamental do município de Delmiro Gouveia – AL, em que os mesmos mostraram conhecer alguns termos pertinentes a legislação de trânsito muito embora essa iniciativa ocorreu em um período mais recente através de algumas parcerias entre as instituições escolares junto aos órgãos responsáveis pelo monitoramento e otimização do trânsito em que foi possível realizar palestras sobre a temática e conseqüentemente a abordagem em sala de aula. Desse modo, é preciso atentar-se que ainda há lacunas em relação a Educação para o Trânsito prepositiva e eficiente em que faz-se necessário questionar sobre a importância do ensino de Geografia a partir da abordagem da Educação para o Trânsito e sua relevância para a sociedade em geral.

Palavras-chave: Ensino de Geografia; Educação no Trânsito; Comportamento Humano; Docência.

ABSTRACT

This paper presents a brief analysis of the quality of traffic in the city center, based on the behavior of the people who travel in the downtown area of Delmiro Gouveia - AL, having as a concept the education for traffic assessing what preventive measures are being adopted and being applied according to the Brazilian traffic code, besides bringing how the teaching of geography contributes to the theme being worked in the classroom, placing the students as subjects acting in the process of teaching learning promoting the knowledge on the issues that guide the transit as rights, duties, laws, signage, so that they can acquire the knowledge necessary to put into practice. It also seeks to highlight the emergence of cities, especially the city of Delmiro Gouveia - AL, as well as the role of the teacher as mediator of the learning teaching process, and highlights the laws governing traffic. The analysis of this work will be based on the institution of the Municipal Superintendence of Transportation and Transit (SMTT) and its work in schools with the Safe Transit project begins in the school, being necessary the discussion on the subject that although complex is possible to be worked in the classroom. The approach of the research was qualitative, through the application of questionnaires to the students of the basic education of the municipality of Delmiro Gouveia - AL, in which they showed to know some terms pertinent to the traffic legislation, although this initiative occurred in a longer period recent through some partnerships between school institutions with the bodies responsible for monitoring and optimization of traffic in which it was possible to hold lectures on the subject and consequently the approach in the classroom. Thus, it should be noted that there are still gaps in relation to Prepositional and Efficient Traffic Education in which it is necessary to question the importance of teaching Geography from the approach of Traffic Education and its relevance to the society in general.

Keywords: Geography Teaching; Traffic Education; Human Behavior; Teaching.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1: Mapa de Localização do Município de Delmiro Gouveia - Al

Figura 02: Escola municipal de educação básica Eliseu Norberto

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 01: Quantidade de alunos entrevistados.....	42
Gráfico 02: Condição predominante dos alunos no trânsito.....	43
Gráfico 03: Faixa etária dos alunos entrevistados.....	43
Gráfico 04: A atuação do órgão responsável pelo trânsito favorece seu fluxo.....	44
Gráfico 05: o nível de civilidade com relação a atuação do órgão responsável e a sociedade.....	45
Gráfico 06: técnicos e recursos materiais suficientes para garantir a operacionalidade do trânsito.....	45
Gráfico 07: O órgão responsável disponibiliza canais de comunicação para que a sociedade possa opinar e intervir nas mudanças grandes no trânsito.....	46
Gráfico 08: Existe fiscalização constante no trânsito.....	46
Gráfico 09: Os fiscais são educados e atenciosos.....	47
Gráfico 10: O transporte coletivo passa com regularidade em seus pontos.....	48
Gráfico 11: A lotação de veículos proporciona conforto aos usuários.....	48
Gráfico 12: Os veículos de transporte coletivo são limpos.....	49
Gráfico 13: Os veículos de transporte coletivo são acessíveis para idosos, e pessoas com dificuldade de locomoção.....	50
Gráfico 14: Os pontos de ônibus são cobertos e sinalizados.....	50
Gráfico 15: A cidade tem calçadas boas nas vias principais e nas vias comerciais.....	51
Gráfico 16: A sinalização do trânsito é de boa qualidade.....	52
Gráfico 17: As travessias escolares são bem sinalizadas.....	53
Gráfico 18: Existem equipamentos de controle de velocidade como quebra molas ou radares em locais críticos.....	54
Gráfico 19: Os órgãos responsáveis pelo transito dão instruções ou treinamento sobre segurança no trânsito.....	54
Gráfico 20: A cidade tem serviço de emergência para acidentes no trânsito.....	54
Gráfico 21: As calçadas e cruzamentos estão adequados às necessidades dos idosos e pessoas com deficiência.....	56
Gráfico 22: motoristas costumam ceder passagem quando solicitado.....	57
Gráfico 23: Os motoristas deixam livres os cruzamentos.....	58

Gráfico 24: As pessoas respeitam as filas nas entradas em outras vias Evitando formação de filas duplas ou triplas.....	58
Gráfico 25: Os motoristas não costumam ter ações exageradas em relação a deslizes involuntários cometidos por outro motorista.....	59
Gráfico 26: As calçadas não são usadas irregularmente por veículos.....	60
Gráfico 27: Você se disponibilizaria a ir ao seu local de destino de bicicleta se a cidade tivesse um sistema abrangente de ciclovias.....	61
Gráfico 28: Você estaria disposto a adotar uma postura mais contributiva com o Coletivo caso haja uma campanha abrangente de civilidade no trânsito.....	61
Gráfico 29: Qual o tempo de deslocamento médio no seu trajeto diário mais usual (casa ou seu local de destino), somando os tempos de ida e vinda?.....	62
Gráfico 30: Qual o percentual de aumento desse tempo nos últimos cinco anos?.....	63
Gráfico31: Sugestão de melhorias na mobilidade do município em escala de prioridade (1) - pouco prioritário e (6) - muito prioritário.....	64
Gráfico 32: Como pedestre qual a principal dificuldade encontrada no passeio público (calçadas)?.....	65
Gráfico 33: A quem você atribui a responsabilidade sobre a segurança no trânsito?.....	67
Gráfico 34. Assinale as alternativas que você identifica como problemas do trânsito na porta da escola e nas ruas próximas a ela, com base nas regras de trânsito adotadas em nosso país.....	68

LISTA DE TABELAS

Tabela 01: Objetivos do Projeto Trânsito seguro começa na Escola.....	40
Tabela 02: Solução para a questão de Mobilidade Urbana.....	66

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CNM= Confederação Nacional dos Municípios

CTB= Código de Trânsito Brasileiro

GCM= Guarda Civil Municipal

IBGE= Instituto Brasileiro de Geografia E Estatística

PCN= Parâmetros Curriculares Nacionais

SMTT= Superintendência Municipal de Transporte Trânsito

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	11
2	MATERIAIS E MÉTODOS.....	13
3	CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO	14
4	ORGANIZAÇÃO SOCIO ESPACIAL E A EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO.....	15
4.1	O surgimento das cidades.....	15
4.1.2	Surgimento da cidade de Delmiro Gouveia.....	17
4.2	O Ensino de Geografia e Educação para o trânsito.....	20
4.2.1	A educação no/para o trânsito nas Séries Iniciais do Ensino Fundamental.....	24
4.3	O código de trânsito Brasileiro.....	29
4.3.1	As normas de trânsito.....	32
4.3.2	As leis de transito que regem o município de Delmiro Gouveia.....	36
4.3.3	Frota de veículos e número de acidentes.....	38
4.4	Criação da Superintendência Municipal de transporte e trânsito e suas ações no município de Delmiro Gouveia-AL.....	38
4.4.1	Ações da SMTT: Projeto trânsito Seguro começa na Escola.....	39
5	RESULTADOS E DISCUSSÕES.....	41
5.1	Questionário referente ao trânsito e mobilidade urbana na cidade de Delmiro Gouveia.....	41
5.1.2	Atuação do órgão responsável pelo trânsito da cidade de Delmiro Gouveia.....	44
5.1.3	Avaliação grau de concordancia com as ações do órgão fiscalizador de trânsito e a dinamica em geral.....	47
5.1.4	Segurança no trânsito.....	51
5.1.5	Civilidade no trânsito.....	57
5.1.6	Disposição para contribuir para a melhoria do trânsito da cidade.....	60
5.1.7	Soluções para a melhoria da mobilidade urbana e do transito na cidade de Delmiro Gouveia Gouveia- AL.....	65
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	69
6	REFERÊNCIAS	70
7	ANEXOS.....	72
8	APÊNDICE.....	88

1 INTRODUÇÃO

Entender a complexidade das relações humanas e seu comportamento não é uma tarefa fácil, ao longo dos anos existem milhares de estudos que buscam compreendê-los, porém apesar de todos os avanços cada pessoa é um universo e traz em si sempre o desconhecido, no que tange ao trânsito entender a dinâmica homem máquina homem- homem é ainda mais complexo, pois exige um olhar profundo sobre as questões que permeiam essas relações, o trânsito é em si composto por máquinas: carros, caminhões, motocicletas entre outros veículos de pequena e grande porte, elas não têm vida, ganham vida na mão do homem, pois a partir do momento que o homem usa essa máquina dota-a a mesma de um poder de destruição incapaz de controlar quando perdido.

Nesse sentido, surgem as leis que ditam como os condutores devem pilotar seus veículos, seus deveres e suas obrigações para garantir a condição de um trânsito seguro e para as outras pessoas e para ele mesmo. Porém, há quem se indigne com a dificuldade de seguir essas leis, pois muitos condutores acham desnecessárias e dizem que atrapalha o ir e vir das pessoas da pressa desse mundo contemporâneo louco e imediatista, muitos condutores não respeitam os limites de velocidade as placas que indicam perigo em rodovias, estradas, cidades, e muito menos se preocupam com a vida do próximo que em muitos acidentes morrem por negligência e falta de responsabilidade do condutor com as normas que regem o trânsito.

Desse modo, esse trabalho se justifica, pois, tem o intuito de procurar entender a complexidade do problema no trânsito, especificamente no centro do município de Delmiro Gouveia-AL, pois, notadamente é deficitário para as pessoas compreender alguns princípios básicos tanto de leis quanto de boa educação e ética no trânsito, como respeito, segurança, sendo que a falta de responsabilidade por parte de alguns condutores de veículos automotores, é fato que prejudica o bom andamento do trânsito.

Esta pesquisa demonstra pertinência quando é posta a ausência de um conhecimento educativo sobre o trânsito por parte da população tendo em vista um olhar mais criterioso na questão ser pesquisado, procurando respostas para os problemas, com uma contribuição para que o seu público alvo tenha os ganhos com um trânsito mais tranquilo sem violência e respeito e que possa ajudar a ter um trânsito mais organizado.

O presente trabalho tem como objetivo geral de analisar a qualidade do trânsito no centro da cidade, a partir do comportamento das pessoas que transitam na região do centro da cidade de Delmiro Gouveia-AL. Tendo como concepção a educação para o trânsito avaliando

quais medidas preventivas estão sendo adotadas e se estão sendo aplicadas de acordo com o código de trânsito brasileiro.

Dessa maneira, para consubstanciar a perspectiva geral deste trabalho abordamos enquanto objetivos específicos: Avaliar a utilização do espaço geográfico como o uso para a educação no Trânsito; Conhecer as ações da Superintendência Municipal de Transporte Trânsito (SMTT) e alternativas para educação para o trânsito nas escolas; Examinar quais ações educativas que estão sendo adotadas para os problemas existentes no trânsito da cidade. Questionar aos alunos qual a concepção dos mesmos, relativos à educação para o trânsito de maneira geral.

Quanto às hipóteses levantadas, poderíamos definir que os principais fatores para tantos acidentes e mau funcionamento do trânsito sejam o desconhecimento das leis que regem o trânsito; Falta de educação e comprometimento com os demais usuários das vias públicas e transportes terrestre; Negligência do condutor com relação a todo sistema de trânsito e outros.

Desse modo, a partir desses pressupostos, buscou-se evidenciar os problemas relacionados ao trânsito que tanto os pedestres quanto os condutores de veículos enfrentam, tornando o trânsito caótico e sem mobilidade eficaz para todos os seus usuários.

2. MATERIAIS E MÉTODOS

Esta pesquisa possui um caráter investigativo acerca da educação para o trânsito, sobre a forma de entendimento da realidade a partir da geografia, com foco qualitativo e quantitativo.

Para melhor organizar, a pesquisa foi sistematizada em dois momentos distintos: *Aspectos teóricos e conceituais; Procedimentos práticos de pesquisa.*

Na primeira etapa de pesquisa, realizou-se apreciação de aspectos teóricos conceituais ligados a educação no trânsito ao ensino de geografia. Nesse sentido, destacam-se as contribuições de autores como Sollito (2005), Brumes (2001), Souza e Almeida (2017), Gonçalves (2012), Leite (2002), Mello (2012), Nunes (2011), Nassaro (2014), Souza (2010), Franco (2008), Novak e Corona (2017), Londe e Mendonça (2014), Rebouças (2011), Maciel, (2008), Becker (2015), Bruns (2006), Massau e Rosa (2016), Abreu (2017) entre outros.

Na segunda etapa buscou-se relacionar a educação de trânsito e o ensino de Geografia, objetivando entender a construção do espaço urbano focada na dinâmica automotiva. Paralelo a esta, iniciou-se a terceira etapa, um questionário de 33 perguntas aos alunos do sétimo e oitavo ano da escola de educação básica Eliseu Norberto, relativas às noções básicas de trânsito e educação para o trânsito. A escolha das perguntas seguirá os critérios necessários para que sejam fornecidas informações tendo em vista o cumprimento dos objetivos propostos na pesquisa.

Quarta e última etapa – relacionar a educação de trânsito e o ensino de Geografia, objetivando entender à construção do espaço urbano focada na dinâmica do sistema de trânsito da cidade.

3. CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO

A área de estudo compreende as principais vias do centro da cidade de Delmiro Gouveia-AL, a escola Municipal de Educação Básica Eliseu Norberto, estando no referido município localizado na Microrregião Alagoana do Sertão do São Francisco (Figura 1), possuindo uma área de 607,81Km e uma população estimada em 50.123 habitantes, destas 36.322 habitantes reside na zona urbana e 13, 801 na zona rural (IBGE, 2010).

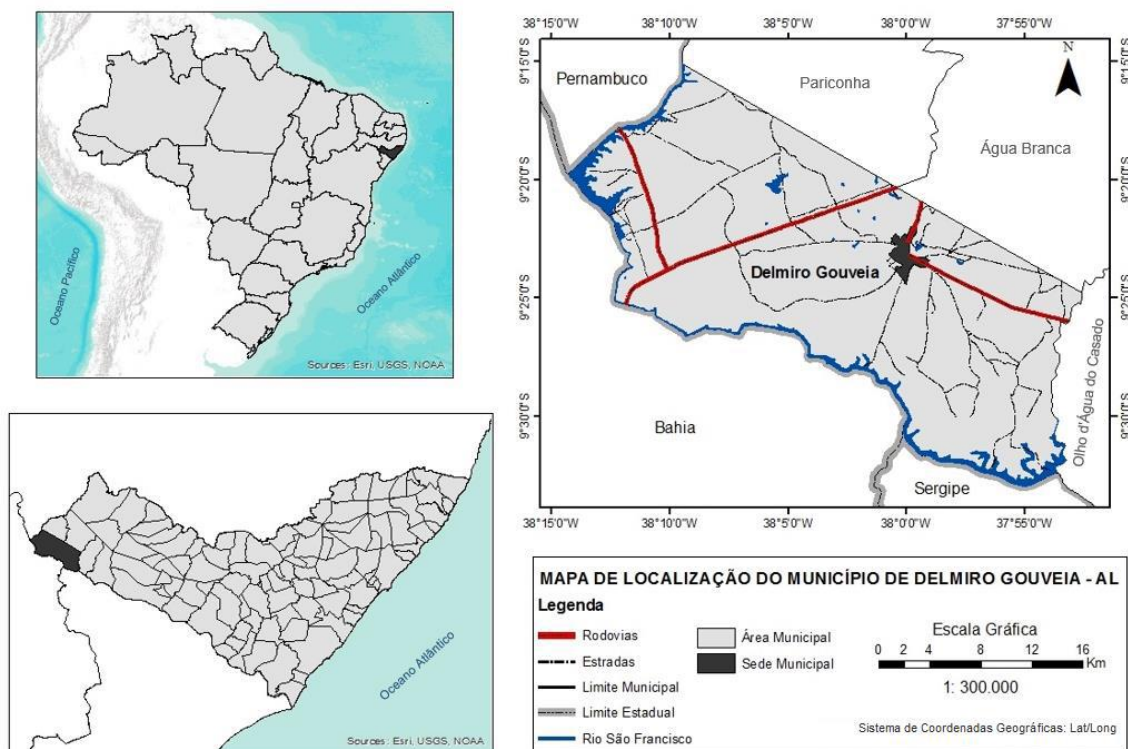


Figura 1- Mapa de Localização do Município de Delmiro Gouveia - AL

Fonte: Fechine, (2010).

4. ORGANIZAÇÃO SOCIO ESPACIAL E A EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

4.1 O SURGIMENTO DAS CIDADES

De acordo com SOLLITO (2005, pag.01), as primeiras cidades surgiram na Mesopotâmia (atual Iraque), depois vieram as cidades do Vale do Nilo. Do Indo, da região mediterrânea e Europa e, finalmente as cidades da China e do Novo Mundo.

A partir do seu surgimento as cidades foram se multiplicando e para melhor se organizar espacialmente começaram a criar regras. As cidades surgiram há milhares de anos, antes dos domínios das técnicas o homem buscava seu alimento viajando, eram tidos como nômades, a partir do domínio dessas, como agricultura, manejo dos rios, o homem se tornaram sedentário, se instalou e se organizou ali naquele espaço, delimitando seu território e formando as primeiras cidades e organizações sociais. De acordo a afirmação a seguir

Embora as primeiras cidades tenham aparecido há mais de 3.500 anos a.C., o processo de urbanização moderno teve início no século XVIII, em consequência da Revolução Industrial, desencadeada inicialmente na Europa. No Terceiro Mundo, a urbanização é um fato bem recente. Hoje quase metade da população mundial vive em cidades havendo uma tendência de aumento conforme se acelera o desenvolvimento. (SOLLITO, 2001, p.01)

Ou seja, foi com o advento da Revolução industrial que desencadeou o processo de urbanização e crescimento das cidades.

Para compreendermos o que se passa com a cidade nos dias atuais se torna importante uma volta ao passado, a fim de se entender como as mesmas se organizavam, já que os pressupostos históricos especialmente aqueles que se referem às cidades, acabam por revelar uma série de acontecimentos que marcam sua própria existência. Foram no interior das cidades que se processaram grandes transformações, algumas de forma muito rápida para as sociedades e épocas nas quais estavam inseridas. Karl Marx, ao situar a discussão sobre cidade em seu pensamento, a fim de melhor compreendê-la, define sua importância, seus limites através da compreensão da divisão do trabalho. Sendo assim, este é um exemplo de um pensador que elegeu uma categoria para analisar o papel das cidades e sua própria produção. (BRUMES, 2001, p.47)

De acordo com BRUMES (2001), para que possamos entender as cidades atuais, é preciso fazer um resgate de como ocorreram as primeiras povoações, muitas cidades se organizaram e se urbanizaram, se desenvolveram de forma rápida.

No século XX, após a II Guerra Mundial, devido à necessária reconstrução física a que se viram obrigadas algumas cidades, muitos países importantes tomaram medidas para formalizar leis baseadas em princípios urbanísticos². Na Era Moderna, a Inglaterra foi o primeiro país do mundo a se urbanizar, tendo já em 1850 mais de 50% da população urbana, no entanto a urbanização acelerada da maior parte dos países desenvolvidos industrializados só ocorreu a partir da segunda metade do século XIX. Além disso, esses países demoraram mais tempo para se tornar urbanizados que a maioria dos atuais países em desenvolvimento. Portanto, em

geral, quanto mais tarde um país se torna industrializado tanto mais rápida é sua urbanização. (SOLLITO, 2001, p.01)

Nesse sentido, após a urbanização muitas cidades foram destruídas devido a guerra, e foram necessárias medidas através de leis para que, as que foram atingidas se reconstruíssem. Contrapondo, com uma análise mais atual.

A cidade atual concentra em seu interior uma gama de possibilidades, é nela que está capital mão de obra, é nela que se concentram os meios de produção, a própria produção e a população com seus bens de consumo coletivos ou privados. E é por concentrar tal grau de possibilidades, funções e complexidades que, em alguns casos, é chamada de metrópole. Mas algo deve ser aqui esboçado. Muitos estão procurando mudar a cidade: como a fazer, quando começar e por onde? Quem sabe seja mudando o próprio homem e suas relações. Assim, a cidade só será transformada através do trabalho humano que também muda a própria vida, ou seja, a cidade pode passar por um processo de metamorfose, quando as próprias relações entre os homens também mudarem. (BRUMES, 2001, p.55)

As relações humanas é que dão um caráter próprio as cidades, pois, é a partir delas que, se cria e recria aspectos urbanos, através de projetos de expansão, reutilização de área que modifica a cidade, o que BRUMES (2001), cita como um processo de metamorfose.

Sollito (2001), por sua vez, fala de como ocorreu a urbanização no Brasil. Neste sentido a autora afirma:

O Brasil conhece o fenômeno da urbanização propriamente dita somente em meados do século XX. Até então, a vida urbana resumia-se, na maior parte do país, a funções administrativas voltadas a garantir a ordem e coordenar a produção agrícola.³ Em fins do século XIX, o Brasil assiste ao crescimento do fenômeno de urbanização do território. São Paulo, líder na produção cafeeira, inicia a formação de uma rede de cidades, envolvendo os estados do Rio Janeiro e de Minas Gerais. Mas, será apenas em meados do século XX, quando ocorre a unificação dos meios de transporte e comunicação, que as condições se tornam propícias para uma verdadeira integração do território. Modificam-se substancialmente os fluxos econômicos e demográficos, conferindo um novo valor aos lugares. (SOLLITO, 2001, p. 02)

Ou seja, o surgimento das cidades é inegavelmente atrelado ao desenvolvimento e a produção de produtos para o consumo, com a modernização e integração da comunicação com vias de transportes houve uma crescente expansão demográfica, resultando assim no surgimento de muitas cidades, as cidades só crescem quando há algo que sustente sua economia.

4.1.2 SURGIMENTO DE DELMIRO GOUVEIA

Como a maioria das cidades que surgiram no Brasil ao longo dos seus mais de quinhentos anos de história, o surgimento da cidade de Delmiro não difere de sua maioria, o marco inicial para que a região se povoasse foi a estrada de ferro existente a época.

Segundo a biblioteca do IBGE, (2008, p.01):

O primeiro nome dado à cidade de Delmiro Gouveia foi Pedra e o povoado se constituiu a partir de uma estação da estrada de ferro da então Great-Western. A denominação Pedra veio de grandes rochas que existiam junto da estação. Em 1903 chegou à região, vindo de Recife (PE), o cearense Delmiro Augusto da Cruz Gouveia, que se estabeleceu vendendo couros de bovinos e peles de caprinos. Em 1914, ele instalou uma fábrica de linha com o nome de Companhia Agro Fabril Mercantil, atraindo para a região muitos moradores e trazendo o desenvolvimento. Em 1921, Delmiro Gouveia conseguiu dotar o lugar de energia elétrica e água canalizada, vindos da cachoeira de Paulo Afonso. A vila operária recebeu o nome de Pedra, a "Pedra de Delmiro". A história registra como fato importante a visita do Imperador D. Pedro II à cachoeira, datada de 20 de outubro de 1859 e assinalada por um marco de pedra, erguido no local. O decreto-lei 846, de 01 de novembro de 1938, da Interventora Federal, criou o distrito com o nome de Pedra. O decreto-lei 2.902, de 30 de dezembro de 1943 que fixou a divisão administrativa e judiciária do Estado mudou a denominação da vila para Delmiro Gouveia. O município, porém, só foi definitivamente criado pela Lei 1.623, de 16 de junho de 1952, desmembrado de Água Branca. Delmiro Gouveia, o desbravador pioneiro no aproveitamento da cachoeira, morreu assassinado¹.

Logo, o desenvolvimento ascendente da cidade de Delmiro se deu pelas condições geográficas, que permitiu a criação e instalação da primeira usina hidrelétrica do Nordeste, criando um marco na história do povoado, graças as ideias do empreendedor Delmiro Augusto, que a partir da usina instalou uma fábrica de linhas o que atraiu muitas pessoas, povoando o local que até então era chamado pedra, possibilitando assim seu crescimento.

Segundo a Biblioteca do IBGE:

Distrito criado com a denominação de Pedra, pelo decreto estadual nº 2435, de 30-11-1938, subordinado ao município de Água Branca. No quadro fixado para vigorar no período de 1939-1943, o distrito de Pedra, figura no município de Água Branca. Pelo decreto-lei estadual nº 2909, de 30-12-1943, o distrito de Pedra passou a denominar-se Delmiro. Em divisão territorial datada de 1-VII-1950, o distrito de Delmiro ex-Pedra, figura no município de Água Branca. Elevado à categoria de município com a denominação de Delmiro Gouveia, pela lei estadual nº 1628, de 16-06-1952, desmembrado de Água Branca. Sede no atual distrito de Delmiro Gouveia. Constituído do distrito sede. Instalado em 14-02-1954. Em divisão territorial datada

¹ Informação disponível no site do IBGE Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, disponível no endereço eletrônico: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/dtbs/alagoas/delmirogouveia.pdf>

de 1-VII-1960, o município é constituído do distrito sede. Assim permanecendo em divisão territorial datada de 2007.² (IBGE, 2008, p.01)

Então, torna-se necessário um olhar analítico sobre essas questões e o desenvolvimento da cidade de Delmiro Gouveia, foco desse trabalho iniciou seu crescimento e organização em torno da fábrica fundada pelo empreendedor Delmiro Augusto da Cruz Gouveia.

