

A CONCEPÇÃO DE TRÂNSITO POR CRIANÇAS DO 1º ANO DO ENSINO FUNDAMENTAL: um estudo de caso.

Caio César de Assunção Felix¹

Jéssica de Melo Ferreira Souza²

Sandra Patrícia Ataíde Ferreira³

RESUMO: O estudo teve como objetivo explorar as concepções e experiências das crianças sobre o trânsito a partir de leitura de imagens relacionadas a situações reais sobre essa via circular. Participaram desta pesquisa 18 crianças do 1º ano do ensino fundamental de uma Escola Municipal da cidade do Recife-PE. Para coleta de dados, utilizou-se a entrevista semiestruturada e como procedimento analítico, realizou-se a análise de conteúdo temática. Foram elaboradas duas temáticas que norteiam a organização dos resultados: (i) Utilização dos equipamentos pessoais de segurança nos veículos; (ii) Comportamento seguro na utilização da via pública. Os resultados demonstram que as crianças lidam com situações cotidianas no trânsito, possuindo conhecimentos sobre a temática de tal modo que acidentes, ou situações perigosas, podem ser evitados, mas a temática trânsito, ainda precisa ser revista, em especial nas escolas.

Palavras-chave: Concepção de Trânsito; Crianças; Cotidiano.

1. INTRODUÇÃO

Dentre as questões problemáticas das sociedades contemporâneas, uma que se apresenta como necessitando de reflexão urgente é a que se refere às relações no trânsito. A educação para o trânsito, no Brasil, atualmente, necessitaria ser repensada devido aos altos índices de acidentes ocasionados em sua maioria por falha conscientização das pessoas. Essas falhas consensuais ocorrem, muitas vezes, devido a problemas conflituosos em nossa sociedade, sendo necessária uma reflexão em relação ao comportamento e atitudes das pessoas no trânsito, para que as gerações futuras não cometam os mesmos erros da geração atual.

¹ Graduando do Curso de Pedagogia – UFPE – E- mail: caiocesar_26@hotmail.com

² Graduanda do Curso de Pedagogia – UFPE – E- mail: jessica.mfs@hotmail.com

³ Professora Doutora do Departamento de Psicologia e Orientação Educacionais - Centro de Educação-UFPE- E- mail: tandaa@terra.com.br

Abordar a educação para o trânsito não é só citar leis, regras e normas, mas sim, incluí-la como parte do contexto, tendo consciência de que o trânsito é composto de pessoas, sendo necessário exercitar a cidadania e rever valores para tornar a sociedade mais harmônica, sustentável e democrática.

Sancionado no dia 23 de setembro de 1997, o Código de Trânsito Brasileiro, no Art.1, em seu §1º, define o trânsito como “a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fim de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga”. (1997, p. 2). A partir dessa definição, discute-se como funciona essa circulação entre veículos, animais, pessoas, e como as questões sociais influenciam nessa circulação. Para Vasconcelos (1988, p. 19)

O trânsito é uma disputa pelo espaço físico, que reflete uma disputa pelo tempo e pelo acesso aos equipamentos urbanos; é uma negociação permanente do espaço, coletiva e conflituosa. E essa negociação, dadas às características da nossa sociedade, não se dá entre pessoas “iguais”: a disputa pelo espaço tem uma base ideológica e política; depende de como as pessoas se veem na sociedade e de seu acesso real ao poder.

É no dia a dia do trânsito que vemos esse “choque de poder” em que os motoristas agem de forma autoritária e agressiva, os pedestres têm que se submeter ao que os condutores impõem para que não haja consequências graves. Por isso, acreditamos que a educação no trânsito, nos anos iniciais do Ensino Fundamental, é de suma importância, já que é desde cedo que as crianças aprendem valores e modos que irão levar por toda a sua vida.

O Código de Trânsito Brasileiro, em seu Capítulo VI, dispõe o seguinte sobre a obrigatoriedade da educação de trânsito:

Art. 76. A educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamento e ações coordenadas entre órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação.