Ao analisar o processo de desenvolvimento da cidade nota-se que se deu a partir da chegada da Fábrica e ali 'foi se constituindo ao seu redor o primeiro bairro da cidade, o qual se pode notar a inferência religiosa a partir da chamada Igreja da Vila (figura 03) que assim como o bairro, foi construída próximo da fábrica. Segundo relatos de um antigo morador da cidade e ex-operário da fábrica, o núcleo de povoamento se desenvolveu no entorno da Cia. Agro Fabril Mercantil, sendo o centro o primeiro bairro a ser povoado. O processo de urbanização foi preenchendo o espaço da vila operária e posteriormente veio à construção dos outros bairros. (SOUZA & ALMEIDA, 2017, p.83)

É nítido que Delmiro passou por um processo parecido com muitas outras cidades brasileiras e teria se desenvolvido mais senão fosse o assassinato trágico de seu fundador, crime este que, nunca foi elucidado.

No que tange sua localização, Delmiro está da seguinte forma, segundo relatório do Projeto cadastro de fontes de abastecimento por água subterrânea estado de alagoas (2005, p.02).

O município de Delmiro Gouveia está localizado no extremo oeste do Estado de Alagoas, limitando-se a norte com os municípios de Pariconha e Água Branca, a sul com Paulo Afonso (BA) e Canindé do S. Francisco (SE), a leste com Olho D' Água do Casado e a oeste com Jatobá (PE), Paulo Afonso e Glória (BA). A área municipal ocupa 606,79 km² (2,18% de AL), inserida na mesorregião do Sertão Alagoano e na microrregião Alagoana do Sertão do São Francisco, predominantemente na Folha Delmiro Gouveia (SC.24-X-C-III), escala 1:100.000, editada pelo MINTER/SUDENE em 1996. A sede do município tem uma altitude aproximada de 256 m. e coordenadas geográficas de 9°23'09,6" de latitude sul e 37°59'45,6" de longitude oeste. O acesso a partir de Maceió, capital do estado, é feito através das rodovias pavimentadas BR316, BR-101 e AL-220, com percurso em torno de 294,80 km.

Delmiro é a cidade mais fronteira do Estado de Alagoas, possibilitando assim, num curto espaço de tempo o deslocamento para outros estados, como Bahia, Pernambuco e Sergipe, fato crucial para o seu desenvolvimento como cidade polo do alto sertão de Alagoas. Por ser uma cidade mais desenvolvida economicamente, é tida como cidade polo, em relação

² Informação disponível no site do IBGE Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, disponível no endereço eletrônico: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/al/delmiro-gouveia/historico>

as demais cidades que compreendem o alto sertão alagoano, que engloba Pariconha, Inhapi, Canapi, Mata Grande, Água Branca, Piranhas e Olho D'água do Casado.

Quando se pensa o que constitui uma cidade logo nos remete a questão do capital, pois é o grande formador sócio-histórico de qualquer território. A cidade é construída a partir do capital, o território é entendido a partir das relações de poder, econômica, social e cultural. A cidade é um palco das transformações resultantes da historicidade e dos interesses econômicos, mas é compreendida também a partir do vínculo, da identidade, que a sociedade faz com o determinado território. Para produzir o espaço é necessário entender a dinâmica das técnicas que são os instrumentos utilizados pelo homem a fim de transformar o espaço. Ora, se o espaço é produzido a partir da relação homem-meio e as técnicas, logo, o espaço deve ser visto como resultado social levando em conta a história que o permeia. (SOUZA & ALMEIDA, 2017, p.81 - 82).

A área central de Delmiro Gouveia foi a primeira a se desenvolver e, é justamente o lócus dessa pesquisa, vale ressaltar que o comportamento dos condutores de veículos automotores tem tudo a ver com a disposição de infraestrutura e planejamento da cidade, como também seu conhecimento sobre as normas que regem o tráfego nas cidades como o código de trânsito brasileiro. Tornando a educação para o trânsito um fator crucial para o desenvolvimento de condutas que visem o bem estar da sociedade em geral, pois, quando o condutor é negligente em relação as leis, ele esquece que fora do veículo ele também é pedestre e pode sofrer algum dano devido a má condução de algum motorista irresponsável. Para Gonçalves (2012, p.65), “Nesse sentido, pergunta-se: Qual a influência das políticas públicas voltadas à organização do espaço urbano na garantia do direito universal de ir e vir da população?”

Essas políticas tem que exercer uma influência positiva buscando aperfeiçoar o trânsito e o direito de ir e vir, de pedestres, deficientes, ciclistas e condutores de veículos automotores.

A partir da apresentação dos relatórios da ONU, vários estudos têm sido apresentados mundo afora para discutir e elucidar as condições de vida e de reprodução desse mundo urbano, com vistas à proposição de políticas e soluções para as questões urbanas. Questões como as formas de ocupação e apropriação dos espaços, micro e macroacessibilidade, a garantia de direitos fundamentais, (des) integração social, impactos ambientais, sustentabilidade, acesso ao desenvolvimento e às políticas públicas, são objeto de investigação das mais diversas áreas do conhecimento nos dias de hoje. (GONÇALVES, 2012, p.01)

Sendo necessária a criação de leis que regem a organização social e a formação das cidades, cada país, cada estado tem sua própria legislação, assim como suas cidades, é imprescindível também citar que é de extrema importância verificar como se dá a organização social, e como o planos diretores e códigos de posturas contribuem para tornar as cidades

organizadas, otimizadas de um ponto de vista social e ambiental e acessível para todos os seus transeuntes.

4.2 O ENSINO DE GEOGRAFIA E A EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

A disciplina de geografia é uma das mais importantes do currículo, ela ensina os alunos a pensar e desenvolver o senso crítico a partir da aprendizagem de diversos conteúdos que abordam as interações sociais o papel do professor é essencial para que os alunos compreendam o cerne de todas essas interações sociais.

O geógrafo sempre teve lugar no mercado de trabalho. Embora de modo discreto (notadamente quando comparado a outras categorias profissionais como médicos, engenheiros, advogados, por exemplo) sua atuação profissional sempre foi relevante, principalmente no âmbito dos processos de planejamento, controle gestão do território. Nesse sentido, constata-se que sua atuação profissional esteve na maior parte das vezes, vinculada à atuação do Estado. Historicamente, os geógrafos contribuíram para o processo de consolidação dos Estados Nação ao prover o Estado com informações úteis e necessárias ao processo de gestão do território. É interessante lembrar aqui que a Geografia “nasce” como ciência em um contexto histórico de fragmentação de grandes impérios, emergência e consolidação de Estados Nação (LEITE, 2002, p. 248-249).

Ou seja, a geografia já foi uma ciência voltada para gerir o domínio dos territórios, estando a função do professor vinculada a atuação do estado, o que interfere diretamente na maneira como o aluno aprende e enxerga o mundo. Nesse sentido LEITE (2002), continua.

Quando ocorre a instalação de uma rede de escolas abrangendo a totalidade do território, evidencia-se um aspecto do processo de instrumentação do estado. Em outras palavras, quando o Estado assume a responsabilidade de promover a Educação e o faz por meio de escolas instituídas em rede ao longo do território, se institui um mecanismo eficiente de formação de mentalidades compatíveis aos interesses de seu próprio processo de legitimação. (LEITE, 2002, p. 250)

Dessa maneira, quando o estado gerencia a educação é possível que através dela o estado busque mecanismos que levem seus alunos, a ser mentes que compactuam com suas políticas, principalmente as de legitimidade de seu domínio sobre os territórios. Nesse sentido,

A Geografia escolar cabe o papel de inculcar a noção de pátria nas mentalidades que estavam sendo formadas. Pátria essa enaltecida pelas riquezas naturais e bens materiais, existentes no interior de um território delimitado por fronteiras. Jamais os sociais/ culturais /políticos. Assim, a Geografia escolar se incumbe em repassar as informações referentes a identificação, caracterização e localização das características fisiográficas da paisagem (em detrimento dos demais aspectos), enaltecendo-os, para inculcar a mesma ideia de pátria, nação, nacionalidade, a partir de algo comum: o meio físico. (LEITE, 2002, p. 251).

Portanto, nos dias atuais é interessante que os professores busquem meios de quebrar esses paradigmas que ainda existem sobre a concepção da geografia enquanto ciência, atrelada ao estudo do território como forma de conhecimento para o domínio.

Assim, as escolas não poderiam formar mentalidades críticas e sim mentalidades aptas a aceitar passivamente a “nova” ordem sutilmente imposta. A segunda refere-se à necessidade de criação de mão de obra, minimamente escolarizada, para atendimento das necessidades de reprodução do capital, proporcionadas pela indústria recém-instituída. (LEITE, 2002, p.252).

Para LEITE (2002, p.254), “Desse modo, os pressupostos positivistas são incorporados e transmitidos no pensamento geográfico ao longo das décadas de maneira acrítica, atestando a total submissão dessa ciência àquela fundamentação filosófica”. Então, geografia escolar que é tida como uma geografia que legitima ações que visam o encarceramento intelectual dos alunos, fazendo-os compactuar com sua legitimação e domínio em diversos setores. Nesse sentido, levando em consideração a participação e importância do professor em sala de aula, ele ajuda os alunos a colocar em prática tudo que lhes é ensinado em sala de aula, segundo MELLO (2012, p.01);

Os momentos vivenciados na prática pedagógica desde o processo de diagnóstico da situação escolar, elaboração do planejamento de ensino, pesquisa sobre as temáticas até a avaliação do processo ensino-aprendizagem, contribuem para que a atividade docente seja entendida como práxis.

Mas para que isso ocorra, é necessário que o professor analise a situação escolar e faça um planejamento voltado para que os alunos consigam por em prática tudo que aprendem teoricamente em sala de aula, pois se o processo de ensino e aprendizagem não possibilita o aluno discernir as mais diversas situações do seu cotidiano.

Portanto, a teoria (projeto de uma prática inexistente) determina a prática real e efetiva. E se por outro lado, a teoria ainda não está em relação com a prática porque se adianta a esta, essa relação poderá surgir posteriormente sobre nova teoria e a partir de nova prática. Assim, teoria e prática são indissociáveis. (MELLO, 2012, p. 01)

Para o professor é importante esse elo entre teoria e prática, pois possibilita que os alunos busquem a práxis para testar as teorias que foram ensinadas em sala de aula, sem essa interação o ensino perde o sentido, pois o ensino de geografia atualmente é voltado para o pensamento crítico sobre as mais diversas relações, principalmente as relações sociais e interação homem e o meio.

Porém, a linguagem é não só um jogo com regras que definem seus padrões lógicos comunicativos, mas também fruto das complexas relações humanas e da intervenção de processos lúdicos e imagéticos redimensionadores de seus elementos

significantes. Tais intervenções produzem outros significados conforme as experiências individuais socialmente acumuladas. Além disso, diferentes camadas e horizontes participam na elaboração e recriação de outros referenciais culturais e interpretativos. (NUNES, 2011, p. 65)

Ou seja, a ação humana transforma o meio em que vive, seja espaço, território, lugar paisagem, e como essas modificações interferem na vida da sociedade de modo geral.

Como sabemos as condições de trabalho do professor não favorecem um efetivo momento destinado ao planejamento de aula e à pesquisa sobre o conteúdo de ensino. Consequentemente, essas condições contribuem para que as aulas sejam ancoradas nos conteúdos dos livros didáticos, nos manuais de ensino ou nas orientações curriculares oficiais referentes ao componente curricular. (MELLO, 2012, p.04)

Para Mello (2012), o que mais dificulta essa interação entre teoria e prática é a condição de trabalho designada ao professor, ou seja, o professor se sobrecarrega de turmas e com isso, muitas vezes o conteúdo se empobrece e perde o viés crítico, usando conteúdos apenas de livros didáticos e outros oficiais sem associar com a realidade para por em prática o que está ensinando.

Desta forma e devido nossas experiências como estudante e professor de geografia pensamos que ambas (a acadêmica e a escolar) estão em grandes dificuldades, porém os problemas da geografia acadêmica se refletem na escolar e vice, versa. Observamos que há uma prática autoritária na academia por teóricos da geografia acadêmica que tentam superar, resolver seus problemas, enquanto outros não se importam com questões que estão alterando a estrutura do ensino da geografia escolar como: as abordagens e análises que são feitas dos conteúdos e conceitos geográficos. (MIRANDA, 2015, p.05)

Ou seja, a abordagem de conceitos geográficos é de suma importância para que se possam compreender as dinâmicas existentes entre sociedade e natureza, e essas dificuldades tem deixado o ensino de geografia aquém dessa realidade, dificultando a interação entre a teoria e a prática, apesar dessas serem indissociáveis.

Para REBOUÇAS (2011, p.04) “Geralmente quando se fala em educação para o trânsito, logo nos vem à mente que este tipo de educação só é realizado nas autoescolas, com o objetivo de preparar os futuros condutores de veículos. Mas envolve toda a sociedade, a família e, em especial, a escola, como espaço de discussão”. Ou seja, as autoescolas oferecem normas de conhecimento de leis que regem o trânsito, mas uma educação para trânsito perpassa esse entendimento, pois precisa muito mais do que conhecer leis e normas, é necessário a empatia, valores éticos e morais que façam com que os condutores respeitem todas as pessoas que direta ou indiretamente fazem parte do trânsito.

Os estudiosos sobre o trânsito apontam diversos caminhos para que a educação para o trânsito seja realizada de forma efetiva nas escolas, através de projetos, de parcerias com órgãos competentes (Polícia Rodoviária Estadual e Federal, Superintendência Municipal de Trânsito, Corpo de Bombeiros, DETRAN), promovendo atividades diversificadas que auxiliam os educadores nesta tarefa, somando-se às campanhas educativas promovidas pelo governo e outras instituições. (REBOUÇAS, 2011, p.04)

Sendo necessária a integração de diversos setores que compõe e organizam o trânsito e suas leis, para que haja engajamento e conhecimento, auxiliando os professores nesse sentido de dar suporte para que haja não somente o ensino da teoria, mas para que os alunos possam conhecer na prática seus direitos, seja enquanto condutores ou pedestres.

Podemos considerar que se houver força de vontade dos educadores, acreditando em possibilidades diferentes de atuação, a educação para o trânsito pode ser realmente abordada de forma transversal e interdisciplinar. Quanto aos recursos, livros, tecnologia, é importante pesquisar e buscá-los, pois muita coisa tem que construir adaptar e também aproveitar de experiências anteriores. (REBOUÇAS, 2011, p.08)

Quando se fala num trabalho interdisciplinar, podemos compreender que seja a integração de todas as disciplinas curriculares, como também dos órgãos responsáveis pela organização e normas de trânsito, seja de esfera municipal, estadual e federal. No âmbito da geografia escolar o trânsito aparece como um elemento extremamente importante, pois ele traz consigo um contingente de informações e conhecimentos indispensáveis na formação das pessoas. Nesse sentido, o trânsito aparece não como sem uma ordem de clareza de informações a serem transmitidas, mais sim como uma linguagem a ser ensinada, a convivência no trânsito. Segundo estudiosos;

Trânsito é o conjunto de deslocamentos diários de pessoas pelas calçadas e vias é a Movimentação geral de pedestres e de diferentes tipos de veículos. O trânsito ocorre em espaço público e reflete o movimento de múltiplos interesses, atendendo às necessidades de trabalho, saúde, lazer e outros, muitas vezes conflitantes. (CUNHA & PINTO, 2013, p.165)

A Geografia, enquanto ciência direciona discutir as transformações ocorridas no espaço a partir da relação sociedade versus lugar, tem no trânsito um mecanismo didático e eficaz de transmissão das transformações ocorrida no espaço, para tal, é necessário o ensino dessa ciência desde os anos iniciais, de modo a estimular o desenvolvimento das noções espaciais nas crianças, nesse sentido, a educação no trânsito aparece como uma linguagem a ser ensinada e o ensino dessa linguagem perpassa por uma alfabetização: a educação no trânsito.

Trazer à tona reflexões sobre atitudes comportamentais no trânsito, saber como se compreende o termo trânsito, qual é a sua finalidade e como surgiram as primeiras normas, é de relevância fundamental. Não poderíamos deixar de mencionar que esta forma de educação, traz implícitos valores éticos, morais, noções sobre cidadania, consciência ambiental dentre outras características, tornando-se assim muito importante para a sociedade, além de fazer parte de nosso dia-a-dia. (REBOUÇAS, 2011, p.02)

Partindo desse pressuposto, a educação no trânsito e para o trânsito além de ser algo que deve ser ensinado na escola, é necessária também que os alunos tenham valores éticos e morais, pois, sem esses, dificilmente uma educação voltada para o trânsito terá a eficácia desejada, que é um trânsito seguro para todos que fazem parte dele.

4.1 A EDUCAÇÃO (NO/PARA) TRÂNSITO NAS SÉRIES FINAIS DO ENSINO FUNDAMENTAL

A educação no trânsito permite a criança desenvolver as noções de espacialidade, fazendo-a perceber aquilo que está à sua direita e à esquerda, o que está perto e o que está longe.

A conscientização de nossa população sobre a importância da educação para o trânsito, movendo pessoas a conviver harmoniosamente em via pública e, ainda, a utilizarem formas alternativas para minimizarem os impactos do uso dos meios de transporte, deve ser iniciada logo nos primeiros ciclos da educação básica, prosseguindo no decorrer do ensino médio e superior. Inseridas em um contexto mais amplo, as lições propiciarão às crianças, adolescentes e adultos a reflexão necessária sobre aspectos éticos de comportamento no trânsito, que é espaço comum de convivência. (NASSARO, 2014, p. 188)

Desse modo, a questão abordada mostra que, a educação para o trânsito inserido desde a educação básica até o ensino superior dentro de um contexto mais abrangente ajuda à sociedade a conviver harmoniosamente em via pública, agregando os valores éticos voltados para o convívio dentro de um espaço comum.

O professor tem o dever de estimular como pesquisador os alunos a adquirir conhecimento como estratégia de intervenção profissional sobre os problemas e os desafios que a ciência destaca sobre o comportamento humano no trânsito. (HOFFMANN, 2003, p.14)

Ou seja, eles devem estar atentos às problemáticas existentes e a partir do conhecimento adquirido propostas pelo professor se transformarem em agentes de mudanças positivas no tangente a dinâmica e organização do trânsito na localidade em que moram. Entretanto o aluno passa a ser o agente passivo no que se refere à aquisição de conhecimento para a partir daí saber lidar com os desafios e os problemas que a ciência comprova sobre o

comportamento humano no trânsito, de acordo como essa orientação foi passada para esse aluno. Sobre os PCNs.

“A introdução de temas transversais” no sistema educacional brasileiro surgiu da necessidade de se trabalhar nas escolas conteúdos mais vinculados ao cotidiano real da maioria da população e que não estão dispostos nas matérias do currículo regular de ensino. A observação das relações que os indivíduos realizam entre si foram fatores determinantes para a inserção da transversalidade no ensino convencional, haja vista que nessas relações, os conflitos são constantes e que, de certo modo, contribui negativamente na vida de toda uma sociedade. Diante de uma realidade tão conflituosa percebe-se a necessidade de dar destaque junto aos educadores a aspectos muitas vezes relegados o segundo plano, ou nem mesmo incluídos em suas atividades propostas. “A inclusão dos temas transversais exige a tomada de posição diante de problemas fundamentais e urgentes da vida social”. (MACIEL, 2008, p.106)

Para os PCNs a inserção de temas transversais na educação se torna importante, pois parte de um princípio que possa chegar a resolução de relações conflituosas, não ficando a educação a mercê de conteúdos sistematizados em livros didáticos e que não abordem de uma maneira prepositiva as relações cotidianas dos alunos. Adiante, Maciel (2008, p. 106) cita que: “Sendo assim, o trânsito é um grande palco das relações sociais, que precisa, urgentemente, de atitudes que visem uma melhor convivência do indivíduo em sociedade”.

Ou seja, buscar alternativas que visem a diminuição de conflitos e uma melhor mobilidade, pois;

Em todas as situações envolvendo o trânsito, o ser humano é o elemento mais importante, pois sem ele o próprio trânsito não existiria; a via e os veículos são apenas instrumentos que realizam ou facilitam o ato de transitar. Portanto, o comportamento humano no trânsito, tanto para pedestres quanto motoristas, ou qualquer outro tipo de locomoção é fundamental para o entendimento da dinâmica e ocorrência dos acidentes: os envolvidos não são apenas as máquinas, são principalmente seres humanos e, portanto, falho no mais alto grau. Daí a importância de conscientização e responsabilidade de cada um. (MACIEL, 2008, p.111)

Nesse sentido, para a MACIEL (2008) o trânsito não é possível de existir sem o ser humano, pois mesmo é quem conduz os meios de transportes, sendo estes, instrumentos pelo qual a sociedade compõe o trânsito, daí, parte a necessidade de inserir desde cedo nos ambientes escolares temas como educação para o trânsito, atribuindo às pessoas a sua própria responsabilidade para que se tenha um trânsito organizado, livre de acidentes e com mobilidade otimizada, calcado no respeito, empatia, paciência e entendimento.

O trânsito está, acima de tudo, fundamentado no direito que o cidadão possui de ir e vir, visto que o exercício deste direito se dá em espaços públicos, que, infelizmente, não são considerados como de todos, em um reconhecimento de que o cuidado e as obrigações são imputados a todos os cidadãos. Assim temos que o conceito de público não deve ser associado a uma ideia de governo ou estado, mas deve ser reconhecido como de cada cinco cidadãos, de cada indivíduo que, com sua particularidade e singularidade, constrói este espaço de convivência. (BECKER, 2015, p. 04 – 05).

Para BECKER (2015), todo cidadão tem o direito de ir e vir, embora os espaços públicos muitas vezes sejam restritos, sendo que é preciso associar esse conceito a aos indivíduos da sociedade, desvinculando do conceito de governo ou estado.

De acordo com o CTB, Art. 76, a educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1, 2, e 3 graus, por meio de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidade do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União dos estados do distrito federal e dos municípios, nas respectivas áreas de atuação. Ou seja, não é isso que verificamos no dia a dia, pois de acordo com o que vivenciamos esta não é a realidade, ou não ocorre com a frequência com que deveria, pois os acidentes continuam em grande número. É preciso uma intervenção mais concreta, assídua, rotineira, frequente e decisiva, além de uma análise objetiva de suas condições de existência (Educação para o trânsito) e de funcionalmente para que, de fato, haja significativa alteração nas estatísticas de acidentes seja eles com vítimas ou não. Compreendemos que campanhas isoladas, palestras e panfletos, de nada adiantam se não existir um trabalho educativo e contínuo desde a infância, precisam receber ensinamentos permanentes de: respeito, cortesia, responsabilidade, ética, normas e regras pré-estabelecidas pelo Código de Trânsito brasileiro. (BECKER, 2015, p. 04 - 05)

Nesse sentido, BECKER (2015), cita que o próprio código de trânsito brasileiro diz que é preciso se ter educação para o trânsito em todas as escolas de primeiro, segundo e terceiro grau, e embora o código de trânsito brasileiro traga essa premissa, a realidade dos temas transversais nas escolas é outra, geralmente são temas esquecidos e pouco trabalhados, cabe ao professor, ter maior consciência dos temas transversais e sua importância para a formação do aluno viver em sociedade, e, buscar abordar tais temas de maneira descomplicada e que privilegie o aluno e seu cotidiano.

A Geografia, portanto, tem grande possibilidade de colaborar com a educação para o trânsito, o que não faltam são temas onde essa abordagem pode ser inserida para desenvolver nos jovens o senso de cidadania, respeito mútuo e colaboração, o que parece não haver são professores suficientes interessados nesse tipo de tema, a maioria das escolas desenvolvem projetos na Semana do Trânsito, são ações isoladas, sem continuidade ou sistematização, projetos que duram alguns dias no ano letivo, a proposta deste trabalho é uma inserção contínua sempre que os temas permitirem para que o aluno se habitue a falar sobre trânsito e entenda a verdadeira postura que deve adotar quando dele estiver participando. (BAPTISTA, 2014, p.23)

Ou seja, para a BAPTISTA (2014), a Geografia é uma disciplina que agrega vários aspectos interessantes que possibilitam trabalhar a educação no trânsito, visto que o trânsito é formado por pessoas, que agem na construção e modificação do espaço geográfico, formando fluxos, passagens, para que possam se locomover nesse espaço, porém a grande deficiência é a falta de professores que se interessem em abordar na sala de aula o tema, dificultando assim o trabalho de temas transversais na disciplina.

Bruns (2006) versa que educar para o Trânsito possibilita intervir nessa situação, procurando desenvolver ações geradoras de melhor qualidade de vida e mais segurança, com atitudes cooperativas no trânsito.

Na nossa sociedade, existe um senso comum de que a competição é necessária para estimular o progresso. No entanto, quando estendida ao trânsito, ela gera conflito e desrespeito. Assim, a Educação deve desenvolver atitudes cooperativas e fazer com que esses conceitos sejam aplicados ao viver social, remetendo a uma nova visão das questões complexas do comportamento do homem no trânsito (BRUNS, 2006, p.5).

Essa manutenção de senso comum de competição precisa ser quebrada, principalmente relacionada ao trânsito, visto que transitar em veículos automotores, se um ciclista, motociclista ou um simples pedestre não é necessária competição e sim respeito, cooperação e união para formar uma sociedade dotada de equidade, oportunidades e melhor qualidade de vida para todos, diminuindo assim, fatores negativos como brigas, acidentes, causados pela falta de respeito e incompreensão.

Dentre os diversos problemas vivenciados pelos indivíduos e que afetam seu convívio em sociedade, encontra-se os problemas relacionados ao trânsito. Por estar diretamente relacionado com o dia-a-dia das pessoas, como um meio delas encurtarem a distância, ganhar tempo e se relacionarem. Tornando assim um problema social, pois nossa sociedade convive com um trânsito onde não há o respeito mútuo, onde as pessoas se agridem diariamente verbalmente e fisicamente, um trânsito que por irresponsabilidades cometidas provocam a morte de inocentes todo ano. (BOMFIM, 2017, p.2)

É por causa dessas irresponsabilidades, é que ocorre morte por discussão, acidentes por pressa entre outros fatores, sendo a educação para o trânsito de suma importância para diminuição e conscientização da população sobre tais temas, pois, todos podem sofrer algum dia por imprudência no trânsito através de outrem. Segundo a Confederação Nacional dos Municípios (2016) o CTB, formou o sistema nacional de trânsito da seguinte maneira:

- ✓ Planejamento;
- ✓ Administração;
- ✓ Normatização;
- ✓ Pesquisa;
- ✓ Registro e licenciamento de veículos;
- ✓ Formação;
- ✓ Habilitação e reciclagem de condutores;
- ✓ Educação;
- ✓ Engenharia;
- ✓ Operação do sistema viário;
- ✓ Policiamento;

- ✓ Fiscalização;
- ✓ Julgamento de infrações e de recursos;
- ✓ Aplicação de penalidades.

No que diz respeito a cidade de Delmiro Gouveia os órgãos fiscalizadores do trânsito são a SMTT (Superintendência Municipal de Transporte Terrestre) e às vezes, da Guarda Cível Municipal. Todos esses órgãos possuem sua legislação e suas regras vigentes.

Para o CNM (2016), é obrigação dos municípios:

- ✓ Planejar e operar o trânsito de veículos, pedestres e animais.
- ✓ Implantar e manter a sinalização viária;
- ✓ Coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito;
- ✓ Executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar a penalidade de multa por infrações de circulação, estacionamento e parada;
- ✓ Fiscalizar a realização de obras ou eventos que possam Perturbar ou interromper a livre circulação de veículos e pedestres, ou colocar em risco sua segurança;
- ✓ Implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo;
- ✓ Promover programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;
- ✓ Planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes;
- ✓ Registrar e licenciar, na forma da legislação, ciclomotores, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal.

No que se refere a SMTT do município de Delmiro Gouveia, ela apenas fiscaliza a postura dos condutores de veículos automotores do município e estacionamento em locais proibidos, embora não haja uma eficácia comprovada, devido a má gestão do órgão a cidade apesar de todos os problemas que enfrenta é organizada, porém, com o crescimento populacional e com o aumento da frota de veículos automotores de todas as modalidades faz-se necessário pensar a longo prazo em estacionamentos alternativos, seja privativo ou não para desafogar as ruas centrais da cidade que cotidianamente é cheia de longas fileiras de carros, muitas vezes atrapalhando o fluxo de outros veículos e de pedestres, motociclistas e outros, evitando assim que se ocorra acidentes que poderiam ser evitados, nesse sentido :

Os acidentes de trânsito constituem significativa fonte de despesas na gestão da saúde pública brasileira. Em contrapartida, sua prevenção representa importante ato de gestão da saúde pública, tanto pela redução de gastos diretos no Sistema Único de

Saúde (SUS), como pela redução das despesas indiretas junto ao sistema de seguridade social, as vítimas e seus familiares e ao sistema econômico em geral. Este artigo tem como objetivo demonstrar que a garantia do direito a saúde é um desafio agravado pelas despesas destinadas ao atendimento e tratamento das vítimas de acidentes de trânsito. Busca, ainda, estabelecer a importância da efetivação das dimensões da prevenção, enquanto dever do Estado, em termos jurídicos de acesso a saúde (MASSAÚ e ROSA, 2016, p. 31)

Ou seja, quando há um grande índice de acidentes de trânsito o estado obtém despesas maiores com o gasto em saúde pública e indenizações, se as fiscalizações e a organização trabalhassem para fazer com que esses índices diminuíssem os hospitais não estariam superlotados com inúmeras vítimas de acidentes que muitas vezes vem a óbito, ficam sequela das ou incapacitadas de voltar a conduzir veículos automotores.

O trânsito, de maneira geral, é um tema que tem se mostrado bastante problemático nas estatísticas do Brasil e de outros países. O crescente aumento da frota de veículos veio acompanhado de um crescente aumento nos índices de acidentes com vítimas, na maioria deles envolvendo jovens, o que além de ser um sério problema de saúde pública, pois quem se fere em acidentes precisará de atendimento médico/hospitalar, na outra ponta do processo se mostra também um problema de educação pública, pois muitos dos acidentes que acontecem são precedidos de uma infração à lei e de um comportamento inadequado (BAPTISTA, 2014, p.9)

Segundo BAPTISTA (2014, p.12) o aumento de frota, elevou os índices de acidentes, porém, estes ocorrem geralmente, quando o condutor infringe alguma norma ou lei e acaba se vitimando ou vitimando outro condutor que poderia estar se locomovendo corretamente em seu veículo, nesse sentido, torna-se importante destacar que a educação no trânsito é imprescindível, apesar de que maioria dos condutores buscam meio de burlar as leis, mesmo com regras rígidas no que diz respeito a aquisição da carteira nacional de habilitação, (CNH), os condutores ainda infringem leis, e esquecem o quanto é importante repetir as regras, e leis que regem o Sistema Nacional de trânsito de maneira geral.

4.3 O CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

O código de trânsito brasileiro segue como base a constituição do Brasil, respeitando os acordos internacionais como a convenção de Viena e o acordo com do MERCOSUL.

Haja vista que a convenção de Viena se deu em 1968 com o objetivo de padronizar as normas de trânsito internacionais em diversos países incluindo o Brasil, permitindo assim que tanto os cidadãos brasileiros como os estrangeiros possam se deslocar de um país para o outro com segurança mesmo que os mesmos não conheça o idioma local. O acordo com o

MERCOSUL se deu só em 1992 quando foi estabelecido normas para unificar as normas de trânsito entre os países membros do bloco.

Segundo o código de trânsito brasileiro da Lei 9.503 de 23/09/1997 diz que, todo condutor tem a obrigatoriedade de saber e cumprir a legislação de trânsito, caso contrário o motorista estará sujeito a sanções penais sempre que transgredi-las e em hipótese alguma o desconhecimento das normas de trânsito pode ser usado como defesa diante de um ato infracional. E traz em seu primeiro capítulo os seguintes artigos e incisos, Código de trânsito brasileiro (1997, p. 11)

Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este código. § 1º 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. § 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito. § 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro. § 4º (Vetado.) § 5º Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio ambiente. **Art. 2º** São vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais.

Parágrafo único. Para os efeitos deste código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública e as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas. **Art. 3º** As disposições deste código são aplicáveis a qualquer veículo, bem como aos proprietários, condutores dos veículos nacionais ou estrangeiros e às pessoas nele expressamente mencionadas. **Art. 4º** Os conceitos e definições estabelecidos para os efeitos deste código são os constantes do Anexo I.

No capítulo acima, o código brasileiro de trânsito, versa sobre as disposições e sobre onde alcança sua legislação no âmbito do território nacional, traz também disposições gerais em seu segundo capítulo que fala o seguinte.

Art. 5º O Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos estados, do Distrito Federal e dos municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades. (CTB, 1997, p. 12)

E versa sobre os objetivos que devem ser alcançados com o sistema nacional de trânsito:

Art. 6º São objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito:

I – estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, com vistas à segurança, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental e à educação para o trânsito, e fiscalizar seu cumprimento; II – fixar, mediante normas e procedimentos, a padronização de

critérios técnicos, financeiros e administrativos para a execução das atividades de trânsito; III – estabelecer a sistemática de fluxos permanentes de informações entre os seus diversos órgãos e entidades, a fim de facilitar o processo decisório e a integração do sistema.

Já de acordo com o assessor Wellington Johann (2019, p. 1) - especialista em prevenção de acidentes no trânsito do portal do trânsito:

Em janeiro de 1998 campanhas alertavam sobre o início da vigência do Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Algo desconhecido para os brasileiros, já que regras e critérios para transitar em ruas e vias eram rudimentares até então, mas que prometia ser uma das legislações mais modernas e avançadas do mundo direcionada à educação viária, normas de conduta, infrações e penalidades. A então nova legislação – que completou 21 anos no dia 22 de janeiro de 2019 – nasceu com 341 artigos, e o objetivo de reduzir o número de mortos e feridos no trânsito e, ainda, com a ambição de transformá-lo em um lugar melhor para todos.

Na fala do especialista de trânsito lembra o desafio que o país enfrentaria a partir daquele momento até os dias atuais onde uma incógnita se criava sobre nova legislação que estava sendo fundada com 341 artigos com um objetivo de modernizar junto com os avanços globais de educar e criar normas de conduta para inibir a violência no trânsito. Já o texto do Pnatrans traz o seguinte:

Os acidentes de trânsito são reconhecidos pela Organização Mundial de Saúde (OMS) como um grave problema de saúde pública e uma das principais causas de mortes e lesões em todo o mundo. Além do elevado custo para os serviços de saúde e para as economias dos países, podendo atingir de 1% a 3% do Produto Interno Bruto (PIB) (ONU, 2011), os acidentes de trânsito desencadeiam diversos traumas para a sociedade e as relações sociais, além de acarretar a perda precoce de vidas. É necessário compreender que o trânsito é primordial para o desenvolvimento nacional. Facilita a circulação de pessoas e bens, melhora o acesso à educação, aos serviços de saúde, ao emprego e ao desenvolvimento. A Segurança Viária envolve a responsabilidade quanto à mobilidade das pessoas e veículos na via, bem como a complexa dinâmica de compartilhamento de espaço, até o estabelecimento de normas de circulação com o objetivo de proteger os usuários e evitar reflexos negativos em todo o aparato estatal. O desenvolvimento desordenado das cidades, com vias pouco interconectadas, ocasiona prejuízo à mobilidade urbana, dificuldades para a melhoria na infraestrutura pela falta da aplicação dos conceitos relacionados à segurança das vias. Um grave sintoma disso é a perda significativa de vidas, danos à integridade psicológica e física das pessoas e perdas econômicas da ordem de bilhões de dólares (PNATRANS,2018 p.11)

Nesse sentido Pnatrans afirma que os acidentes segundo a OMS, se tornaram um problema de saúde pública, elevando assim os gastos com saúde, gastos esses que poderiam ser evitados se os condutores tivessem consciência de suas ações dentro do trânsito, os acidentes trazem sérios prejuízos de modo geral, para a sociedade. Ainda no texto do (PNATRANS, 2018, p.13)

Há algum tempo, discute-se, no Brasil, principalmente entre especialistas dos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito e mesmo da Casa Civil da Presidência da República, a necessidade de um projeto que altere de maneira substancial o modo como o trânsito no Brasil é concebido e a forma como é gerido e organizado. Apesar de as divisões e estruturas estarem

relativamente bem definidas no CTB, o modelo atual necessita de fortalecimento para efetivar a integração plena dos órgãos. Neste processo, é primordial o fortalecimento de órgãos na governança da implementação do PNATRANS.

Ou seja, para o PNATRANS é necessário que exista uma gestão única e eficaz na organização do trânsito, possibilitando que problemas pontuais sejam resolvidos ou extinguidos de vez. Portanto, o PNATRANS foi criado com um intuito de reduzir os números de acidentes e mortes no trânsito como versa o seu texto.

O objetivo geral da Lei nº 13.164, de 2018, que criou o PNATRANS, é de que o índice nacional de mortos por grupo de habitantes e o índice nacional de mortos por grupo de veículos seja reduzido à metade ao final do prazo de dez anos relativos aos índices apurados no ano de entrada em vigor do Plano, ou seja, 2018, conforme já mencionado. Compete ao CONTRAN fixar tais metas para cada Unidade da Federação. Nesse sentido, apresentam-se na Tabela, a seguir, as metas de redução desses índices nacionais de mortos discriminados para cada Estado, para o Distrito Federal e para a Polícia Rodoviária Federal. (PENATRANS, 2018, p.25)

Portanto, o PNATRANS foi criado com o intuito de gerir melhor o trânsito, através de métodos que aplicados possam possibilitar a queda de acidentes de trânsito pela metade num prazo de dez anos, mas para que isso ocorra há sim a necessidade de ampliar a fiscalização assim como a educação para o trânsito de modo geral, que integre todos os setores, que vão desde a escola, autoescolas e os órgãos fiscalizadores em todas as suas instancias.

4.3.1 AS NORMAS DE TRÂNSITO

Assim sendo compete à união de legislar as normas no trânsito e transporte, na qual repassará aos Estados e municípios a responsabilidade de implantar políticas públicas de educação e segurança no trânsito para a sociedade, na forma também de orientação, ou seja, é a divisão do dever do estado que este assegurado ao cidadão brasileiro dentro da carta magna, estabelecido dentro da constituição Federal de 1988. Partindo desse pressuposto;

E possível identificar três dimensões complementares do processo de regulação dos sistemas sociais: a regulação institucional, normativa e de controle; a regulação situacional, ativa e autônoma; e a “regulação conjunta” (REYNAUD & JOÃO, 2015, p.370)

Assim sendo vê-se através dos autores acima que o trânsito segue uma hierarquia o estado e suas instituições atuando de forma autônoma com suas normas de controle de

conscientização da sociedade, e não acarrete a contribuir para aumento de veículos automotores nas rodovias, provocando o autoconsumo humano que por consequência acaba causando transtornos de locomoção.

Atualmente as cidades brasileiras convivem com problemas característicos das áreas urbanas, decorrentes de seu rápido crescimento e falta de políticas eficazes para o seu ordenamento. O aumento da impermeabilização do solo; o alto índice de concentração da população urbana; a falta de áreas livres; espaços de lazer; a poluição; os riscos de acidentes naturais ou provocados pelo homem configuram-se em ações de planejamento ineficazes, cujos resultados conduzem a uma queda da qualidade de vida da população. (LONDE & MENDONÇA, 2014, p.139)

Por consequência nota-se que o desenvolvimento urbano decorre também pela ineficiência de políticas públicas que ordene o crescimento geográfico em grandes centros urbanos sem a devida tratativa em criar espaços de lazer ou áreas livres de estacionamento, a falta dessas políticas públicas provoca a concentração de grandes congestionamentos de veículos nessas áreas acarretando riscos de acidente e essência maléfica à saúde humana. Nesse sentido, há a existência do estatuto das cidades, leva em consideração.

Os princípios básicos desse Estatuto são o planejamento participativo e a função social da propriedade, visando o bem coletivo que engloba não só a proteção ambiental, mas também o bem-estar e a segurança de todos os cidadãos. Mas por se tratar de uma lei geral, para ser plenamente aplicável aos Municípios, necessita-se que estes editem seus Planos Diretores Municipais, pois são eles que vão concretizar em âmbito municipal todas as diretrizes e instrumentos de política urbana dispostos no Estatuto da Cidade. A partir do que se entende por justiça e a partir do conceito de cidade justa podemos analisar este Estatuto, e assim, compreender os fatores que levam a minimização da exclusão social e as condições, que por outro lado, ampliem as estratégias de inclusão para, desta forma, promover um desenvolvimento. Sustentável e contínuo da cidade. (MALDANER & SANTIN, 2015, p.5; 6)

Já levando em consideração o que Bonfim (2017) defende, concordamos ao entendermos que as leis em si não são suficientes para promover mudanças no comportamento humano é preciso que a escola venha assumir sua função política e pedagógica visando proporcionar uma mudança nos comportamentos relacionados ao trânsito.

Pode-se dizer que a fiscalização traz consigo uma forte carga pedagógica, visto que as sanções aplicadas, em regras, têm o condão de mudar comportamentos perigosos, reeducando as pessoas e melhorando as condições de segurança do trânsito. Essa ideia não está errada, porém ela carrega uma meia verdade, sob o ponto de vista de que houve uma sanção, significa que a infração fora cometida e falhou a prevenção (NASSARO, 2014, p. 199).

Então é interessante observar de como o trabalho pedagógico esta sendo realizado nas instituições de ensino, de como é importante para o aluno a mudança no seu comportamento de conduta da entrada até a sua saída da sala de aula no seu desenvolvimento como cidadão, segundo os autores acima problematizar esses pontos seria bastante importante porque tem-se a partir de fatos concretos que tem se ocorrido cotidianamente.

Em uma sociedade, é necessário o uso das leis para estabelecer regras sobre o comportamento humano, mas é a educação que vai conscientizar o indivíduo a respeitá-las. Para que possa acontecer uma mudança, não basta punir o agressor e/ou ser enérgico. É necessário colocar em prática as ações educativas para que o comportamento no trânsito seja eficaz, pois é formando cidadãos conscientes, conhecedores das regras e normas de circulação que se alcançará uma sociedade mais responsável que valoriza e respeita a vida. (FURTADO & PROSCENCIO, 2016, p.484).

Em vista disso os autores ressaltam que mesmo que a fiscalização no trânsito traga com si uma forte carga pedagógica, e que suas sanções sendo aplicadas em regras tendo o seu atributo especial de mudar comportamentos perigosos na reeducação das pessoas estejam corretos, as ações negativas não deixarão de acontecer se não houver a prevenção, ou seja, a sociedade tem que fazer sua parte. Educação e trânsito nem sempre são abordados com ênfase nas instituições educativas, existe diversas ferramentas que auxiliam os profissionais de educação para o trânsito que podem ajudar como experiência no assunto principalmente quando se tratar de uma determinada localidade.

Segundo o artigo publicado sobre trânsito e risco, consequências da modernidade de Novak e Corona (2017) a Mobilidade urbana é definida pela Política Nacional da Mobilidade Urbana Sustentável, desenvolvida pelo Ministério das Cidades (BRASIL, 2004), como atributo associado às pessoas e bens e, que está relacionada às necessidades de deslocamentos no espaço urbano, de acordo com as atividades nele desenvolvida. Neste sentido:

Devido ao aumento populacional e à crescente urbanização o legislador passou a editar normas na tentativa de ordenar o uso e ocupação do solo, nesse ínterim, a Constituição Federal de 1988 dispôs sobre a política urbana, nos artigos 182 e 183, ordenando ao Poder Público municipal, no primeiro artigo, a política de desenvolvimento urbano, tendo por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem estar de seus habitantes. (FEIJÓ & BRITO, 2015, p.03).

Logo, as questões de sustentabilidade e da mobilidade urbana estão ligadas às políticas públicas que contribuam para um bom desenvolvimento sustentável atribuindo o espaço urbano como meio de deslocamento de diversas atividades nelas agregadas.

A negligência caracteriza-se pela não tomada de uma atitude tida como adequada em determinada situação, como, por exemplo, a desatenção à manutenção dos sistemas de segurança do veículo. Em outras palavras, a negligência consiste num comportamento omissivo. A imprudência, por sua vez, difere da negligência por não se caracterizar pela omissão, mas por uma ação contrária ao esperado, como, por exemplo, o desrespeito aos limites de velocidade estabelecidos para as diversas vias. Já a imperícia consiste na falta de requisitos teóricos, técnicos e práticos para execução de determinada atividade, como, por exemplo, a inaptidão para a condução de veículo automotor (KOROA & NOVAK, 2017, p.106).

Portanto, esses estudiosos atribuem fatores de imprudência como falar ao telefone enquanto está dirigindo onde o sujeito está passivo de levar multa no valor de R\$130,17 de acordo com CTB e soma de quatro pontos na CNH sendo infração média podendo ser agravada e aumentando o valor da multa para R\$293,47 se a autoridade ali presente entender que o sujeito estava manuseando o produto caracterizando falta de atenção, prevenção e de segurança do condutor no veículo com os pedestres a não ser que o aparelho esteja fixado adequadamente no para brisa dianteira do veículo ou no painel. Outro fator é o excesso de velocidade, são requisitos básicos que deixados de cumprir o condutor pode ficar desatencioso para conduzir veículo automotor.

No Brasil, algumas formas de enfrentamento e controle de acidentes no trânsito foram implementadas, entre elas se destacam o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), em 1998, que define atribuições aos órgãos ligados ao trânsito e estabelece normas de conduta, infrações e penalidades para os usuários ⁹. Outra medida implementada pelo setor público, a Lei Seca, de 2008, alterou parte do CTB e instituiu taxa de alcoolemia zero para todos os condutores de veículo automotor e estabeleceu penalidades como multa, suspensão do direito de dirigir por 12 meses e apreensão do veículo na identificação de qualquer concentração de álcool por litro de sangue e mais, classificaram como crime com pena de reclusão, quando a concentração de álcool for superior a 0,6g/L ¹⁰.³ (ABREU, 2017, p.02)

Nesse sentido para ABREU (2017), diz que endurecimento das leis e das penas para infratores é o que pode reduzir as elevadas taxas de acidentes e mortes no trânsito, porém, esses números, com o crescimento das cidades e das frotas de veículos tendem a crescer, fazendo assim com que o estado gaste mais com internamentos de pessoas por acidentes de trânsito.

Estudos brasileiros analisaram o impacto dessas legislações nos acidentes de trânsito e mostraram que o efeito do CTB começou a ser sentido, em todo o país, já durante o Carnaval de 1998, um mês após o início de sua vigência, quando houve uma redução de 45% no número de acidentes em relação ao mesmo período de 1997 ¹¹. Em relação à Lei Seca, pesquisa realizada nas capitais brasileiras identificou que nos dois primeiros meses após a sua implantação no país, em 2008, a frequência dos condutores que informaram dirigir após beber diminuiu de 2,2% para 1,3%, mas voltou a aumentar para 2,8%, em 2009 ¹². Outros estudos estimam que a Lei Seca foi responsável pela redução em 28,3% das internações hospitalares decorrentes de acidentes de trânsito, em 42% do tempo de internação e em 36% dos gastos hospitalares, que por sua vez resultou em economia de mais de R\$ 23 milhões aos cofres públicos ¹³.⁴ (ABREU, 2017, p.02)

³ 9. Brasil. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Diário Oficial da União 1997; 24 set.

10. Brasil. Lei nº 11.705, de 19 de junho de 2008: altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que “institui o Código de Trânsito Brasileiro”, e a Lei nº 9.294, de 15 de julho de 1996, que dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumíferos, bebidas alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas, nos termos do § 4º do art. 220 da Constituição Federal, para inibir o consumo de bebida alcoólica por condutor de veículo automotor, e dá outras providências. Diário Oficial da União 2008; 20 jun.

⁴ 11. Traumann T. Paz na estrada. Veja 1998; (1536): 68-9.

Ou seja, o endurecimento das leis e normas inicialmente contribui para que os condutores tomem consciência dos seus deveres, e assim o número de acidentes por imprudência ou embriaguez diminua, porém, há posteriormente um relaxamento por parte desses condutores, como se as leis perdessem sua eficácia, ou os condutores perdessem o medo das punições oriundas das infrações cometidas. Conforme aponta os dados;

Neste estudo, o maior impacto sobre a mortalidade parece estar relacionado com a implantação do CTB, uma vez que a redução nas taxas foi mais elevada no ano imediatamente posterior à sua implantação. Isso é consistente com estudo nacional que analisou o impacto imediato do CTB sobre a redução de lesões e mortes relacionadas ao trânsito nas estradas interestaduais brasileiras e identificou uma redução de 21,3% dos acidentes e de 24,7% nas mortes imediatas, salvando 5.962 vidas nas estradas do país ²⁵. Entretanto, após 1999, observou-se que praticamente não houve mais reduções nas taxas de mortalidade atribuíveis às normas do CTB, fato que pode estar relacionado ao relaxamento na supervisão e no fiel cumprimento das sanções previstas na legislação ²⁵.⁵ (ABREU, 2017 P.09)

Nesse sentido, educar para o trânsito torna-se um desafio, visto que muitos condutores dirigem sem se importar com os impactos de suas ações no trânsito.

4.3.2 LEIS DE TRÂNSITO QUE REGEM O MUNICÍPIO DE DELMIRO GOUVEIA

Delmiro tem as seguintes leis que regem o trânsito municipal em consonância com o código de trânsito brasileiro Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, e legislação correlata, lei nº920/08-GP, de 02 de Janeiro de 2008, que cria a SMTT- Superintendência Municipal de transporte e trânsito Lei 1.223 de 23 de Abril de 2018, que dispõe sobre a captura de animais em vias públicas, e multa aos proprietários. Foi implantada também a lei 1.177 de 04 de abril de 2017, que institui a semana de acessibilidade e valorização da pessoa com deficiência. Essa lei visa a valorização e inserção das pessoas com deficiência como parte da sociedade e também parte que compõe o trânsito, afinal, é de suma importância para o município a acessibilidade para pessoa portadoras de deficiência de moderadas a severa, e que essas pessoas sejam respeitadas, pois para maioria dos condutores de veículos automotores as pessoa portadoras de deficiência são um empecilho na sua pressa de ir e vir, e muitas vezes são desrespeitadas por esses condutores. Para o DENATRAN-PR (2019)

12. Moura EC, Malta DC, Morais Neto OL, Penna GO, Temporão JG. Direção de veículos motorizados após consumo abusivo de bebidas alcoólicas, Brasil, 2006 a 2009. Rev. Saúde Pública 2009; 43:891-4.

13. Mello-Jorge MHP, Koizumi MS. Acidentes de trânsito causando vítimas: possível reflexo da lei seca nas internações hospitalares. Revista ABRAMET 2009; 27:16-25.

⁵ 25. Departamento de Análise de Situação de Saúde, Secretaria de Vigilância em Saúde, Ministério da Saúde. Saúde Brasil 2004: uma análise da situação de saúde. Brasília: Ministério da Saúde; 2004.