Parágrafo único. Para a finalidade prevista neste artigo, o Ministério da Educação e do Desporto, mediante proposta do CONTRAN e do Conselho de Reitores das Universidades Brasileiras, diretamente ou mediante convênio, promoverá: I - a adoção, em todos os níveis de ensino, de um currículo interdisciplinar com conteúdo programático sobre segurança de trânsito; II - a adoção de conteúdos relativos à educação para o trânsito nas escolas de formação para o magistério e o

treinamento de professores e multiplicadores; III - a criação de corpos técnicos interprofissionais para o levantamento e análise de dados estatísticos relativos ao trânsito; IV - a elaboração de planos de redução de acidentes de trânsito junto aos núcleos interdisciplinares universitários de trânsito, com vistas à integração universidades-sociedade na área de trânsito.

A partir do que é regido pelo artigo, observando a evolução e crescimento das cidades brasileiras, vemos a necessidade do tema trânsito ser abordado com mais sistematicidade nas escolas, a fim de melhorar a educação dos usuários das vias, tanto dos pedestres quanto dos condutores. Além de ser uma questão operacional, o trânsito também é uma questão social e política. Desta forma, quando se pensa no trânsito, é importante levar em consideração as características da sociedade a qual o trânsito pertence.

Como uma problemática social e econômica que é o trânsito, o seu gerenciamento tem se tornado uma verdadeira aglomeração de conflitos, devido, sobretudo, às diferenças sociais. Com isso, faz-se necessária reflexão sobre o comportamento de cada integrante que faz uso desta via de circulação, para que se permita ou assegure o direito a todos de sua utilização. A falta de uma boa abordagem sobre certas temáticas, como trânsito, por exemplo, pode trazer consequências no futuro, as quais trazem prejuízos a toda sociedade.

Assim, percebemos que é muito importante trabalhar desde cedo com as crianças o tema educação no trânsito em uma abordagem que as leve a pensar como um sujeito integrante do trânsito, na condição de transeunte e de futuros condutores. Isto com a finalidade de favorecer momentos de análise e de reflexões sobre a realidade, compreendendo o quanto é importante promover uma relação entre aprender sobre a realidade, com situações da realidade, com finalidade de fazer com que as crianças entendam a importância e a necessidade de um bom relacionamento com todos os cidadãos que fazem parte do trânsito, como também atenção e respeito, para que haja a harmonia, bons hábitos e as atitudes adequadas.

O trabalho sobre educação no trânsito busca:

Contribuir efetivamente na preservação, na redução dos acidentes e auxiliar na conscientização e conhecimento quanto à proteção da vida, para a paz no cotidiano dos espaços rurais e urbanos. Também tem como meta levar ao entendimento dos educandos, a importância e a

relevante prática que se faz necessária no bom relacionamento de todos os cidadãos que fazem parte do trânsito, bem como a devida e indispensável atenção e respeito, para que haja a harmonia tão almejada, os bons hábitos e as atitudes adequadas (BOGUE, E.A.T.; FERREIRA, M.A.S.; SILVA, M.H.G., 2008).

A partir dessa preservação e conscientização para um bom relacionamento no trânsito, é necessário que haja uma orientação. Esta pode ser feita de várias formas e em diversos lugares, como nas escolas, com palestras, no DETRAN, autoescolas, e até no próprio trânsito, porque a educação/aprendizado pode estar em todos os ambientes.

Para Brandão (1997), a educação está em todos os lugares e no ensino de todos os saberes. Assim, não existe um modelo de educação, a escola não é o único lugar onde ela ocorre e, muito menos, o professor é seu único agente. Existem inúmeras formas de educar e cada uma atende à sociedade em que ocorre, pois é a forma de reprodução dos saberes que compõe uma cultura, em sociedades que têm identidades próprias. Esse conceito de educação se encaixa perfeitamente na educação no trânsito, pois, é essencial o bom relacionamento entre os cidadãos que fazem parte do trânsito, a atenção e respeito, para que haja a harmonia, bons hábitos e atitudes adequadas, que tornem um trânsito mais seguro e respeitoso.

Atualmente, a temática de educação no trânsito quando é discutida nas escolas, é abordada pelo educador de maneira interdisciplinar, mas sem sistematicidade ou como parte do currículo, apenas como uma atividade complementar. Desta maneira, algumas questões emergem: que Concepções as crianças têm sobre o trânsito? De que maneira as crianças lidam com as situações cotidianas no trânsito? Assim, temos como objetivo geral explorar as concepções e experiências das crianças sobre o trânsito a partir de leitura de imagens relacionadas a situações reais sobre essa via circular. Como objetivos específicos buscam-se: (i) analisar a concepção de trânsito por crianças; (ii) discutir as experiências evocadas pelas crianças a partir de leitura de imagens de situações do trânsito.