Segundo a Organização Mundial de Saúde (OMS), nos países com níveis superiores de saúde, educação e cultura, 10% da população, em tempo de paz, possui algum tipo de deficiência. No Brasil, este percentual tem altas dimensões, que segundo estudos pode chegar a mais de 40%. Observamos que o número pode ser muito maior se considerarmos o número de pessoas no núcleo familiar envolvidas com a problemática econômica, emocional e social da pessoa com deficiência e as altas taxas de desnutrição, de violência urbana (destacando-se a liderança do Brasil nos acidentes de trânsito), aliados a um precário sistema de saúde e educação. É preciso despertar para o exercício da cidadania, em que todos tenham o direito de ir e vir com segurança, autonomia social e moral, sem perigo para o bem estar físico, psicológico, social, individual ou coletivo. As pessoas com deficiência são pessoas de diferentes idades, nível socioeconômico, profissões, motivações, necessidades para se locomover e utilização dos meios de transporte.⁶ (DENATRAN-PR, 2019,).

Haja vista, são pessoas que devem ser respeitadas no trânsito, para que isso aconteça é necessário que haja formação cidadã na busca de inserir essas pessoas no trânsito e mostrar para as demais, que as pessoas com deficiência são sim, capazes de fazer parte e utilizar os diversos meios de transportes. Ainda para o DENATRAN-PR (2019), As deficiências nos existem mais diversos graus, sendo eles,

Dificuldades locomotoras:

- ✓ Pessoas que usam bengala, muletas, cadeiras de rodas, com membros inferiores mutilados, que usam algum tipo de aparato ortopédico fixo ou provisório (gesso, ataduras ou curativos), mães com crianças no colo, com sacolas, entre outras.

Dificuldades corporais:

- ✓ Pessoas idosas, cardiopatas, reumáticas, obesas, extremamente baixas ou de estatura elevada ou com membros inferiores ou superiores lesados.

Dificuldades sensoriais:

- ✓ Pessoas com perda de visão parcial ou total, ou problemas clínicos como: graus elevados de cataratas, astigmatismo, hipermetropia, estrabismo e daltonismo; com perda parcial ou total de audição, com problemas de fala total ou parcial.

Dificuldades mentais/culturais

- ✓ Pessoas com diferentes graus de incapacidade mental, analfabetos, sem domínio do idioma português.

Levando em conta os diversos graus de deficiência cada pessoa deve ser tratada de acordo com sua necessidade, e para cada tipo de deficiência há uma necessidade de especificidades, que os ajudam a se locomover de um lugar a outro.

⁶ Informação disponível em: <http://www.educacaotransito.pr.gov.br/pagina-285.html>, acessada em 21/04/2019, as 22:22.

4.3.3 FROTA DE VEÍCULOS E NÚMERO DE ACIDENTES

Segundo o DETRAN- AL, (2018), foram registradas 589 mortes por acidentes de trânsito, 19.805 pessoas foram vítimas de acidentes, a maior quantidade de acidentes são vítimas de moto, que chega a um percentual de 76%, onde outros 60% são usuários de moto, pedestres ou ciclistas, estimando assim um custo anual para tratar pessoas acidentadas de 270 milhões de reais. Falta de educação misturada a imprudência, tem causados danos irreparáveis as pessoas no trânsito, levando a um gasto exorbitante para custear o tratamento de pessoas acidentada, esses gastos deveriam ser evitados, sobrando assim mais dinheiro para investir em outros setores que beneficiem a sociedade como um todo, aqui, vale ressaltar o quanto é importante uma educação para o trânsito humanizado e cidadã, pois não somos máquinas e devemos cuidar da vida dos demais que fazem parte do trânsito cotidianamente como cuidamos da nossa vida, evitando assim prejuízos financeiros e até prejuízos irreversíveis como ficar com alguma sequela ou até perder a vida.

4.4 CRIAÇÃO DA SUPERINTENDÊNCIA MUNICIPAL DE TRANSPORTE E TRÂNSITO E SUAS AÇÕES NO MUNICÍPIO DE DELMIRO GOUVEIA - AL

A Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito foi criada pela lei nº920/08-GP, de dois de janeiro de dois mil e oito, pelo então prefeito José Cazusa de Oliveira, e tem como principais objetivos o estabelecimento diretrizes que visem à segurança, fluidez, o conforto, a defesa ambiental a educação para o trânsito e fiscalizar seu cumprimento: fixando mediante normas e procedimentos a padronização de critérios técnicos, financeiros e administrativos, para a execução das atividades de trânsito, como também estabelecer a sistemática de fluxo permanente de informações entre seus diversos órgãos e entidades, a fim de facilitar o processo decisório e a integração do sistema, fomentando a interação entre o poder público municipal e a sociedade civil organizada, na busca de subsídios necessários ao aperfeiçoamento do sistema municipal de trânsito.

A partir desses objetivos, a SMTT, tem também diversas atividades e em 2018, foi implantado no município o projeto SMTT para todos, que tem atividades que começaram a ser desenvolvidas nas escolas Municipais. Para prefeitura de Delmiro Gouveia (2018);

A Prefeitura de Delmiro Gouveia, por meio da Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito (SMTT), a partir do dia 18 de setembro, iniciara o Projeto SMTT para Todos. O projeto foi idealizado como forma de disseminar, mais incisivamente, a importância do respeito às leis de trânsito, por meio da conscientização de um número maior de pessoas. O objetivo é que, ao conhecerem e respeitarem as leis, estas pessoas contribuam para um trânsito mais harmônico e seguro. Visando, por meio de atividades lúdicas e da arte, propiciar para as comunidades e escolas delmirenses informações sobre trânsito, buscando implantar a cultura da valorização da vida. Tem como foco criança e adolescentes, por enxergarem que elas são os maiores agentes transformadores e multiplicadores. Além de realizar blitz educativas nas principais avenidas da cidade. Para os alunos, uma forma divertida de aprender, e para os educadores, a forma de maior eficácia. Eles terão noções sobre cuidados como andar no banco de trás, atravessar a rua na faixa de pedestres, compreensão de semáforos, do significado de algumas placas, uso adequado de capacetes e educação no trânsito. As atividades contarão com a parceria da Secretária Municipal de Saúde que apresentara aulas de primeiros socorros, através das equipes do SAMU. Entendemos que a SMTT é um órgão educativo, e a partir do momento que as pessoas têm conhecimento das nossas atividades, elas tornam nosso trabalho mais eficaz, frisa Julio Noia – Agente de trânsito da SMTT.⁷

As atividades exercidas pela SMTT são de suma importância, pois, busca a conscientização da população para conhecer e respeitar as leis que regem o trânsito, possibilitando assim, a harmonia e o respeito entre as partes que compõem o mesmo e a melhor organização no fluxo de veículos e a mobilidade de seus usuários de forma geral.

Em 2018 o prefeito da cidade de Delmiro Gouveia, instituiu aos agentes da SMTT o adicional de risco de vida, essa era uma reivindicação antiga dos agentes, por melhores condições de trabalho.

4.4.1 AÇÕES DA SMTT E A EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO NA ESCOLA

A Superintendência Municipal tem ações positivas no que tange a atuação do órgão na organização do trânsito, como também, um projeto voltado a levar a educação para o trânsito até as escolas, intitulado “Trânsito seguro começa na escola”, que visa levar aos alunos da rede pública municipal conhecimentos acerca de todos os fatores que norteiam a existência do trânsito, desde a legislação, direitos e deveres das pessoas que compõem o trânsito como também o conhecimento sobre as placas de sinalização e seus significados. Com isso o próprio projeto traz os seguintes objetivos.

Objetivo Geral:
Desenvolver a consciência a respeito da importância das leis e normas de trânsito;

⁷ Informação encontrada em: <https://www.delmirogouveia.al.gov.br/single-post/2018/09/07/SMTT-de-Delmiro-Gouveia-inicia-no-pr%C3%B3ximo-dia-18-o-Projeto-SMTT-para-todos>, acessada em 08/04/2019, Às 17:54

Objetivos Específicos:	
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Conhecer a sinalização de trânsito e suas interpretações; ✓ Analisar as regras e leis de como manter o trânsito seguro; ✓ Interpretar as placas de sinalização ✓ Reconhecer as cores do trânsito; 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Identificar quais são os principais motivos pelos quais os acidentes de trânsito acontecem e como podem ser evitados; ✓ Trabalhar virtudes como: Tolerância, paciência, atenção e responsabilidade. ✓ Aprender sobre as histórias dos meios de transporte;
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Registrar comportamento dos motoristas e pedestres nas públicas; ✓ Identificar as principais causas de acidentes no trânsito; ✓ Analisar atitudes positivas e negativas no trânsito; ✓ Desenvolver a atenção, aplicando-a a obediência à sinalização de trânsito; 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Construir comportamentos e valores que impactam na vida das pessoas, como a solidariedade, paciência, tolerância e respeito, de forma a melhorar a convivência das pessoas no trânsito; ✓ Incentivar a educação no trânsito por meio de aplicações em diversas disciplinas; ✓ Conhecer quais são os locais de risco e como evitá-los ao brincar e andar na rua; ✓ Explorar quais são as atitudes seguras para os pedestres.

Tabela 01: Objetivos da SMTT Projeto Educação para o Trânsito começa na escola.

Fonte: Projeto trânsito seguro começa na escola, SMTT, 2019.

Todos esses objetivos trabalhados juntamente com uma educação ética e que zele pelo bom comportamento dentro da sociedade são significativos, pois visa com que os alunos pensem e repensem, não somente seus valores éticos e morais, mas sim, tome conhecimento a

respeito de como é composto o trânsito e toda legislação que o norteia, seja ela em forma de leis, aplicáveis caso haja infração por conta de mau comportamento do condutor ou sobre sua sinalização, que convenhamos, é ampla e necessária para o trânsito funcionar de uma maneira positiva, pois mesmo sendo simbólica a sinalização é quem norteia os motoristas a dirigir de acordo com as leis que regem o trânsito.

5 RESULTADOS E DISCUSSÕES

5.1 Questionário sobre a temática “Trânsito e à Mobilidade em Delmiro Gouveia-AL” realizado na Escola Municipal Elizeu Norberto nas Séries Iniciais do Ensino Fundamental

A escola municipal de educação básica (ver figura 2), fica situada na zona urbana, rua Manoel Ribeiro no bairro Bom sossego, no município de Delmiro Gouveia-AL, com 58 funcionários no total organizados por ciclos, 396 alunos matriculados, a escola dispõe de uma boa infraestrutura com rampa de acesso para cadeirantes, 9 salas com boa ventilação, com sala de laboratório de informática, sala de professores, sala da coordenação, biblioteca, banheiros, cantinas e de atendimento especial além de equipamentos como DVD, copiadora e retroprojetor. Foi a escola que recebeu o projeto piloto da SMTT intitulado trânsito seguro começa na escola.



Figura 02: Escola Municipal de Educação Básica Elizeu Norberto

Fonte: foto do autor (2019)

De modo geral, foram entrevistadas 69 pessoas, distribuídas conforme está disposto no gráfico:

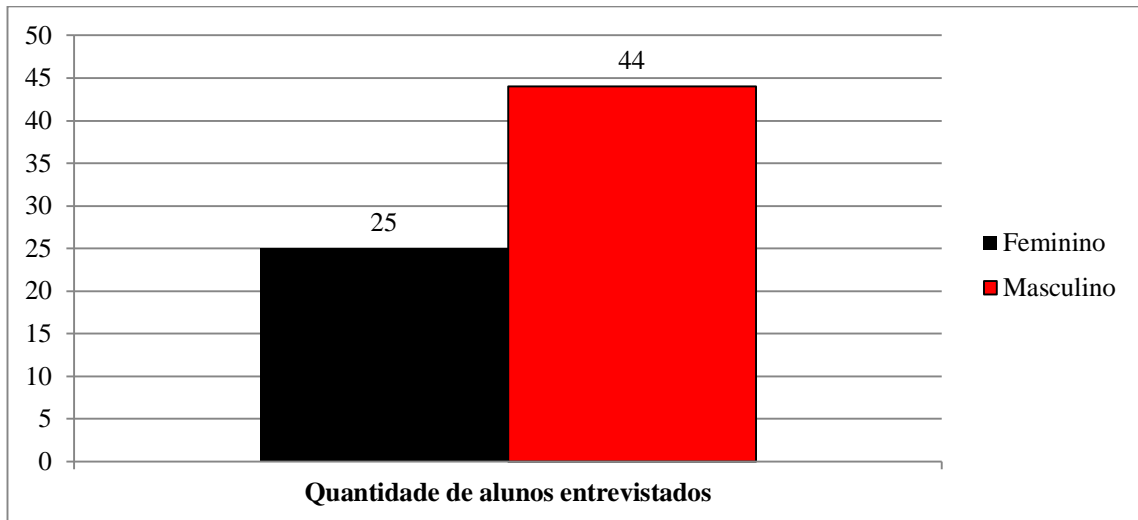


Gráfico 01: Quantidade de alunos entrevistados

Fonte: dados da pesquisa de campo (2019)

De acordo com o questionário aplicado foi perguntado qual era a condição dos alunos para se locomover no trânsito e as respostas foram as seguintes: para condutores de carros foi obtida uma quantidade de zero aluno, assim como também para condutores de outros veículos e motocicletas, assim, fica nítido que a grande maioria sessenta alunos é pedestre e outros nove fazem uso de bicicleta para se locomoverem no dia a dia.

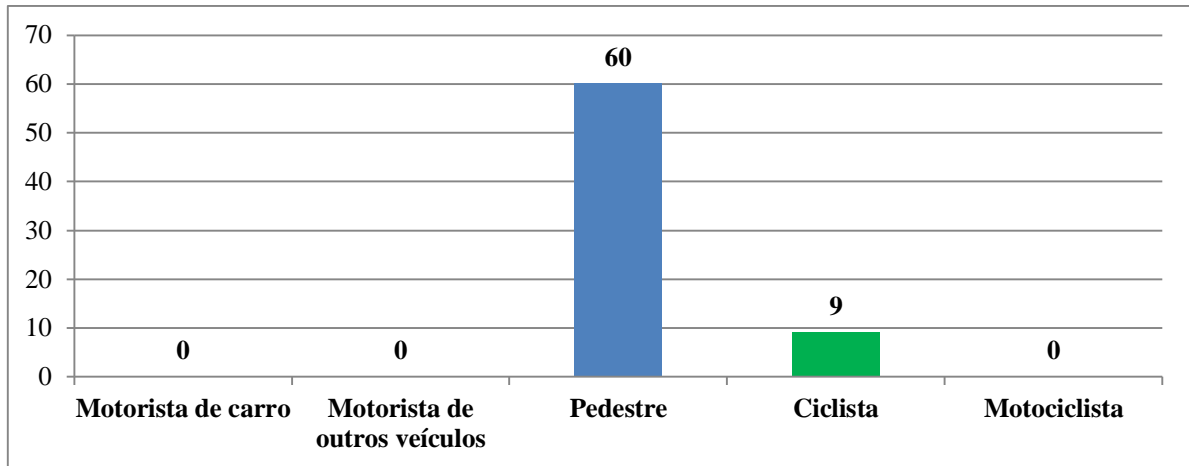


Gráfico 02: Condição predominante dos alunos no trânsito

Fonte: dados da pesquisa de campo (2019)

Foi também pesquisado a faixa etária dos alunos e ficou dividido da seguinte maneira, alunos de até dezoito anos somaram cinquenta e sete entrevistados, entre dezenove e vinte quatro foram nove entrevistados nas demais faixas etárias não houve, pois é inadequado para a modalidade de ensino, como podemos constatar no gráfico a seguir:

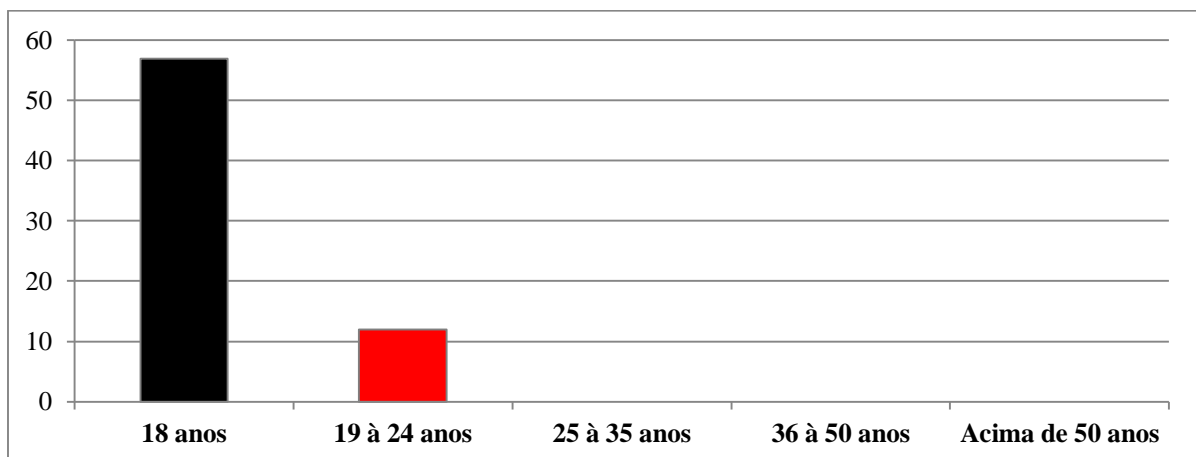


Gráfico 03: Faixa etária dos alunos entrevistados

Fonte: dados da pesquisa de campo (2019)

No sentido da educação básica, são acordados que todos os alunos terminem os níveis de ensino até os 17 anos, que é a idade limite para conclusão do ensino médio, porém a realidade das escolas públicas é bem diferente, pois atrelado a falta de consciência e cuidados dos pais, há muita evasão escolar, fatos esses que, ficam para uma discussão posterior sobre o tema abordado.

5.1.2 Atuação do Órgão Responsável pelo trânsito da cidade

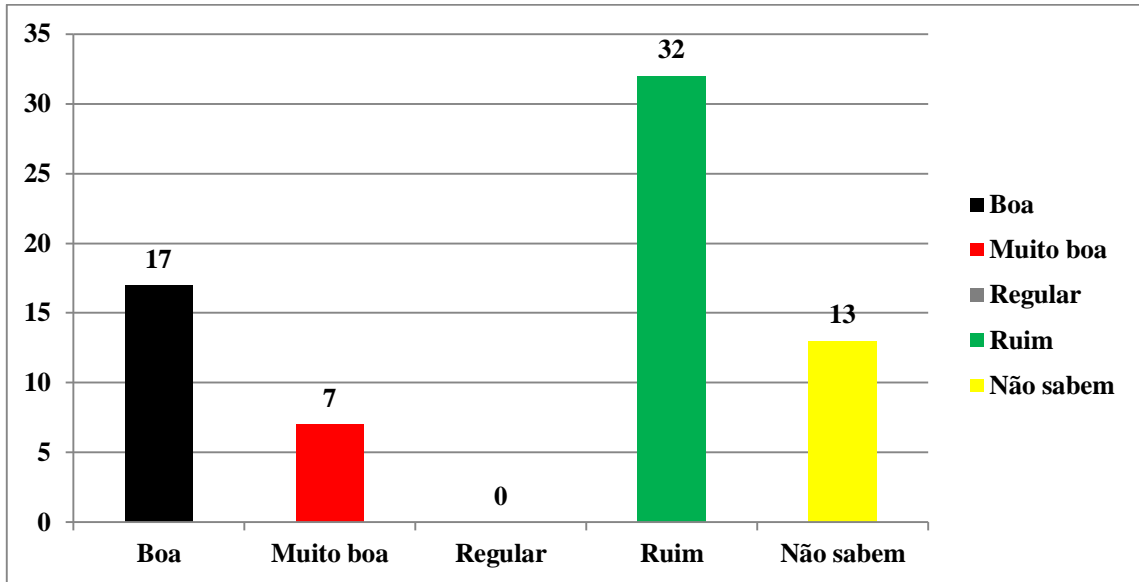


Gráfico 04. A atuação do órgão responsável pelo trânsito favorece seu fluxo
Fonte: dados da pesquisa de campo (2019)

Perguntado sobre a atuação do órgão responsável pelo trânsito favorece seu fluxo, trinta e dois alunos acham ruim, dezessete acham boa, sete muito boas, treze alunos não souberam responder conforme gráfico acima.

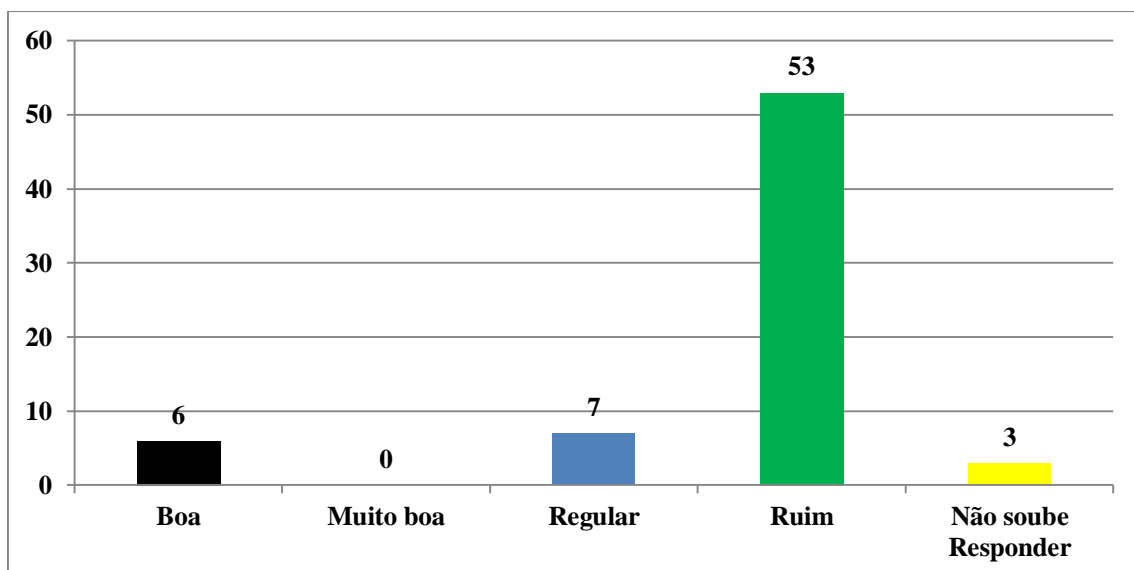


Gráfico 05: o nível de civilidade com relação à atuação do órgão responsável e a sociedade
Fonte: dados da pesquisa de campo (2019)

Perguntado sobre o que acham sobre o nível de civilidade com relação a atuação do órgão responsável e a sociedade, cinquenta e três alunos acharam ruim, seis acharam boa, sete alunos acharam regular três não souberam responder conforme gráfico acima.

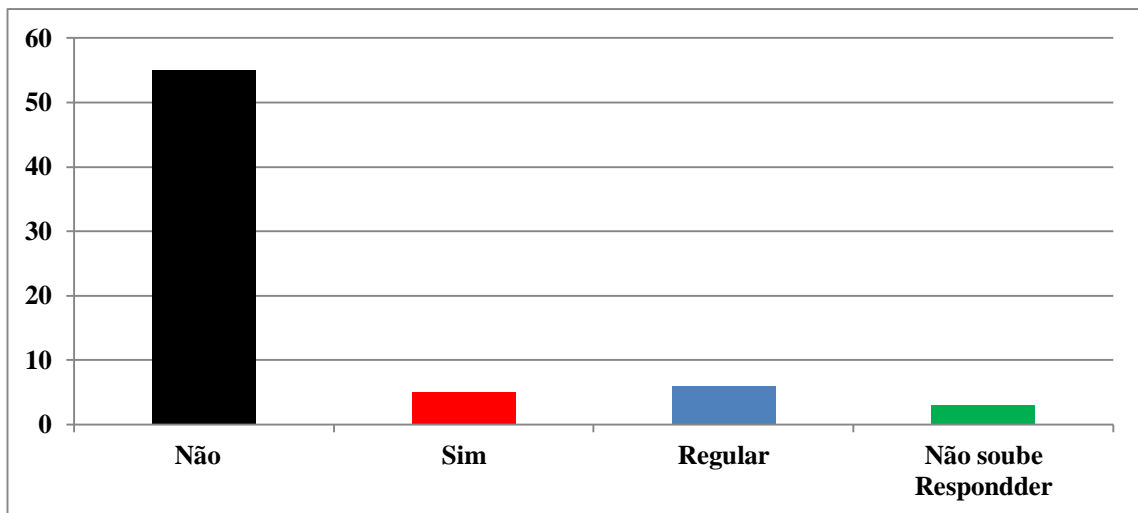


Gráfico 06: técnicos e recursos materiais suficientes para garantir a operacionalidade do trânsito

Fonte: dados da pesquisa de campo (2019)

Perguntados se existem técnicos e recursos materiais suficientes para garantir a operacionalidade do trânsito. Cinquenta e cinco alunos acharam que não, cinco acharam que sim e seis acharam regular e três não souberam responder como é explicitado no gráfico acima.

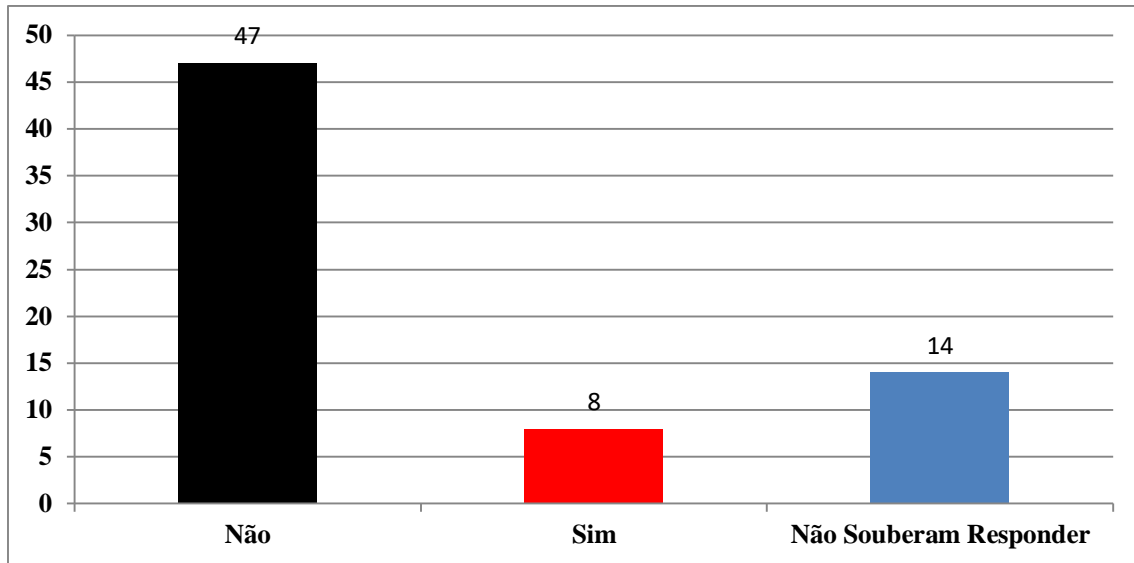


Gráfico 07: O órgão responsável disponibiliza canais de comunicação para que a sociedade possa opinar e intervir nas mudanças grandes no trânsito

Fonte: dados da pesquisa de campo (2019)

Perguntados se há meio de os cidadãos se comunicarem com o órgão fiscalizador os alunos deram as seguintes respostas: quarenta e sete alunos afirmaram que não, oito disseram que sim e quatorze alunos não souberam responder conforme explicito no gráfico anterior.

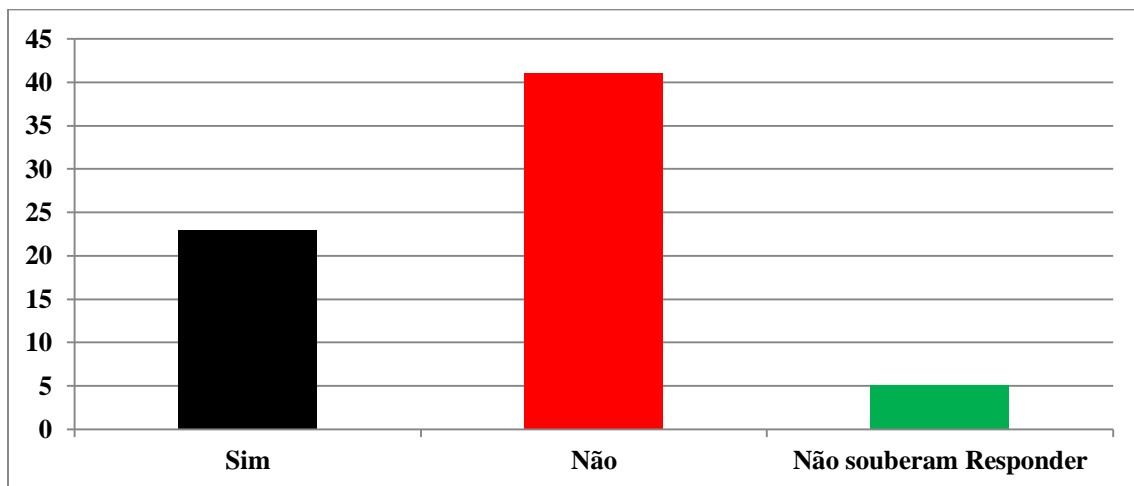


Gráfico 08: Existe fiscalização constante no trânsito.

Fonte: dados da pesquisa de campo (2019)

Quando foi perguntando se havia fiscalização com frequência pelos agentes de trânsito as respostas foram as seguintes: vinte e três alunos responderam sim, que há fiscalização. Quarenta e um afirmaram que não que a fiscalização existente não é frequente, e cinco não souberam responder, conforme é demonstrado no gráfico acima.

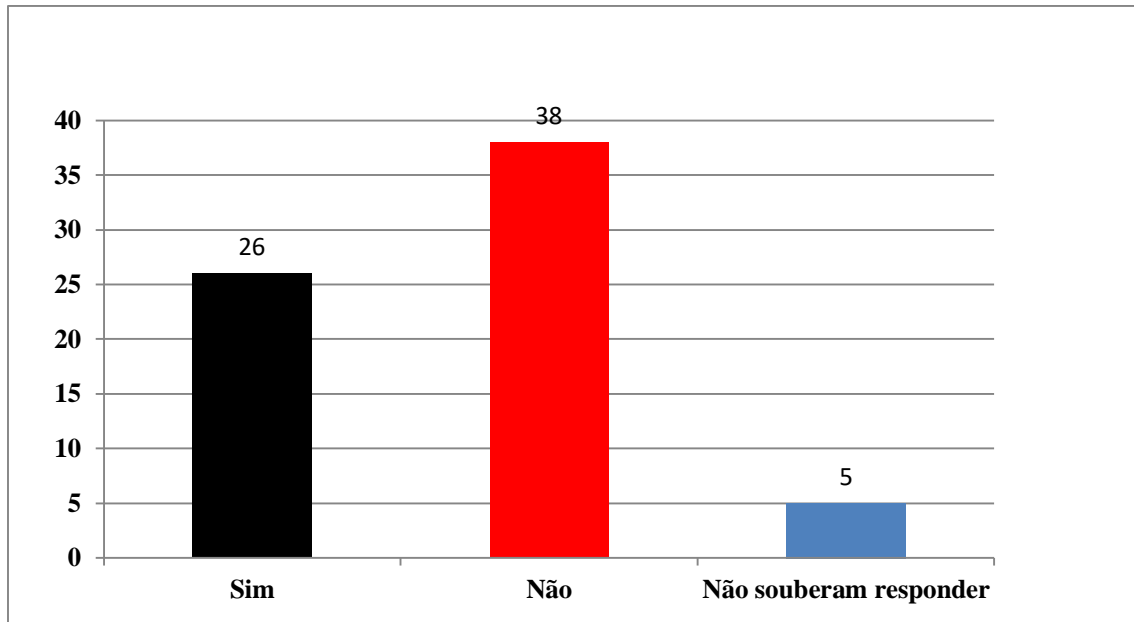


Gráfico 09: Os fiscais são educados e atenciosos.

Fonte: dados da pesquisa de campo (2019)

Perguntados se os fiscais são educados e atenciosos, vinte e seis alunos disseram que sim, trinta e oito afirmaram que não e cinco não souberam responder. Conforme explicita o gráfico acima. Perguntados se existe possibilidade de defesa quando o condutor pensa que foi multado injustamente, essa questão não foi respondida devida a maioria ser pedestre ou ciclista.

5.1.3 Avaliação de grau de concordância com as ações do órgão fiscalizador de trânsito e dinâmica do trânsito em geral

Pedido aos alunos que avaliasse o quanto concordam com o órgão fiscalizador as respostas foram as seguintes:

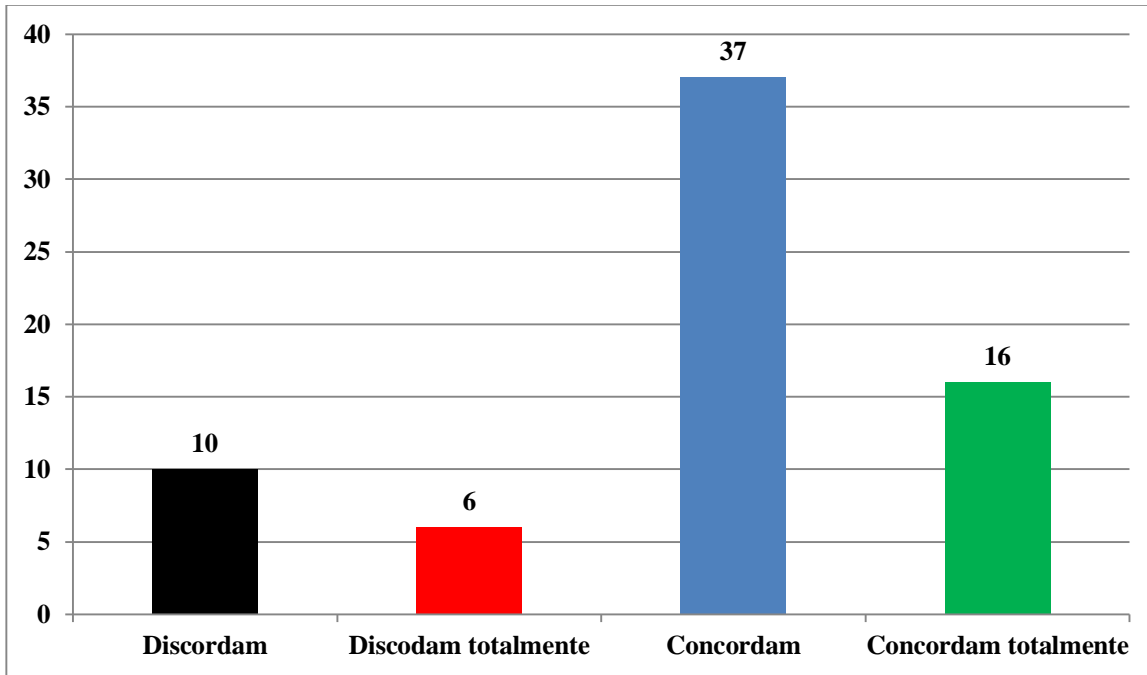


Gráfico 10: O transporte coletivo passa com regularidade em seus pontos

Fonte: dados da pesquisa de campo (2019)

Dez alunos colocaram que discordam, seis alunos discordam totalmente trinta e sete concordam e dezesseis concordam totalmente conforme o gráfico acima.

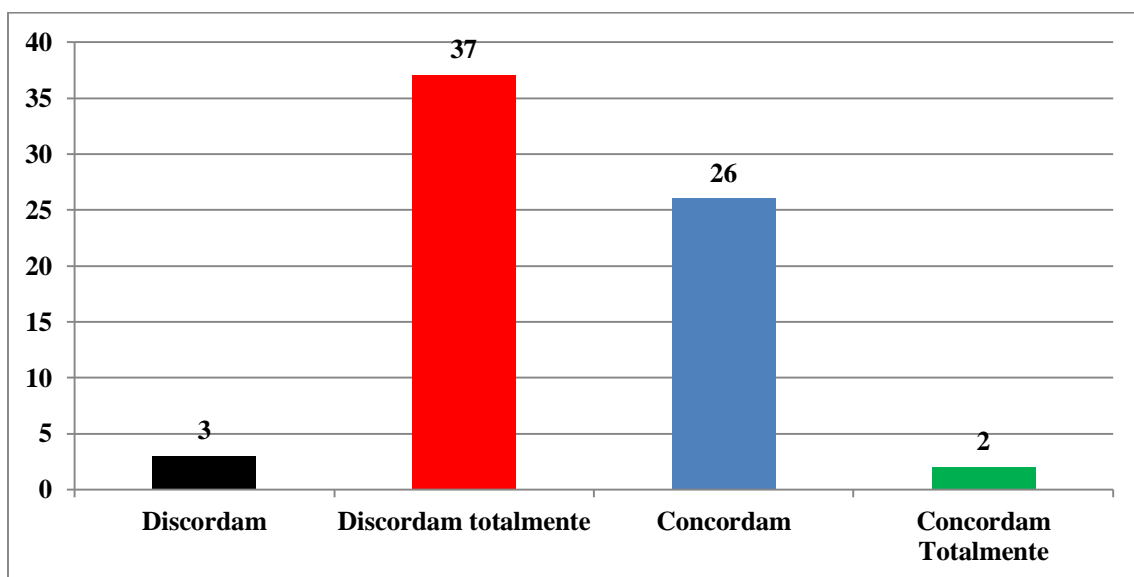


Gráfico 11: A lotação de veículos proporciona conforto aos usuários

Fonte: dados da pesquisa de campo (2019)

Três alunos disseram que discordam, trinta e sete alunos colocaram que discordando totalmente, vinte e seis alunos concordam e dois alunos concordam totalmente, quando perguntados se a lotação dos veículos é proporcional para dar conforto aos usuários, conforme estabelece o gráfico acima.

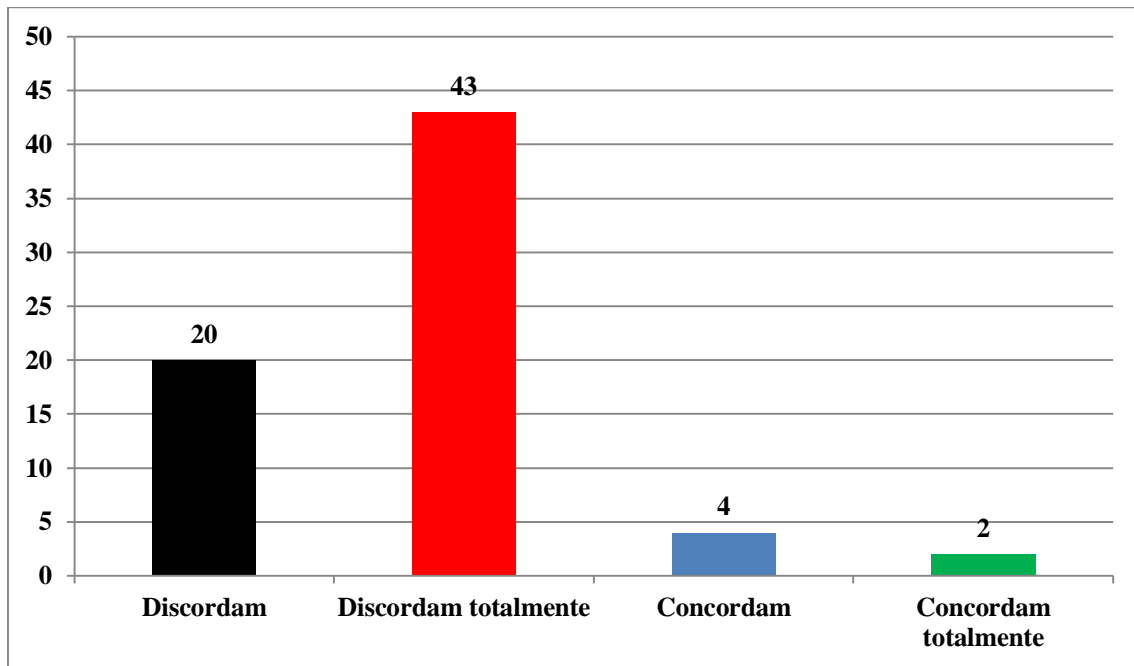


Gráfico 12: Os veículos de transporte coletivo são limpos

Fonte: dados da pesquisa de campo (2019)

Perguntados sobre a higiene dos coletivos vinte alunos discordam, quarenta e três alunos discordam totalmente, quatro concordam e dois concordam totalmente. Conforme é demonstrado acima.

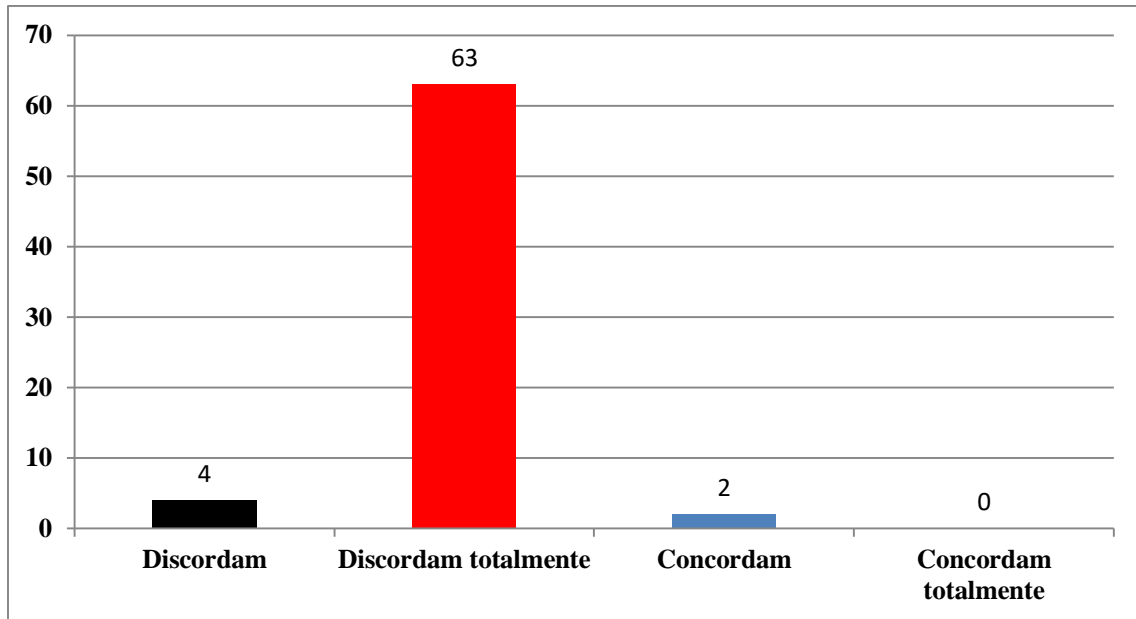


Gráfico 13: Os veículos de transporte coletivo são acessíveis para idosos, e pessoas com dificuldade de locomoção.

Fonte: dados da pesquisa de campo (2019)

Perguntados se os veículos de transporte coletivo contam com acessibilidade sessenta e três discordaram totalmente, quatro alunos colocaram que discordam que há acessibilidade, e dois alunos colocaram que sim, que concordam com a pergunta.

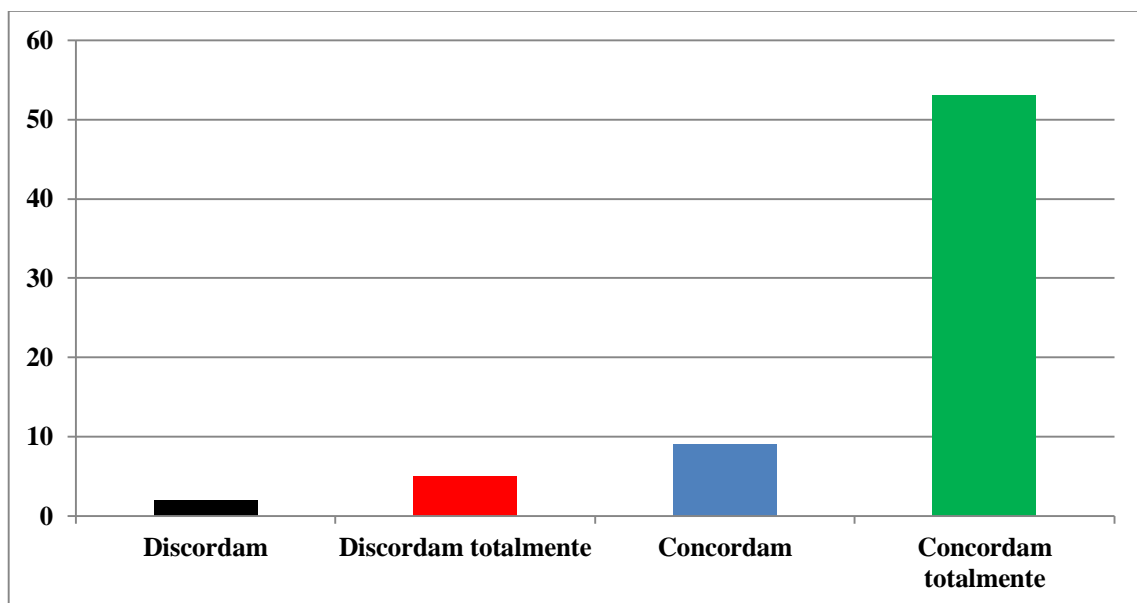


Gráfico 14: Os pontos de ônibus são cobertos e sinalizados.

Fonte: dados da pesquisa de campo (2019)

Perguntados sobre a infraestrutura dos pontos de ônibus e sinalização eles responderam o seguinte: dois alunos discordam totalmente que há sinalização e cobertura nos pontos de ônibus, cinco discordam sobre o assunto, nove concordam, e cinquenta e três disseram que concordam totalmente, nove deram concordam, cinco deram discordam e dois discordam totalmente, conforme mostra o gráfico acima.

5.1.4 Segurança no Trânsito

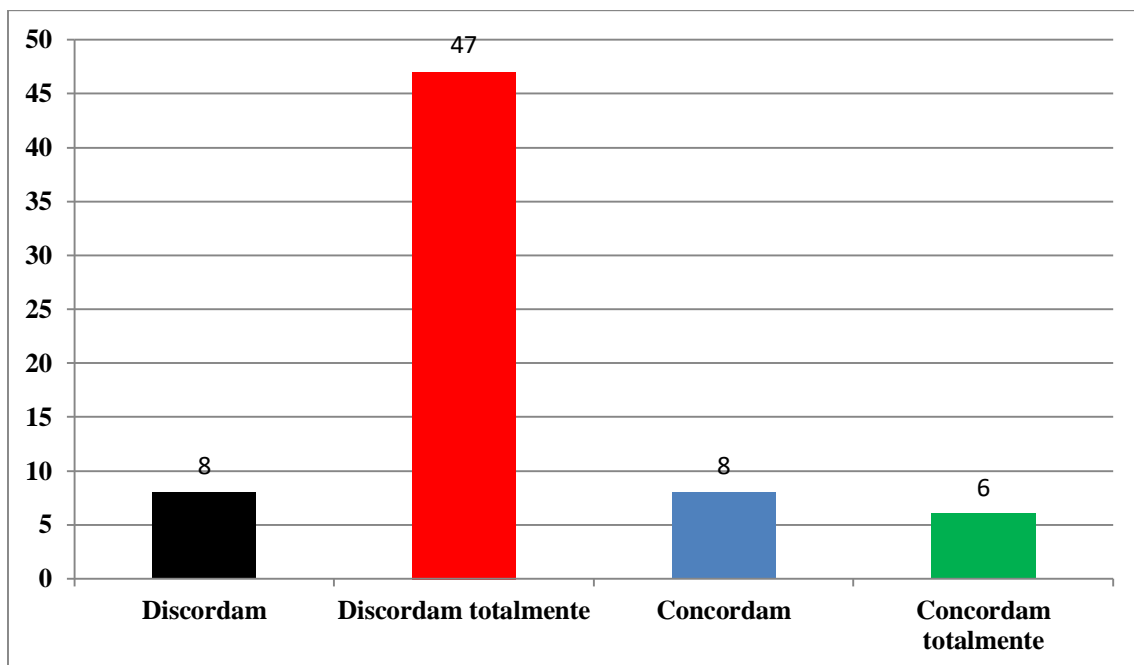


Gráfico 15: A cidade tem calçadas boas nas vias principais e nas vias comerciais

Fonte: dados da pesquisa de campo (2019)

Perguntados sobre se a cidade tem calçadas acessíveis nas suas principais vias oito alunos responderam que discorda que existam, quarenta e sete alunos discordaram totalmente que há nas principais vias da cidade calçadas com acessibilidade, oito concordam que sim seis concordam plenamente conforme está representado no gráfico acima.

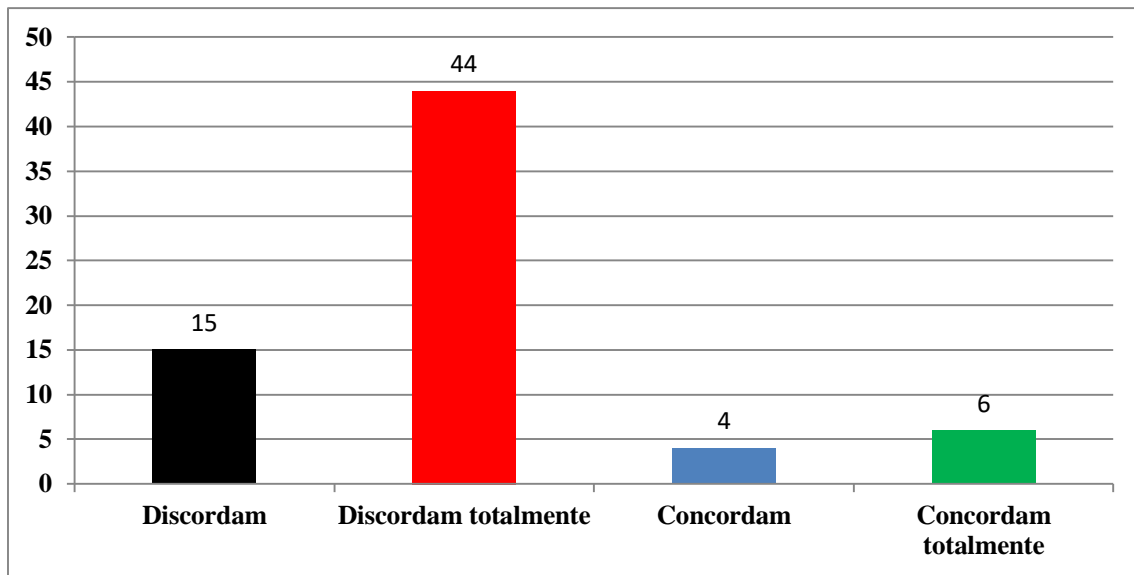


Gráfico 16: A sinalização do trânsito é de boa qualidade.