Ao se fazer o levantamento bibliográfico, em periódicos nacionais em sites de busca (CAPES, Google acadêmico), constata-se uma produção restrita sobre a relação educação no trânsito, a saber: “A importância da educação para o trânsito nas séries iniciais do ensino fundamental como construção do trânsito mais seguro” (ROSSI,

2010), Comportamento no trânsito é causa da agressividade (TEBALDI, FERREIRA, 2004), Projeto transformando o trânsito e a perspectiva do facilitador (PICCHIONI, THIELEN, 2012), Trânsito coletivo e comportamento individual: metáfora de Antígona (PICCHIONI, THIELEN, SOUZA, 2013). Porém, não foram encontrados estudos que abordassem mais concepções e experiências das crianças sobre o trânsito a partir de leitura de imagens.

Dessa forma, busca-se contribuir socialmente e academicamente para uma melhor compreensão no que diz respeito ao conhecimento das crianças em relação ao trânsito, no sentido de favorecer reflexões e ações que provoquem o desenvolvimento de propostas relacionadas à educação para o trânsito, visando à aquisição de conhecimentos e mudanças de comportamentos inadequados relativos à circulação nas vias, propiciando às crianças, ainda, uma noção das regras do trânsito, fazendo com que aprendam e respeitem as normas que há para uma boa condução da via pública, favorecendo uma circulação mais segura.

2. MARCO TEÓRICO

2.1 Trânsito e educação para o trânsito

Em nossa sociedade, existem inúmeros problemas quanto aos sistemas educacionais voltados ao trânsito. Segundo Hoffmann (2003, p.107), “a educação para o trânsito é mais um capítulo da educação ético-social que não tem sentido como disciplina de conteúdo independente.” A tentativa de educar um cidadão requer escolhas dentro de vários enfoques teóricos e metodológicos, buscando o envolvimento entre a prática e a teoria, na tentativa de métodos ativos que envolvam indivíduos e sociedade. Este processo de educação não trata apenas de oferecer conteúdos de instrução e recomendações práticas, mas de criar e exercitar hábitos e atitudes que favoreçam uma convivência adequada para a sociedade. O principal objetivo da educação para o trânsito é a formação de indivíduos responsáveis pela própria sobrevivência, respeitando os demais e as normas sociais em diversos papéis, como, por exemplo: o de pedestre, condutor e passageiro.

No âmbito escolar, a educação para o trânsito precisa ser construída de maneira interdisciplinar, de preferência, em todos os níveis da educação, por meio de

planejamento e ações coordenadas que permitam ir além da mera transmissão de conhecimentos, desenvolvendo comportamentos e atitudes que tenham como objetivos um convívio social harmonioso e seguro.

Atualmente, um dos fatores para o mau comportamento no trânsito, que é o principal causador de acidentes, seria a forma como as pessoas lidam com o espaço público. Ao sair de suas residências para enfrentar o trânsito, encontramos uma verdadeira disputa de espaços, na rua. Segundo Damatta (1985), há noção de que a rua é uma zona onde cada um deve zelar por si, o que provoca o abandono das leis de trânsito. Para o autor, se “cada um está por si,” então, não há um controle rígido por meio de leis igualitárias, prevalecendo o individualismo de cada camada social.

A afirmação de Damatta (1985), baseado em uma triste realidade, vai contra ao que diz o Código de Trânsito Brasileiro, no Art.1, em seu §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, adotarem as medidas destinadas a assegurar esse direito”, ressaltando que além de uma condição segura no trânsito também são condições de civilidade e educação. Educação é o processo de ensinar e aprender que nasce da convivência e do ajustamento entre membros do grupo ou sociedade, sendo exercida nos diversos espaços de convívio social. De acordo com Brandão (2007, p.26), a educação aparece sempre que surgem formas sociais de condução e controle da aventura de ensinar e aprender. O ensino formal é o momento em que a educação se sujeita à pedagogia (a teoria da educação); cria situações próprias para o seu exercício, produz os seus métodos, estabelece suas regras e tempos, e constitui executores especializados. É quando aparecem a escola, o aluno e o professor.