Fonte: dados da pesquisa de campo (2019)

Perguntados sobre a sinalização de trânsito se é de boa qualidade 15 responderam que discordam seja de boa qualidade quarenta e quatro alunos discordaram totalmente quatro alunos concordam e seis alunos concordam totalmente que há sinalização de boa qualidade nas vias públicas.

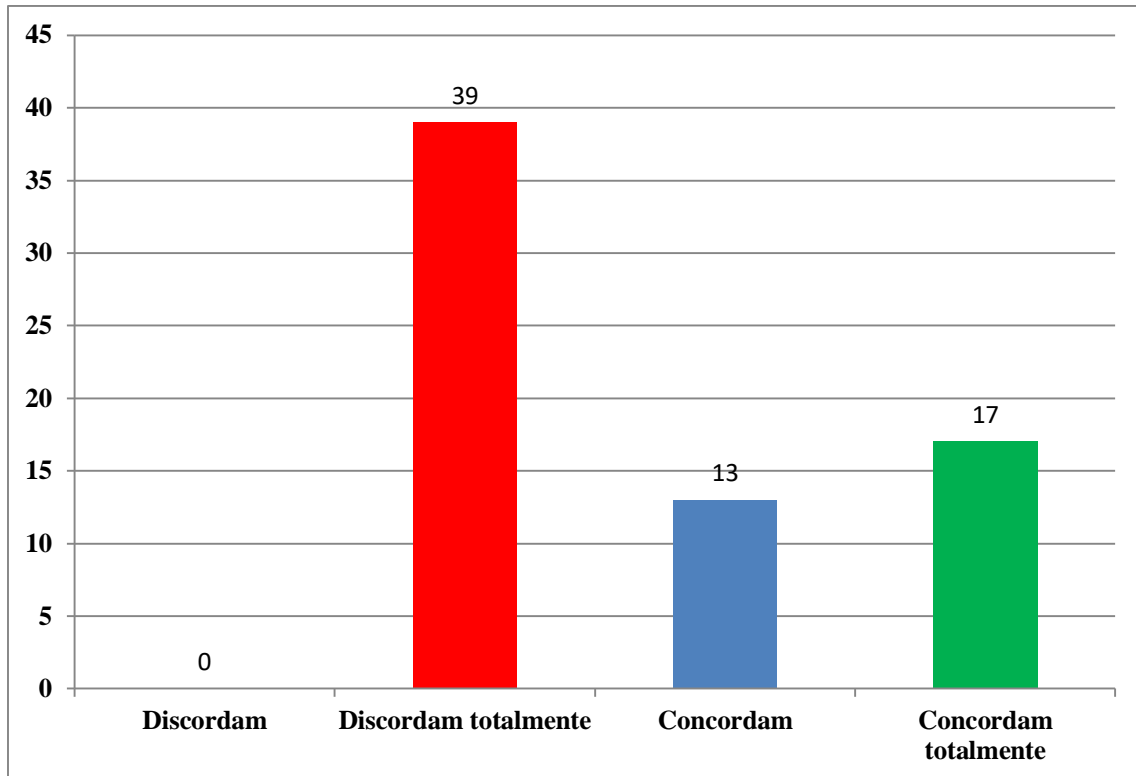


Gráfico 17: As travessias escolares são bem sinalizadas

Fonte: dados da pesquisa de campo (2019)

Perguntados se as travessias até a escola são sinalizadas zero alunos responderam que discordam, trinta e nove alunos responderam que discordam totalmente, treze alunos concordam que há sim sinalização nas vias até a escola e dezessete alunos responderam que concordam totalmente que há sinalização conforme é explicitado no gráfico acima.

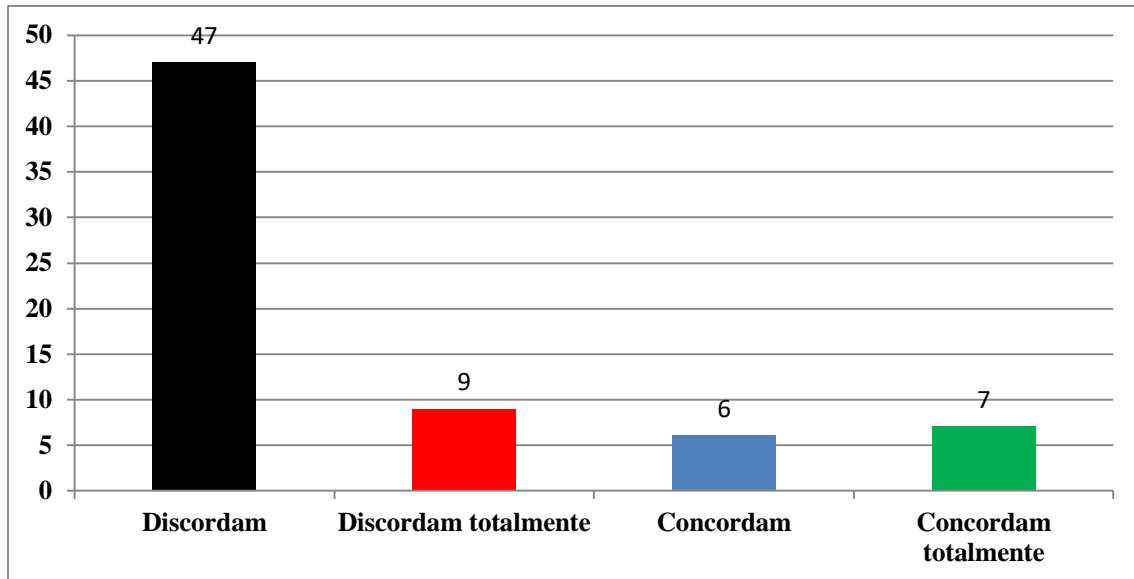


Gráfico 18: Existem equipamentos de controle de velocidade como quebra molas ou radares em locais críticos

Fonte: dados da pesquisa de campo (2019)

Perguntados sobre se existe equipamento de controle de velocidade como quebra molas e radares quarenta e sete alunos afirmaram que discordam que há esse tipo de sinalização, nove alunos discordaram totalmente, seis concordam que há esse tipo de sinalização a fim de reduzir a velocidade e sete alunos concordam completamente.

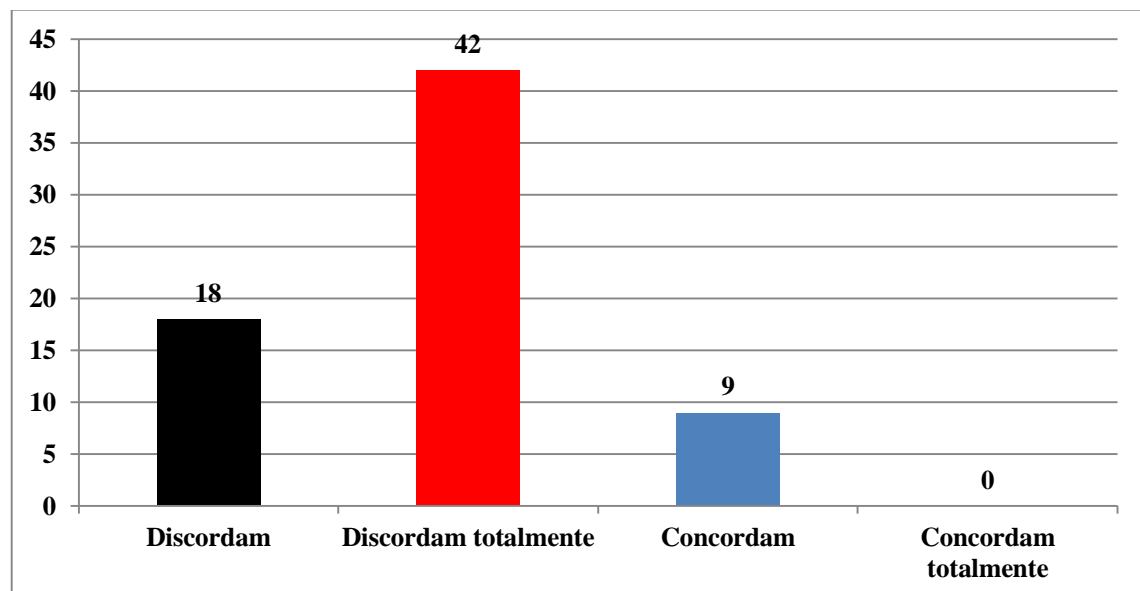


Gráfico 19: Os órgãos responsáveis pelo transito dão instruções ou treinamento sobre segurança no trânsito

Fonte: dados da pesquisa de campo (2019)

Perguntado aos alunos se os órgãos responsáveis pelo trânsito dão instruções ou treinamentos sobre segurança no trânsito eles responderam da seguinte maneira: dezoito discordam que há quarenta e dois desacredita totalmente que exista esse tipo de treinamento/instruções, nove concordam que há sim, e zero alunos não responderam se concordam totalmente, conforme é demonstrado no gráfico acima.

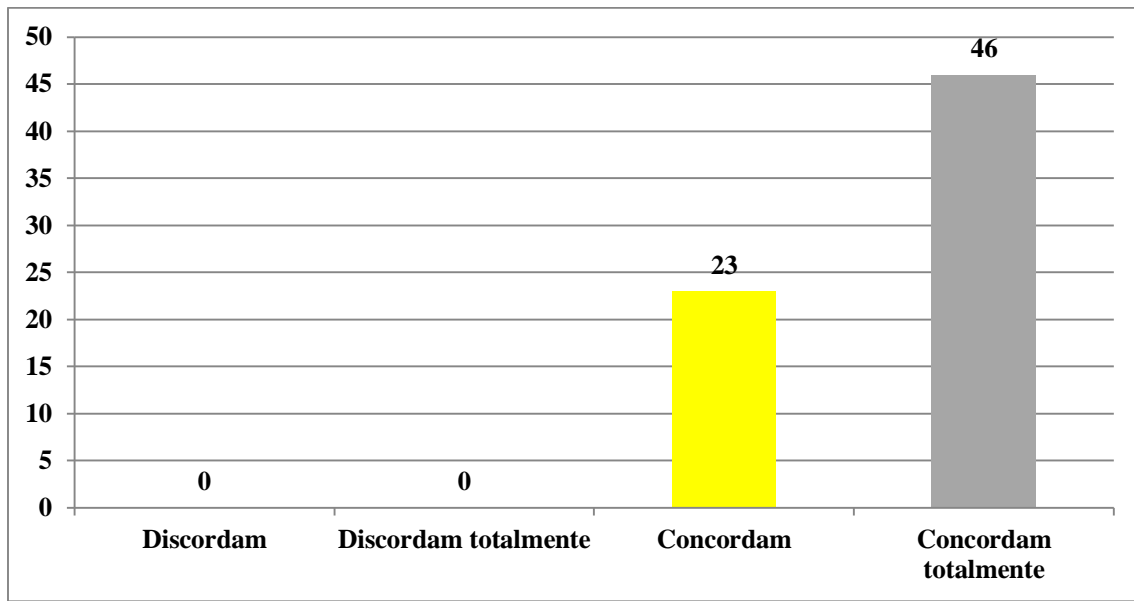


Gráfico 20: A cidade tem serviço de emergência para acidentes no trânsito.

Fonte: dados da pesquisa de campo (2019)

Perguntados se há serviço de emergência para socorrer vítimas de acidentes, todos foram unânimes em afirmar que concordam que há vinte e três pessoas, e quarenta e seis concordam totalmente que há sim, serviço de emergência para socorrer as vítimas. Conforme informações do gráfico acima.

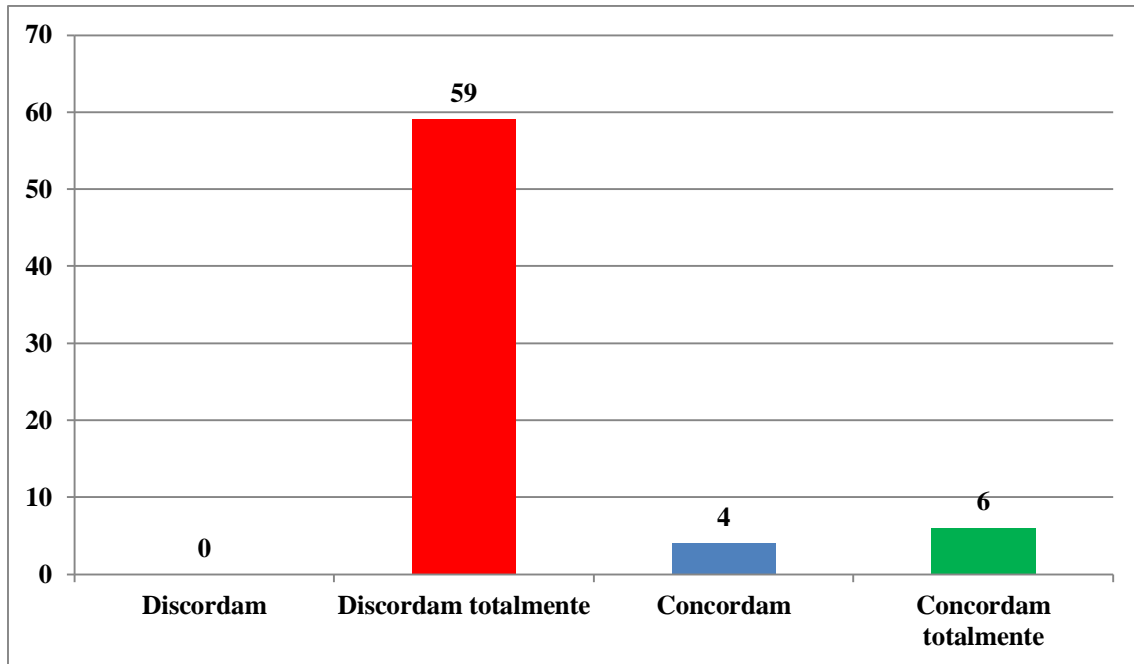


Gráfico 21: As calçadas e cruzamentos estão adequados às necessidades dos idosos e pessoas com deficiência.

Fonte: dados da pesquisa de campo (2019)

Foi perguntado se as calçadas e cruzamentos estão adequados às necessidades de pessoas com idade e portadores de deficiência e as respostas foram as seguintes: cinquenta e nove discordam totalmente que há adequabilidade desses locais para quem precisam, quatro alunos concordam que há assim acessibilidade e seis concordam totalmente que existe essa adequação.

6.3.2 Civildade no Trânsito

A pesquisa também abordou, sobre como as pessoas se comportam no trânsito e seu nível de civilidade conforme a percepção dos alunos, e a resposta foram dadas da seguinte maneira, como demonstra o gráfico abaixo:

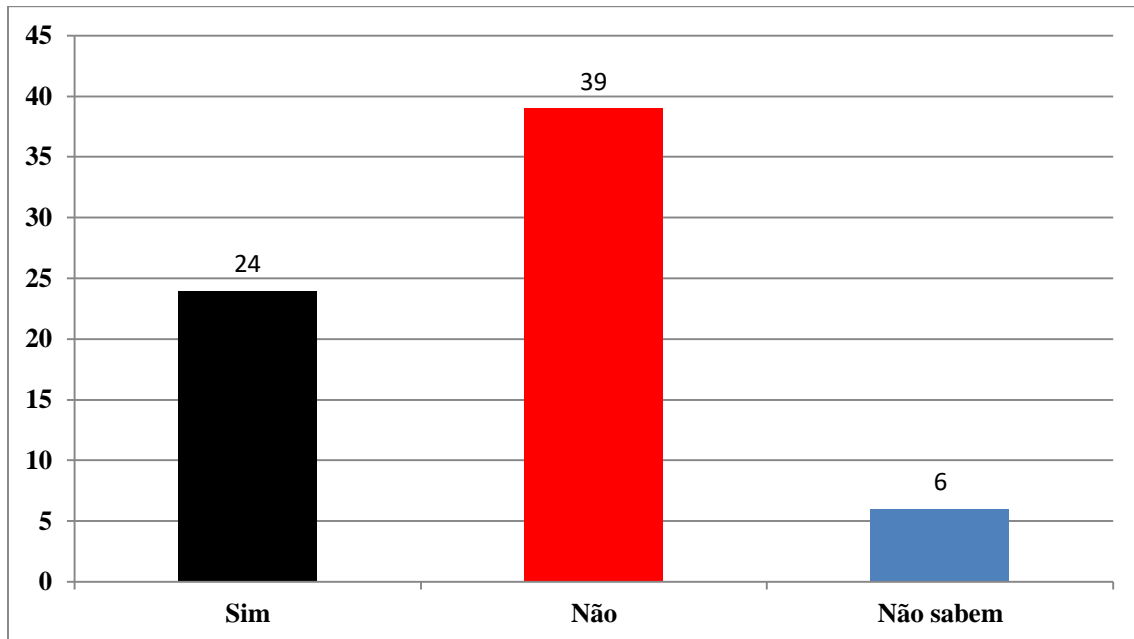


Gráfico 22: motoristas costumam ceder passagem quando solicitado.

Fonte: dados da pesquisa de campo (2019)

Vinte e quatro alunos responderam que sim, que os motoristas cedem passagem aos pedestres, trinta e nove afirmou como não os motoristas não cedem e seis responderam não saber sobre a questão.

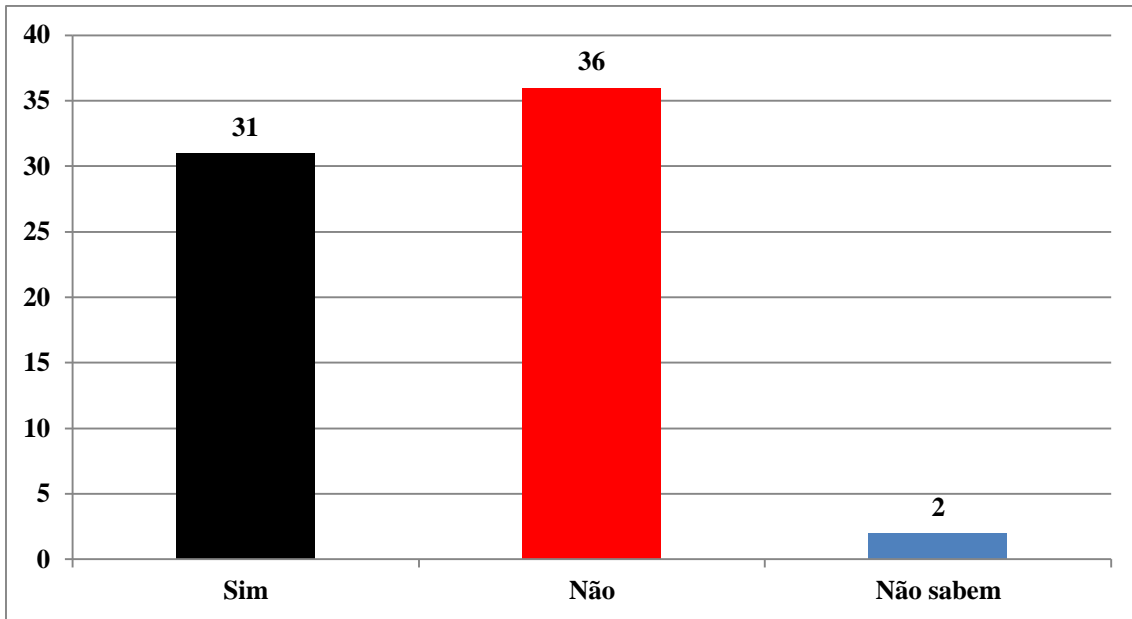


Gráfico 23: Os motoristas deixam livres os cruzamentos

Fonte: dados da pesquisa de campo (2019)

Sobre saber se os motoristas deixam livres os cruzamentos eles responderam da seguinte maneira, trinta e um disse que sim, trinta e seis respondeu que não e dois alunos falou não saber de acordo com o gráfico acima mostrado.

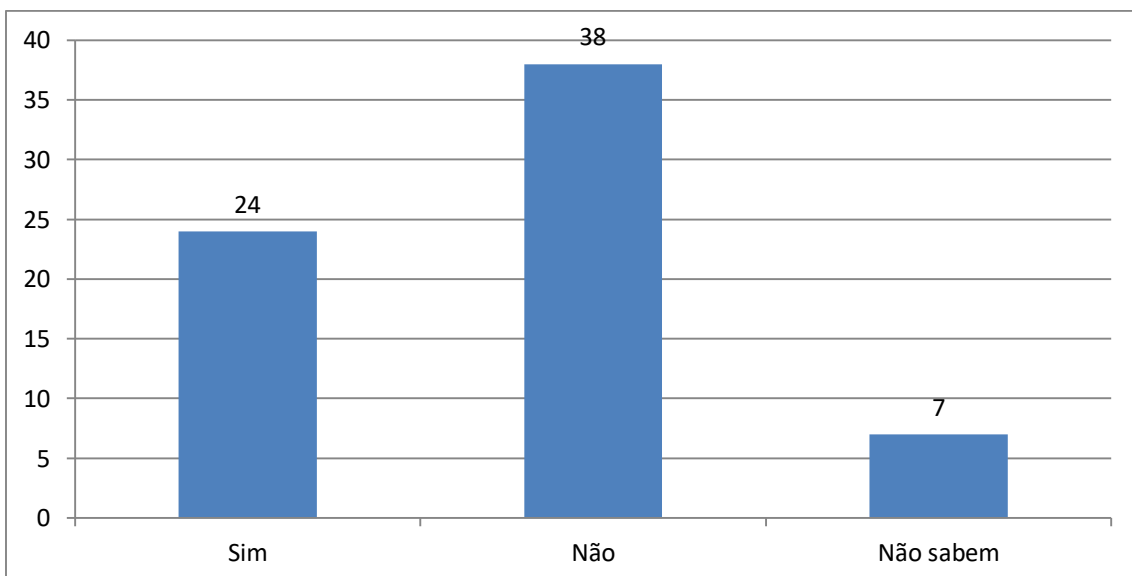


Gráfico 24: As pessoas respeitam as filas nas entradas em outras vias Evitando formação de filas duplas ou triplas

Fonte: dados da pesquisa de campo (2019)

Perguntado se as pessoas respeitam as filas nas entradas em outras vias Evitando formação de filas duplas ou triplas, eles responderam assim: vinte e quatro afirmou que sim, trinta e oito afirmou que não, e sete alunos disse não saber.

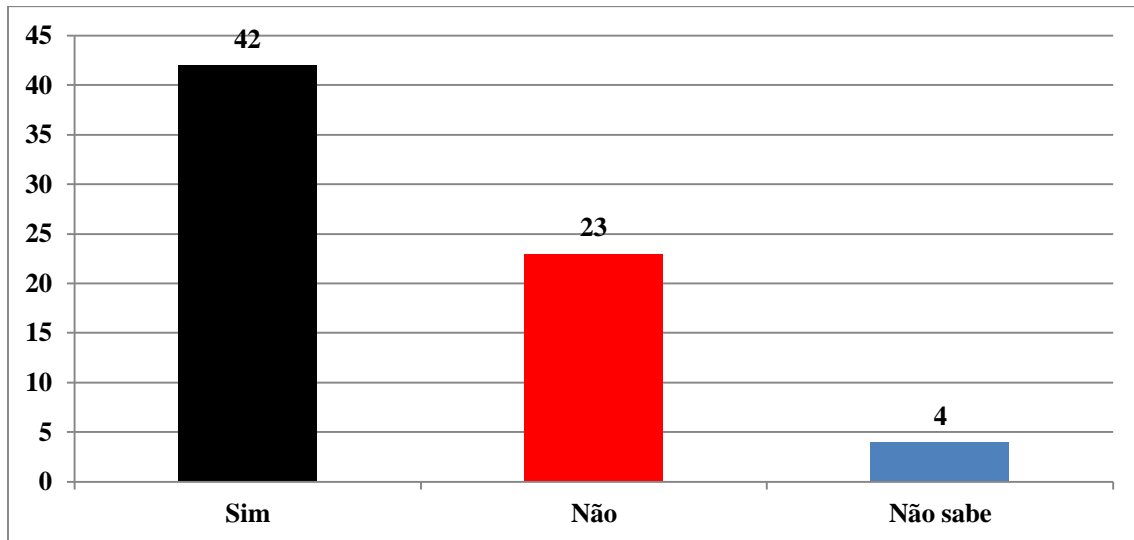


Gráfico 25: Os motoristas não costumam ter ações exageradas em relação a deslizes involuntários cometidos por outro motorista

Fonte: dados da pesquisa de campo (2019)

Perguntados se os motoristas não costumam ter ações exageradas em relação a deslizes involuntários cometidos por outro motorista eles deram as seguintes respostas como mostra o gráfico acima: quarenta e dois afirmaram que sim, vinte e três disseram que não e quatro disseram não saber.

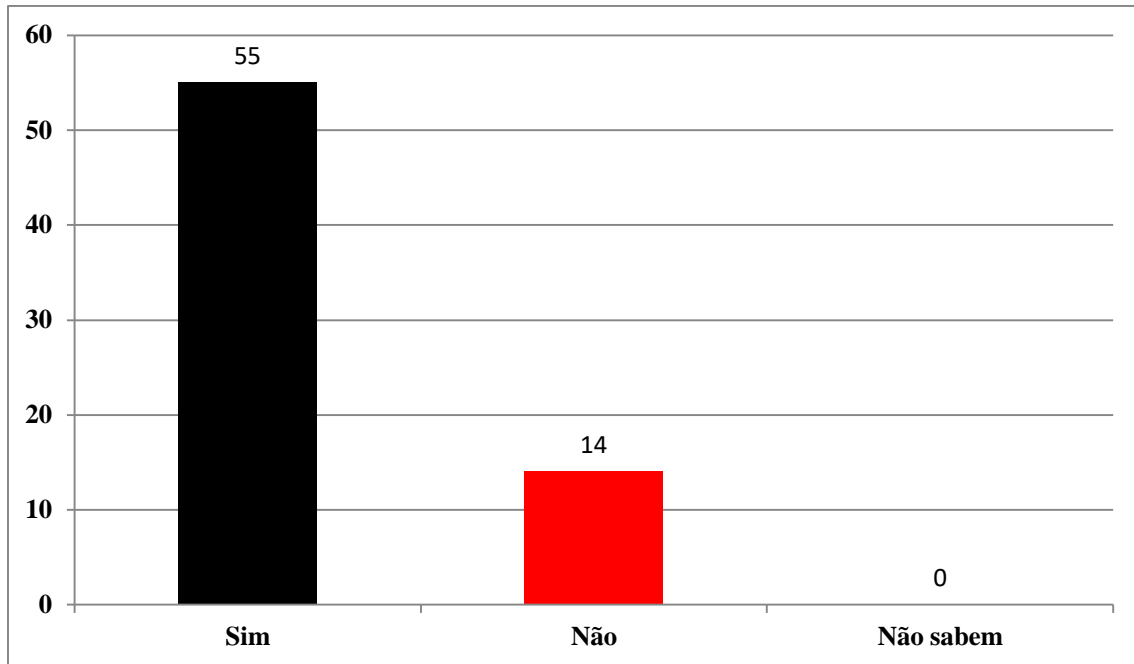


Gráfico 26: As calçadas não são usadas irregularmente por veículos

Fonte: dados da pesquisa de campo (2019)

Questionados se As calçadas não são usadas irregularmente por veículos, cinquenta e cinco disseram que sim quatorzes disseram que não, assim como demonstra o gráfico acima.

5.1.6 Disposição para contribuir com a melhoria do trânsito da cidade

Foi interessante também perguntar aos alunos da pesquisa em questão quais suas contribuições em relação a melhoria no trânsito da cidade em que vivem, e as respostas a seguir, nos dão uma noção de como os alunos entrevistados veem o trânsito e suas demais composições

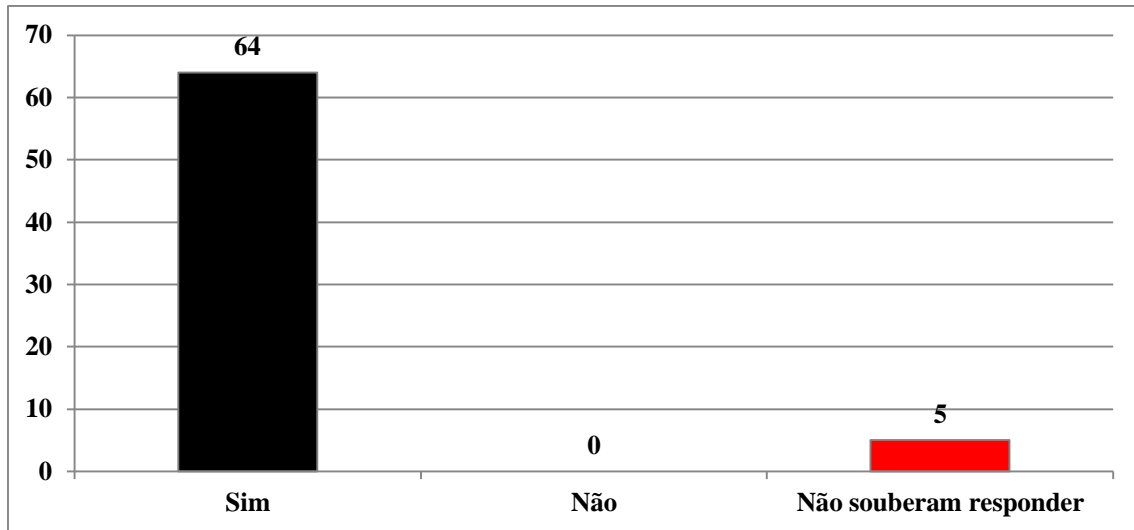


Gráfico 27: Você se disponibilizaria a ir ao seu local de destino de bicicleta se a cidade tivesse um sistema abrangente de ciclovias.

Fonte: dados da pesquisa de campo (2019)

Sessenta e quatro alunos disseram que sim, se disponibilizaria a ir ao seu local de destino de bicicleta se a cidade tivesse um sistema abrangente de ciclovias. Nenhum aluno respondeu não, e cinco alunos não souberam responder. Conforme gráfico acima.

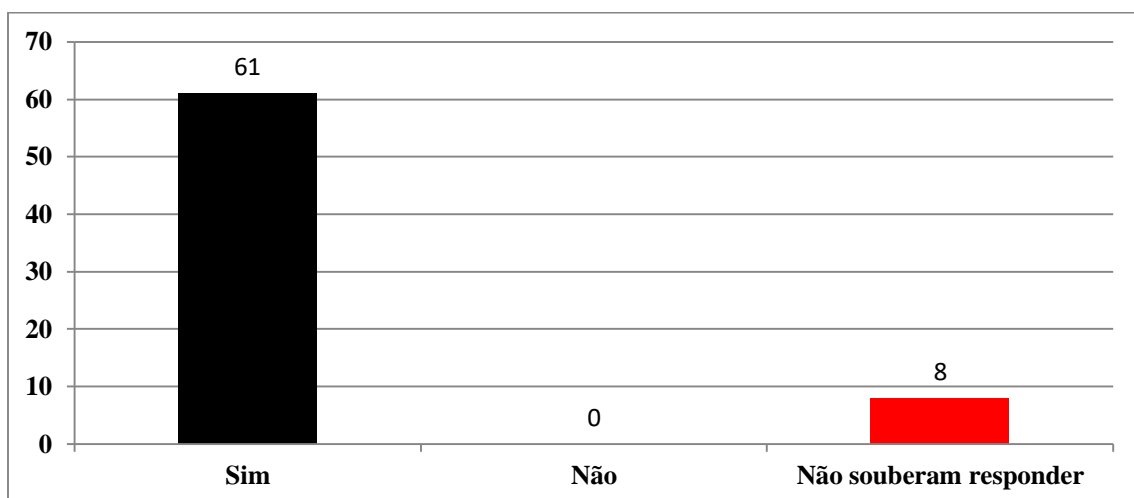


Gráfico 28: Você estaria disposto a adotar uma postura mais contributiva com o Coletivo caso haja uma campanha abrangente de civilidade no trânsito

Fonte: dados da pesquisa de campo (2019)

Perguntados se estariam dispostos a adotar uma postura mais contributiva com o coletivo caso haja uma campanha abrangente de civilidade no trânsito sessenta e um responderam que sim, nenhum respondeu não e oito disseram não saber.

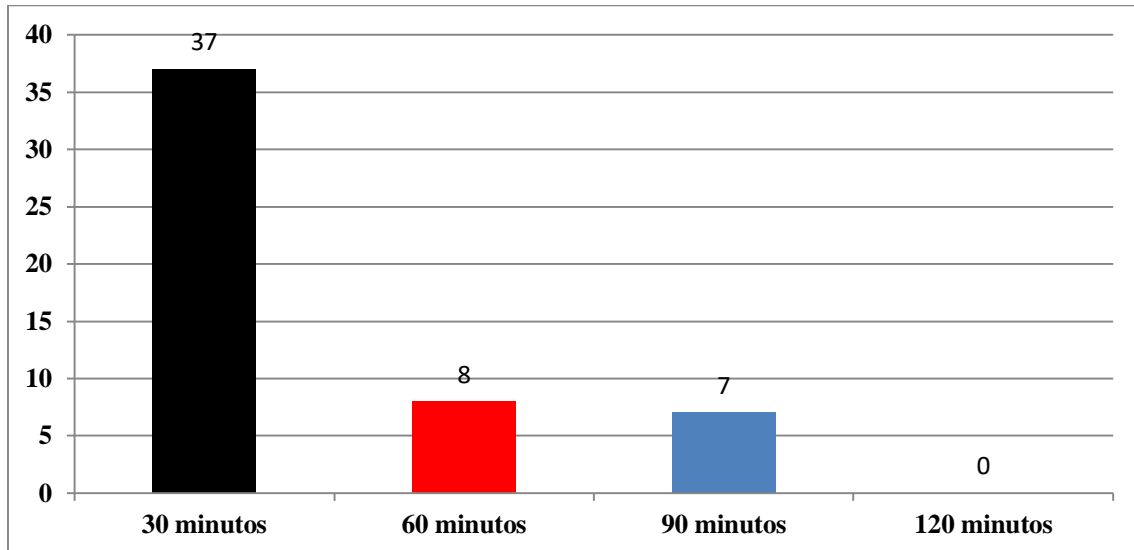


Gráfico 29: Qual o tempo de deslocamento médio no seu trajeto diário mais usual (casa ou seu local de destino), somando os tempos de ida e vinda?

Fonte: dados da pesquisa de campo (2019)

Perguntado sobre o tempo de deslocamento médio no seu trajeto diário mais usual (casa ou seu local de destino), somando os tempos de ida e vinda trinta e sete alunos falaram que gastam até trinta minutos, oito alunos responderam que gastam até sessenta minutos, sete alunos gastam em média noventa minutos e nenhum aluno gasta mais de 120 minutos até o local de destino somando ida e vinda.

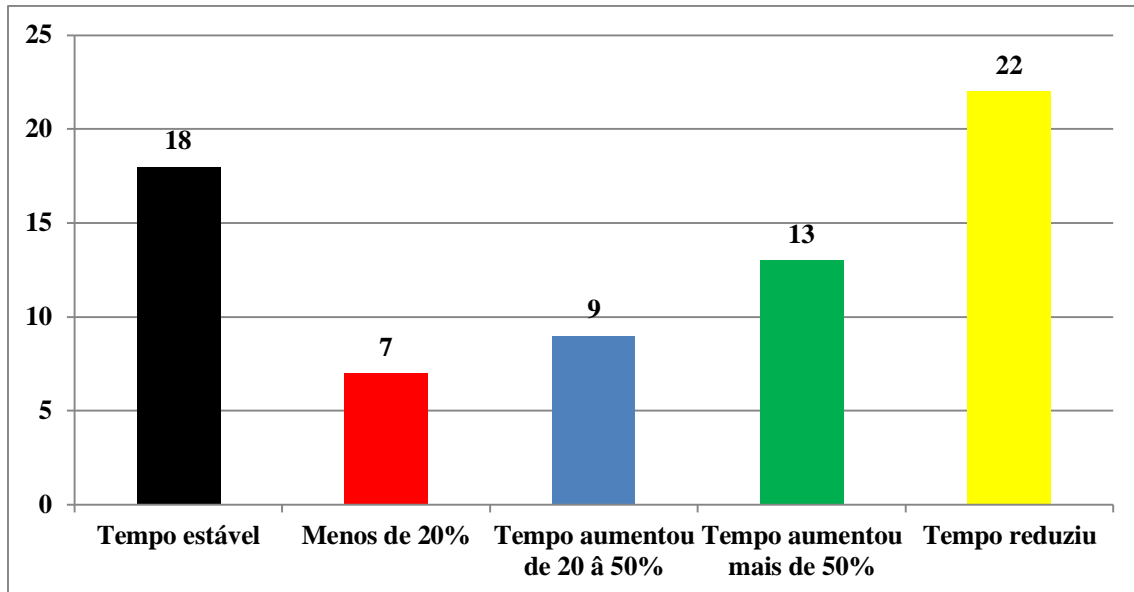


Gráfico 30: Qual o percentual de aumento desse tempo nos últimos cinco anos?

Fonte: dados da pesquisa de campo (2019)

Perguntados qual o percentual de aumento desse tempo nos últimos cinco anos, dezoito responderam que estão estáveis sete respondeu que aumentou menos de vinte por cento, nove alunos afirmaram que aumentou entre vinte e cinquenta por cento, treze alunos afirmaram que aumentou mais de cinquenta por cento e vinte e dois alunos afirmaram que o tempo reduziu nos últimos cinco anos, conforme demonstra o gráfico acima.

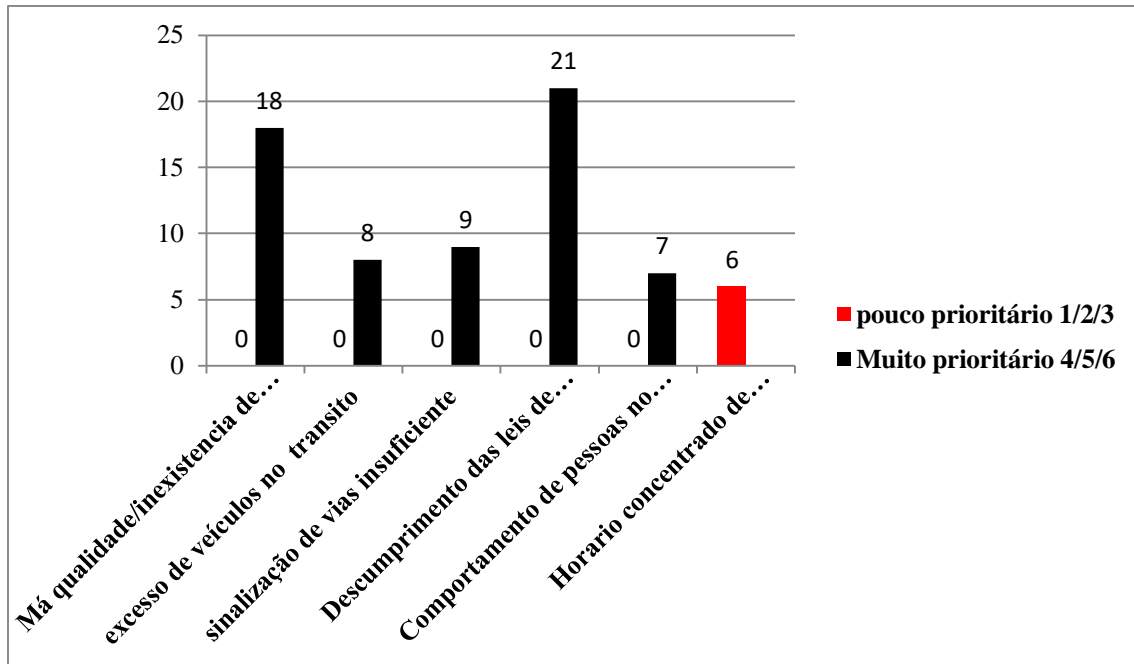


Gráfico31: Sugestão de melhorias na mobilidade do município em escala de prioridade (1) - pouco prioritário e (6) - muito prioritário.

Fonte: dados da pesquisa de campo (2019)

Perguntados sobre a qualidade e/ou inexistência de calçadas acessíveis dezoito alunos deram nota seis, afirmando que é necessário dar mais prioridade.

Quanto ao excesso de veículos / trânsito: oito alunos deram nota quatro na escala de um a seis, afirmando também que é necessário dar prioridade quanto a resolução de problemas que envolvem a questão. Sobre a equalização de vias insuficiente: nove alunos deram nota quatro, falando também que é preciso priorizar a resolução de problemas que envolvem essa questão.

Quanto a questão de descumprimento das leis de trânsito: vinte e um deram nota cinco, na escala de prioridade, afirmando que é necessário que haja melhor fiscalização para diminuir o descumprimento dessas leis. Sobre o comportamento das pessoas no trânsito sete alunos deram nota seis, falando da importância de se cobrar de maneira ética e respeitosa, quanto aos demais usuários do sistema de trânsito.

Quanto ao horário concentrado de utilização das vias seis alunos deram nota um, falando que essa questão é pouco prioritária com relação as outras. Conforme demonstrado no gráfico acima.

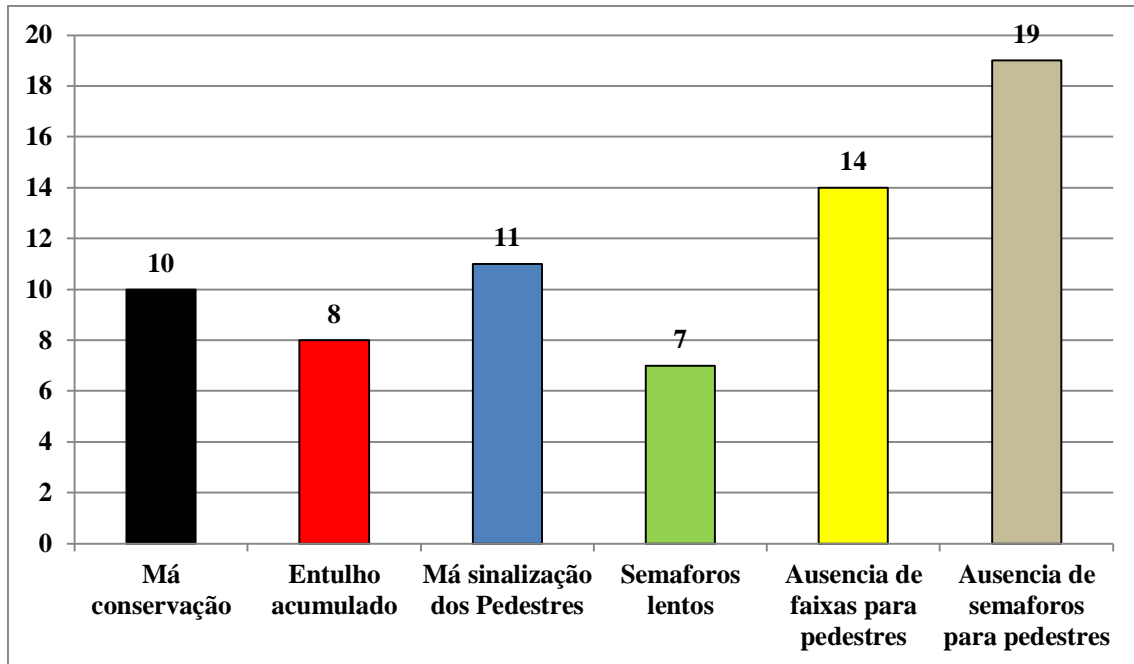


Gráfico 32: Como pedestre qual a principal dificuldade encontrada no passeio público (calçadas)?

Fonte: dados da pesquisa de campo (2019)

Perguntado aos alunos como pedestre, qual a principal dificuldade encontrada no passeio público (calçadas dez alunos responderam que a principal dificuldade é a má conservação, já outros oito alunos citaram que é o entulho acumulado, outros onze citaram a má sinalização para pedestre). Sete falaram da lentidão dos semáforos e Quatorze citaram a ausência de faixa de pedestres, e outros dezenove alunos falaram da ausência de semáforo para pedestres. Conforme mostra gráfico acima.

5.1.7 Soluções para melhoria da mobilidade e do trânsito na cidade

A mobilidade urbana é essencial para ter uma eficiência no fluxo do trânsito das cidades, quando se fala em mobilidade o termo se remete a forma e tempo em que levaremos para irmos de um lugar a outro, seja a pé, de bicicleta, de moto ou de carro, então todos os órgãos que competem a organização do trânsito como também os cidadãos tem o dever de buscar mecanismos para que essa mobilidade seja eficiente, que zele pelo meio ambiente e que gere uma dinâmica mais leve no fluxo das vias usadas por todos que compõem o trânsito. Sendo assim, foi questionado aos alunos vários temas que tem como fundamento a mobilidade urbana e sua importância para o trânsito de maneira geral, as respostas estão a seguir, bem explicativas com gráficos para demonstrar.

O alinhamento de políticas municipais com diretrizes definidas pela Política Nacional de Mobilidade Urbana	(Melhor Opção) Escolhida por dezessete alunos
A priorização do transporte coletivo, a implantação de infraestrutura para circulação de bicicleta.	(Boa opção) Escolhida por dezesseis alunos
A intensificação do programa de segurança viária por meio de redutores de velocidades.	(Melhor Opção) Escolhida por doze alunos
À participação social através da criação de espaços públicos de diálogo entre sociedade civil e poder público.	(Boa Opção) Escolhida por vinte e quatro alunos

Tabela 02: Entre as opções abaixo pra você qual seria a solução para podermos melhorar a questão da mobilidade da nossa cidade?

Fonte: dados da pesquisa de campo (2019)

Perguntado aos alunos você qual seria a solução para podermos melhorar a questão da mobilidade da nossa cidade, dezessete escolheram O alinhamento de políticas municipais com diretrizes definidas pela Política Nacional de Mobilidade Urbana como melhor opção, dezesseis escolheram a priorização do transporte coletivo, a implantação de infraestrutura para circulação de bicicleta. Doze alunos escolheram a intensificação do programa de segurança viária por meio de redutores de velocidades, e vinte e quatro alunos escolheram a participação social através da criação de espaços públicos de diálogo entre sociedade civil e poder público.

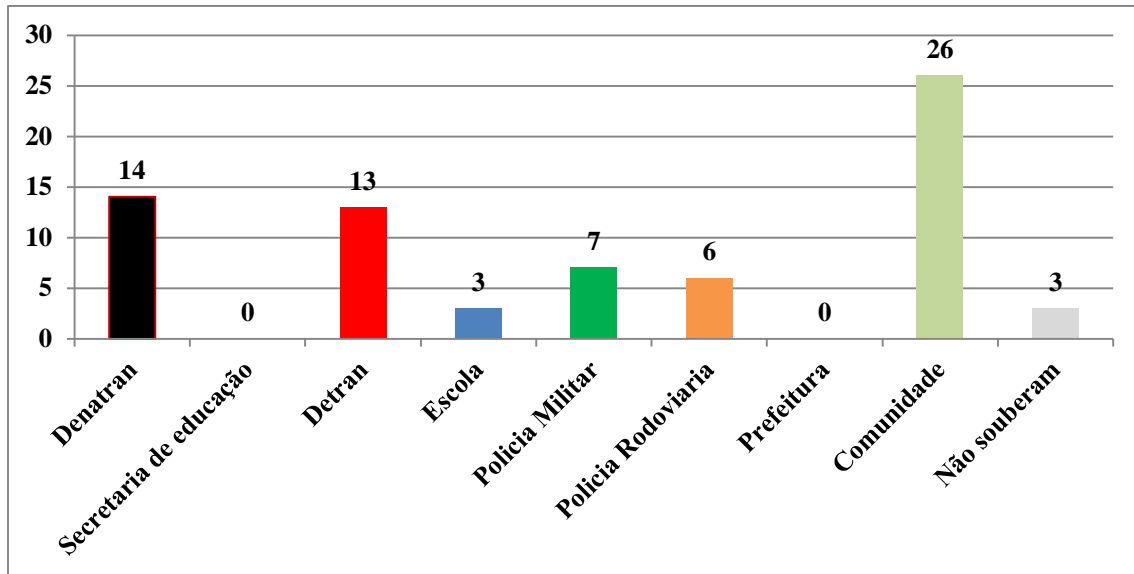


Gráfico 33: A quem você atribui a responsabilidade sobre a segurança no trânsito?

Fonte: dados da pesquisa de campo (2019)

Perguntados a quem eles atribuem a responsabilidade sobre a segurança no trânsito, eles falaram o seguinte: quatorze alunos responderam que o responsável é o DENATRAN (Departamento Nacional de Transito), nenhum escolheu secretaria de educação, treze afirmou que é o DETRAN, três falaram que é a escola, sete afirmaram que é a polícia municipal a responsável, seis falaram que é a polícia rodoviária federal, nenhum falou sobre se há influencia da prefeitura nesse quesito, vinte e seis falou que a comunidade é responsável por essa fiscalização e três alunos não responderam, conforme demonstrado no gráfico.

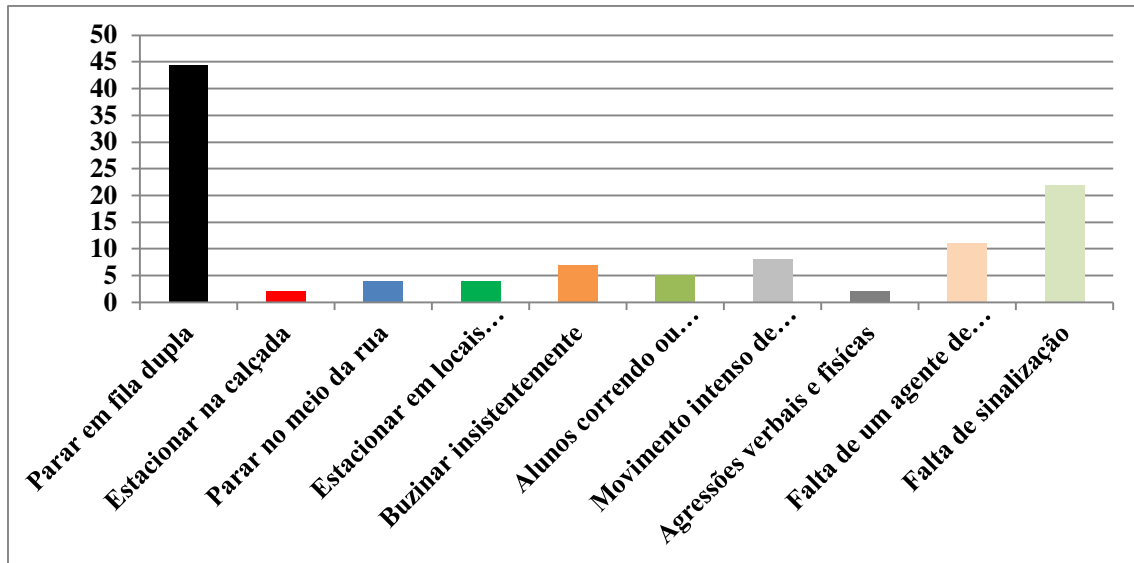


Gráfico 34. Assinale as alternativas que você identifica como problemas do trânsito na porta da escola e nas ruas próximas a ela, com base nas regras de trânsito adotadas em nosso país:

O que você identifica como problemas do trânsito na porta da escola e nas ruas próximas a ela, com base nas regras de trânsito adotadas em nosso país?

Quatro responderam que é parar em fila dupla quatro alunos acharam para em fila dupla, dois responderam que é estacionar na calçada, quatro falaram que é parar no meio da rua outros quatro afirmaram que é estacionar em local proibido ou em frente às garagens outros sete afirmaram que é buzinar insistentemente, cinco falaram que é alunos correndo ou passando no meio dos carros, oito alunos falaram que é o movimento intenso de veículos, dois alunos citaram agressões verbais ou físicas no trânsito. Onze alunos afirmaram que é falta de agente de trânsito para fiscalizar, e vinte e dois alunos afirmaram que o maior problema é a falta de sinalização. Conforme demonstra o gráfico acima.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho em nenhum momento buscou exaurir as discussões acerca do tema tratado, mas sim, propôs um olhar mais crítico e mais profundo acerca da educação para o trânsito e como o tema pode ser trabalhado na disciplina de geografia, assim como nas demais, pois, por se tratar de um tema transversal é possível que possa ser trabalhado em vários contextos.

Trouxe discussões importantes como a situação e atuação do professor de geografia, o que versa o código brasileiro de trânsito para o ensino e através de uma pesquisa qualitativa como esses objetivos propostos pelo CTB são trabalhados em sala de aula, todas essas questões darão norte para que posteriormente o assunto seja tratado com maior relevância, visto que trabalho acerca do tema ainda é bastante escasso, tanto no âmbito acadêmico, quanto no âmbito escolar, geralmente as escolas trabalham para ensinar os alunos a obedecerem a certo sistema, para que assim que terminem o ensino médio, procurem entrar no mercado de trabalho, como um futuro docente crê que falta nas salas de aula um posicionamento crítico dos professores, sobre o que estão ensinando e para que estejam ensinando e como os alunos recebem esse conteúdo, pois, geralmente os alunos estudam para tirar nota para passar na prova e conseqüentemente passar de ano, tornando um sistema vicioso, e quebrar esse círculo vicioso com temas transversais é uma possibilidade de fazer os alunos entenderem que haverá conteúdo da sala de aula que trabalhado de forma teórica ou prática são questões que em algum momento da vida eles irão precisar e lembrar que o que passam no seu cotidiano foi direcionado na escola a melhor maneira como eles podem reagir ante as diversas situações que possam surgir na vida deles, e a educação para o trânsito surge como uma lacuna para que eles levem conhecimento acerca de todos os sistemas de trânsito suas leis, sinalização e atuação dos órgãos responsáveis pela organização do mesmo.

Todavia esse trabalho buscou de maneira crítica e qualitativa analisar o tema numa escola pública municipal, o tema foi desenvolvido pela SMMT da cidade de Delmiro Gouveia - AL desenvolvendo atividades teóricas e praticas para que pudessem se familiarizar com o tema, a partir disso desenvolvemos esse trabalho que busca de maneira qualitativa não extinguir a discussão sobre o tema, mas sim, contribuir para estudos posteriores.

ANEXOS



Fachada da Escola Municipal de Educação Básica Eliseu Norberto



Palestra Agente de Trânsito Júlio

Fonte: dados da pesquisa (2019)



Palestra ministrada pelo agente Julio Cesar no 8ºano sobre o conhecimento e normas de trânsito

Fonte: dados da pesquisa (2019)



Fonte: dados da pesquisa (2019)



Fonte: dados da pesquisa (2019)



Aula de campo ministrada pelo agente Julio aos alunos do 7° e 8° ano na pratica sobre a faixa de pedestre na AL-145

Fonte: dados da pesquisa (2019)



Fonte: dados da pesquisa (2019)



Fonte: dados da pesquisa (2019)



Fonte: dados da pesquisa (2019)



Fonte: dados da pesquisa (2019)



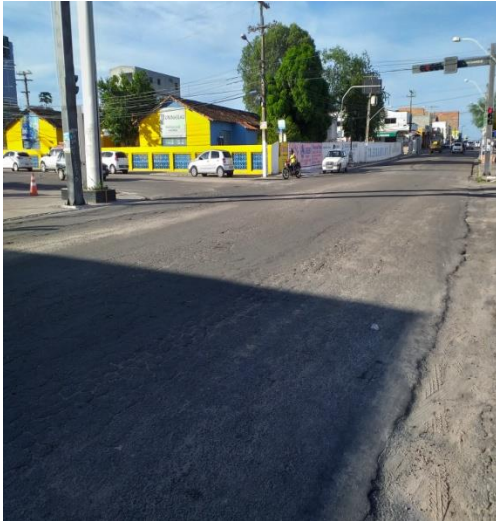
Fonte: dados da pesquisa (2019)



Fonte: dados da pesquisa (2019)



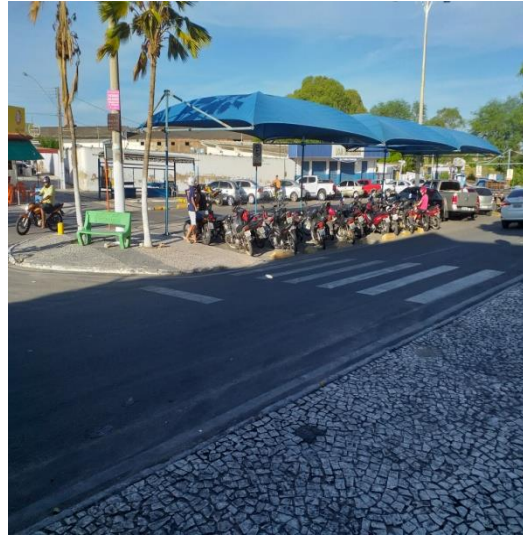
Fonte: dados da pesquisa (2019)



Fonte: dados da pesquisa (2019)



Fonte: dados da pesquisa (2019)



Faixas de pedestre apagadas no centro da cidade
Fonte: dados da pesquisa (2019)



Fonte: dados da pesquisa (2019)



Fonte: dados da pesquisa (2019)



Fonte: dados da pesquisa

Lei 920 de 02 de janeiro de 2008



J. Ambrósio 9916 2124

PREFEITURA MUNICIPAL DE DELMIRO GOUVEIA
Pça. Delmiro Gouveia, 08 - centro

Lei n.º 920/08-GP

De: 02 de janeiro de 2008

"DISPÕE SOBRE A CRIAÇÃO DA SUPERINTENDÊNCIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES E TRÂNSITO - SMTT DO MUNICÍPIO DE DELMIRO GOUVEIA E ADOTA PROVIDÊNCIAS CORRELATAS."

O PREFEITO DO MUNICÍPIO DE DELMIRO GOUVEIA, no uso das atribuições que lhe são conferidas, faz saber que o Poder Legislativo aprovou e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1.º - Fica criada a Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito - SMTT do Município de Delmiro Gouveia, Entidade Autárquica, com personalidade jurídica de Direito Público Interno, patrimônio e receita próprios, além de gestão administrativa e financeira descentralizada, vinculada ao Gabinete do Prefeito deste Município.

Art. 2.º - Constituem objetivos básicos da SMTT:

I - estabelecer diretrizes com vistas à segurança, à fluidez, o conforto, a defesa ambiental e a educação para trânsito e fiscalizar seu cumprimento;

II - fixar mediante normas e procedimentos a padronização de critérios técnicos, financeiros e administrativos para execução das atividades de Trânsito;

III - estabelecer a sistemática de fluxo permanente de informações entre os seus diversos órgãos e entidades, a fim de facilitar o processo decisório e a integração do sistema;

IV - fomentar a interação entre o Poder Público Municipal e a Sociedade Civil Organizada, na busca de subsídios necessários ao aperfeiçoamento do sistema municipal de trânsito.

Art. 3.º - A Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito - SMTT atuará na área de Trânsito Urbano e Rodoviário, na forma do disposto na Lei Federal n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997 e de transporte público de passageiros e terá por finalidade: planejar, administrar, normalizar, pesquisar, educar, policiar, fiscalizar, aplicar as penalidades, promover estudos de engenharia, julgar as infrações e recursos, operacionalizar o sistema viário e de transportes, normatizar e administrar por via direta ou indireta os sistemas de trânsito e de transportes.

Art. 4.º - A Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito - SMTT, para cumprimento de suas atribuições específicas, poderá firmar acordos, ajustes, convênios e contratos com entidades públicas ou privadas, podendo ainda, desde que mediante expressa autorização legislativa, contrair operações de crédito e tomar financiamento.

PREFEITURA MUNICIPAL DE DELMIRO GOUVEIA

Art. 7.º - O Conselho Administrativo será composto de 03 (três) Membros Efetivos e 01 (um) Suplente.

§ 1º - O Superintendente da SMTT é considerado membro Efetivo nato, incumbindo a este presidir ao colegiado, cabendo ao suplente, quanto a esta função específica, substituí-lo em suas faltas, ausências e impedimentos.

§ 2º - Os demais Membros serão designados pelo Prefeito Municipal, com mandato de 03 (três) anos e serão escolhidos, sempre que possível, dentre servidores da SMTT.

Art. 8.º - O Conselho Fiscal será Composto de 02 (dois) Membros Efetivos e 01 (um) suplente designados pelo Prefeito Municipal e 01 (um) Representante da Câmara Municipal de Delmiro Gouveia com mandato de 03 (três) anos.

Art. 9.º - A composição e as atribuições do Conselho Municipal de Transportes Coletivos, que será presidido pelo superintendente da SMTT, na qualidade de Membro Efetivo nato serão definidos através de decreto e deverá obrigatoriamente destinar espaço para Representante da Sociedade Civil.

Art. 10.º - A Junta Administrativa de Recursos de Infrações - JARI, terá regime próprio e sua regulamentação será definida por decreto do prefeito municipal cuja constituição será a seguinte:

- I - Um presidente, de livre escolha do prefeito municipal, com conhecimento sobre legislação de trânsito.
- II - Um representante da superintendência.
- III - Um representante do sindicato ou associação de classe dos condutores de veículos.

~~Art. 11.º - Ficam criados os cargos de provimento em comissão, com lotação e padrão vencimental fixados no anexo I da presente Lei.~~

Art. 12.º - Ficam criados os cargos descritos no Anexo II desta lei, para provimento efetivo no quadro do Poder Executivo Municipal preenchidos por concurso público de provas e títulos.

Art. 13.º - Para atender as despesas decorrentes da implantação e funcionamento inicial da Superintendência Municipal de Transportes e trânsito - SMTT, inclusive pagamento de pessoal, fica o Poder Executivo autorizado a abrir um Crédito Especial ao Orçamento vigente, no valor de R\$ 174.000,00 (cento e setenta e quatro mil reais), para execução do seguinte Programa de Trabalho:

- 02 - Gabinete do Prefeito
- 020 - Gabinete do Prefeito
- 26 - Transporte
- 782 - Transporte Rodoviário
- 0002 - Cidade Urbanizada

2031 - Manutenção das Atividades da Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito - SMTT

319011	Vencimentos e Vantagens Fixas - Pessoa Civil	R\$ 87.000,00
319013	Obrigações Patrimoniais	R\$ 18.000,00
339030	Material de Consumo	R\$ 34.000,00
339036	Outros Serviços de Terceiros - Pessoa Física	R\$ 10.000,00
339039	Outros Serviços de Terceiros - Pessoa Jurídica	R\$ 30.000,00
449052	Equipamentos e Material Permanente	R\$ 40.000,00
Total		R\$ 219.000,00

Art. 14 - A vinculação da Superintendência Municipal de Transportes e trânsito - SMTT, visa assegurar o acompanhamento e a avaliação de seu desempenho, observados os seguintes princípios:

I - Supervisão das atividades administrativas e financeiras pelo Gabinete do Prefeito;

II - Aprovação pelo Prefeito Municipal:

- dos planos e programas de trabalho a serem desenvolvidos;
- do orçamento anual.

III - Apresentação ao gabinete do Prefeito e a Câmara Municipal de Delmiro Gouveia de balancetes mensais, balanço anual e relatórios;

IV - Prestação de Informações solicitadas pelo Prefeito Municipal.

Art. 15 - As obrigações decorrentes da vinculação não elidem a fiscalização financeira e orçamentária exercida através dos mecanismos de controle interno e externo, na forma da Lei:

Art. 16 - O Poder Executivo Municipal poderá estabelecer regulamento outras normas de controle e Acompanhamento das atividades da Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito.

Art. 17 - Fica o Poder Executivo Municipal autorizado a proceder à regulamentação necessária ao total cumprimento desta lei, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias contados de sua publicação.

Art. 18 - As competências dos Órgãos que integram a estrutura desta Autarquia e as atribuições dos dirigentes serão estabelecidas em regime interno, no prazo estabelecido no artigo anterior.

Parágrafo Único - O regimento interno será aprovado por ato conjunto do Prefeito Municipal e do Superintendente de Transporte e Trânsito.

Art. 19 - Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Publique-se, registre-se, cumpra-se.

Delmiro Gouveia, 02 de janeiro de 2008


JOSÉ CAZUZA PERREIRA DE OLIVEIRA
Prefeito

SUPERINTENDÊNCIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES E TRÂNSITO - SMTT

ANEXO I

CARGOS DE PROVIMENTOS EM COMISSÃO E FUNÇÕES GRATIFICADAS.

Nomenclatura do Cargo/ Função Gratificada	Código/Nível	Quantidade	Valor
Superintendente	ESPECIAL	01	R\$ 3.960,00
Coordenador de Planej, Fisc, Sinalização e Estatística	CC-2	01	R\$ 800,00
Coordenador Administrativo e Financeiro	CC-2	01	R\$ 800,00


José Cazuzá ~~Perreira de Oliveira~~
Prefeito

PREFEITO

SUPERINTENDÊNCIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES E TRÂNSITO - SMTT

ANEXO II

CARGOS DE PROVIMENTO EFETIVO.

Item	Cargo	Vagas	Pré-Requisito	Salário Base	C/horária	Atribuições do Cargo
1	Agente de Transporte e Trânsito	06	Médio Completo + CNH categoria "AD"	360,00	40h	Coordenar, disciplinar, orientar e fiscalizar o sistema de transporte e trânsito


José Cazuzza ~~Secretaria de Obras~~
Prefeito

APÊNDICE

Questionário Relativo ao Trânsito e à Mobilidade em Delmiro Gouveia-AL Escola Municipal Elizeu Norberto nas series iniciais 8º e 9º ano

1º SEXO TOTAL DE ENTREVISTADOS.

2º Condição predominante no trânsito

3º faixa etária

4º A atuação do órgão responsável favorece seu fluxo?

5º O nível de civilidade com relação a atuação do trânsito favorece seu fluxo?

6º Existem técnicas e recursos materiais suficientes para garantir a operacionalidade do trânsito?

7º O órgão responsável disponibiliza canais de comunicação para que a sociedade possa opinar nas mudanças do trânsito?

8º existe fiscalização constante no trânsito?

9º Os fiscais são educados e atenciosos?

10º O transporte coletivo passa com regularidade em seus pontos?

11º A cidade tem calçadas de boa qualidade nas principais vias?

12º As travessias escolares são de boa qualidade?

13º Os órgãos responsáveis pelo trânsito dão treinamento sobre segurança no trânsito?

14º As calçadas e cruzamentos estão adequados as necessidades dos idosos e portadores de deficiência?

15º Os motoristas costumam ceder passagem quando solicitado?

16º As pessoas respeitam as filas nas entradas e em outras vias evitando formação de filas duplas ?

17° Você se disponibilizaria a ir ao seu local de destino de bicicleta se a cidade tivesse um sistema abrangente de ciclovias?

18° Qual o tempo de deslocamento médio entre no seu trajeto diário mais usual, somando os tempos de ida e vinda entre 30 e 60 minutos, de 60 a 90 minutos, de 90 a 120 minutos ou mais de 120 minutos?

19° Qual o percentual nos últimos 5 anos? se manteve-se estável, tempo aumentou de 20 a 50% ou se aumentou mais de 50%

20° Qual a principal dificuldade como pedestre encontrada no passeio público?

21° Dada as opções abaixo qual seria a solução para podermos melhorar a questão da mobilidade no centro da cidade.

- a) O alinhamento de políticas municipais com diretrizes definidas pela política nacional de mobilidade.
- b) A priorização do transporte coletivo e a implantação de infraestrutura para circulação de bicicleta.
- c) A intensificação do programa de segurança viária por meio redutores de velocidade.
- d) A participação social através da criação de espaços públicos de diálogo entre sociedade civil e poder público.

22° A quem você atribuiria a responsabilidade sobre a segurança no trânsito?

- a) DENATRAN b) DETRAN c) Secretaria de educação d) polícia militar
- e) polícia rodoviária f) prefeitura g) comunidade

7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALARSA, C.; SUELI, A. F.; ANTÔNIO, C. C. Aspectos do Meio Físico no Cenário dos Serviços Ecosistêmicos. **REVISTA DO DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA**, São Paulo, v. especial 2018, n. Universidade de São Paulo, p. 185-194, Setembro 2018. ISSN 2236-2878.

BAPTISTA, C. A. **EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO NAS AULAS DE GEOGRAFIA: Trabalhando a Transversalidade e a Cidadania com Jovens Estudantes**. UNB, Barretos, 2014, 71 p.

Brasil. [Código de trânsito brasileiro (1997)]. Código de trânsito brasileiro [recurso eletrônico]. – 5. ed. – Brasília: Câmara dos Deputados, Edições Câmara, 2013. 244 p. – (Série legislação; n. 107) Atualizada em 3/10/2013. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, e legislação correlata. ISBN 978-85-402-0069-2 1. Trânsito, legislação, Brasil. I. Título II. Série. CDU 351.811.122(81) (094) ISBN 978-85-402-0068-5 (brochura) ISBN 978-85-402-0069-2 (e-book)

BECKER, S. P. Ramos. **Projeto "Educar para o trânsito"**, Rio do Sul-RS, 2015. 13 p.

BRUMES, K. R. Cidades: (re) definindo seus papéis ao longo da história. **CAMINHOS DE GEOGRAFIA - REVISTA ON LINE PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA FCT/UNESP** - Campus de Presidente Prudente, 2001, 10 p.

BONFIM, L. M. L. V. EDUCANDO PARA O TRÂNSITO. **Revista Científica Semana Acadêmica**, Fortaleza, v. 01, n. 000112, p. 1-12, set. 2017. ISSN 20170919.006092.

CELO. [S.l.]: [s.n.].

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS MUNICIPIOS-CNM. **Trânsito e Mobilidade: Os desafios da organização urbana**. Brasília, CNM, 2012. 56 páginas.

CUNHA, M. M. C. PINTO, C. D. S. A violência no trânsito trabalhada no contexto escolar. **Revista Eventos Pedagógicos**, Porto Alegre, v. 4, n. n1, p. 63-71, Mar-jul 2013. ISSN 2236-3165.

FERREIRA, J. P. ENCICLOPÉDIA dos municípios brasileiros. **biblioteca.ibge.gov.br**, 1957. ISSN 2408126300. Disponível em:
<http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv27295_19>. Acesso em: 25 MAR 2016.

FRANCO, C. **Trânsito como eu entendo**: a ciência da mobilidade humana. Rio de Janeiro: E- papers, v. 1, 2008.

FEIJÓ, A. R. A.; BRITO, V. G. **Planejamento urbano e acessibilidade: o direito a uma cidade inclusiva**. REVISTA DO CEDS Periódico do Centro de Estudos em Desenvolvimento Sustentável da UNDB N. 2 – Volume 1 – março/julho 2015 – Semestral Disponível em: <http://www.undb.edu.br/ceds/revistadoceds>.

FURTADO, M. A. D. R.; PROSCÊNCIO, P. A. Educação Para o Trânsito. **Revista de Ensino, Educação e Ciências Humanas**, Londrina, v. 17, n. 5, p. 484-498, fev 2016. ISSN 2447-8733.

GERHARDT, T. E.; SILVEIRA, D. T. **Métodos de Pesquisa**. 1º Edição. ed. Porto Alegre: UFRGS, v. I, 2009. 120 p. ISBN 978-85-386-0071-8.

JOÃO, B. O ESTADO, A EDUCAÇÃO E A REGULAÇÃO. **educação e sociedade revista sielo**, p. 725-751, 2005.

GONÇALVES NATÁLIA MARTINS, ROTHFUSS RAINER, MORATO, RANDY SOUZA **A organização e a ocupação do espaço urbano nas cidades do século XXI: impactos das políticas públicas do Brasil dos anos 90 no direito de ir e vir no ambiente local**. Amicus Curiae V.9, N.9 (2012), 2012 ISSN 2237-7395

LEITE, C. M. C. **Geografia no ensino fundamental**, Departamento de Métodos e Técnicas da Faculdade de Educação da Universidade de Brasília (MTC/FE/UnB). E-mail: cristin@unb.br. Espaço & Geografia, Vol.5, No 2 (2002), 245:280 ISSN: 1516-9375

LONDE, P. R.; MENDONÇA, M. D. G. ESPAÇOS LIVRES PÚBLICOS: RELAÇÃO ENTRE MEIO AMBIENTE, FUNÇÃO SOCIAL E MOBILIDADE URBANA. **Caminhos de Geografia**, Uberlândia , v. 15, n. 49, p. 138-151, abr 2014. ISSN ISSN 1678-6343.

MACIEL, M. S. **Transito e Educação numa proposta transversal**, caderno discente do Instituto Superior de Educação- ano 2, n.2 Aparecida de Goiania,2008.

MASSAU, G. C. R. ROSANA, G. **Acidentes de trânsito e direito a saúde: prevenção de vidas e economia pública**. Universidade Federal de Pelotas-RS 18 p.

MALDANER, T. SANTIN, J. R. **A importância do estatuto da cidade na busca por cidades mais justas**. Departamento de direito, CURSOP DE DIREITO.2015, 14 p.

MELLO, M. C. O. **Da teoria à prática do ensino da Geografia**. UNESP. São Paulo.2012

ABREU, D. R. de O. M.; SOUZA, E. M.; MATHIAS, T. A. de F. **Impacto do Código de Trânsito Brasileiro e da Lei Seca na mortalidade por acidentes de trânsito**. Cad. Saúde Pública 2018; 34(8):e00122117, Maringá, PR,

NASSARO, A. L. F. **Policciamento rodoviário: cenário e perspectivas**. 1º Edição. ed. São Paulo: Triufal gráfica editora, v. I , 2014.

NOVAK, F. B.; CORONA, H. M. P. Trânsito e risco:consequências da modernidade.

REMEA. Revista eletrônica do mestrado em educação ambiental , Rio Grande, v. 34, n. 2, p. 204-218, maio/ago 2017. ISSN 1517-1256.

NUNES, F. G. **Ensino de Geografia: Novos olhares e práticas**. Dourados, MS, UFGD, 2011. 200 p.

PASQUALINI, E.; PASCHOAL, S. R. G. Software educativo para universitários sobre prevenção de acidentes de trânsito. **estudos em avaliação educacional e seleção**, São Paulo, v. 27, n. 65, p. 582-603, maio/ago 2016. ISSN 1984-932X.

PEREIRA, L. A. G.; MORAIS, S. D. Q. ; FERREIRA, W. R. **A geografia dos transportes na organização do espaço urbano: mobilidade e acidentes de trânsito**¹ CAMINHOS DE GEOGRAFIA - revista on line <http://www.seer.ufu.br/index.php/caminhosdegeografia/> ISSN 1678-6343.

PNATRANS, **Plano Nacional de Redução de mortes e lesões no trânsito**, 2018. Brasília 2018.

PINTO, C. D. S.; CUNHA, M. M. **Educação para o trânsito: a violência no trânsito trabalhada no contexto escolar**. Revista **Eventos Pedagógicos** v.4, n.1, p. 63 - 71, mar. – jul. 2013. 9 páginas.

PROJETO CADASTRO DE FONTES DE ABASTECIMENTO POR ÁGUA SUBTERRÂNEA. Diagnóstico do município de Delmiro Gouveia, estado de Alagoas/ Organizado [por] João de Castro Mascarenhas, Breno Augusto Beltrão, Luiz Carlos de Souza Junior. Recife: CPRM/PRODEEM, 2005.

REBOUÇAS, C. S.; MELO, A. S. A. F.; BISPO, Â. C. **Educação para o trânsito no espaço escolar: é possível?** São Cristovão, SE 2011.

SANTOS, JULIANO VIALI DOS **Trânsito em condições seguras: paradigmas e acepções jurídicas do artigo 1º do Código de Trânsito Brasileiro**. – Porto Alegre: EDIPUCRS, 2009. 101 p. ISBN 978-85-7430-927-9

SOUZA, M. A. A. A. **DISCUTINDO A RELAÇÃO GÊNERO/TRÂNSITO NA ESCOLA**. **Revista Triângulo** , Uberaba, v. 3, n. 1, p. 03-11, Jan/Junh 2010. ISSN 2175-1609.

SOUZA, J. G. O. S.; ALMEIDA, R. S. **Ordenamento territorial de Delmiro Gouveia/AL: o planejamento urbano e plano diretor**. ISSN 2525-5215 DOI: 10.17648/diversitas-journal-v2i4.287

SOLLITO, C. M. **URBANIZAÇÃO**, 2005, 101 p. Disponível em <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/5/5160/tde01062009105119/publico/CilianeMSollitto.pdf>

TRÂNSITO, CIDADANIA E MEIO AMBIENTE CURITIBA: TECNODATA, 2006.
30P.: il.col.; 21 cm.