Sabemos que a escola não é o único lugar em que se tem educação, mas consideramos um lugar interessante e produtivo para se iniciar esse processo de educação no trânsito, para que as crianças possam aplicar os conhecimentos adquiridos nas vias na qual eles circulam. A educação é diferente em vários momentos e lugares, proporcionando conhecimento e experiências novas, como também um ser humano melhor, nesse mundo complexo em que vivemos. A educação ajuda a criar o pensamento dos homens através da disseminação do saber, produzindo um conjunto de

crenças e ideias, que envolvem bens e poderes que colaboram na construção da sociedade.

A educação para o trânsito é um direito de todos e deve se encontrar presente em todos os espaços educativos que promovam o desenvolvimento dos sujeitos, que os preparem, de forma integral, inclusive, para o convívio no trânsito. Como este espaço é composto por uma diversidade de pedestres e veículos que se encontram em circulação nas vias públicas, conforme normas estabelecidas e com o objetivo de proteger aqueles que integram este ambiente, a educação no trânsito é essencial para o convívio e a harmonia das pessoas garantindo vias públicas mais seguras.

O trânsito pode ser considerado um elemento exclusivamente social. Rozestraten (1988) descreve-o como um sistema com a função comum de deslocamento, organizado por normas que possibilitam a comunicação entre seus usuários e asseguram a integridade deles. A autora caracteriza três eixos fundamentais no trânsito, a saber: (i) *a via*, que indica a pista, englobando o tipo de perímetro, a sinalização e todo o ambiente que rodeia o veículo ou o pedestre; (ii) *os veículos*, que seriam os automóveis, caminhões, motos, com seus dispositivos próprios para determinar direção, regular a velocidade e frear, e ainda como meio de comunicação, uma vez que o condutor manifesta suas intenções ao acionar pisca-pisca, luz de freio, buzina etc.; (iii) *o comportamento do participante*, que é o subsistema considerado mais complexo.

Com relação às normas, aos procedimentos e aos deslocamentos existentes nesse sistema, o Código de Trânsito Brasileiro diz, em seu Art. 28: “O condutor deverá, a todo o momento, ter domínio de seu veículo, dirigindo-o com atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito”.

Neste sentido, é importante priorizar o comportamento adequado e seguro em três dimensões distintas prévias para predizer a conduta no trânsito: (i) *Grau de conhecimento* – conhecimento das regras de trânsito e de certas leis da física, devendo ser colocadas em prática; (ii) *Prática* – habilidade adquirida com o tempo; (iii) *Atitudes* - prontidão, presteza ou disposição na utilização do conhecimento e na prática em benefício do comportamento no trânsito, que priorize não pôr em perigo outras pessoas ou prejudicá-las.

As situações que são encontradas no trânsito exigem dos condutores atitudes que demandam atenção, percepção e habilidades motoras. As leis e as normas são formas de regulação da vida em sociedade, das condutas individuais e das relações sociais. No entanto, a norma não se transforma imediatamente em ação pelas pessoas sujeitas a ela, a percepção da norma vai orientar as decisões acerca do comportamento dos condutores no trânsito, aproximando-os ou os afastando do que seria desejável para a segurança de todos, por exemplo, pelas normas o pedestre tem que atravessar na sua faixa, quando o sinal estiver fechado, e ao atravessar olhar para os dois lados da pista\rua, andar sempre pela calçada, quando estiver de bicicleta andar sempre perto da calçada, como também os veículos não devem parar na faixa de pedestre, não ultrapassar o sinal vermelho, não colocar a cabeça para fora do veículo e nem causar tumulto dentro do mesmo, além de sempre estar com cinto de segurança e capacete quando estiver de moto, não poluir a rua, respeitar o pedestre. São normas de convivência como essas que proporcionará um trânsito mais seguro, normas essas adquiridas através do conhecimento do código de trânsito, como também da interação com outras pessoas, na qual é transmitido o conhecimento de mundo de cada um.

2.2 Conceitos espontâneos e científicos: a perspectiva socio interacionista de Vygotsky

Para Oliveira (2002), as proposições de Vygotsky acerca do processo de formação de conceito remetem à discussão das relações entre pensamento e linguagem, à questão da mediação cultural no processo de construção de significados por parte do indivíduo, bem como ao processo de internalização e ao papel da escola na transmissão de conhecimentos de natureza diferente daqueles aprendidos na vida cotidiana. Esse processo de mediação se dá devido ao fato de que o homem, sujeito de conhecimento, não tem acesso direto aos objetos, mas um acesso mediado, que é feito através dos recortes do real, operados pelos sistemas simbólicos que dispõem.

Essa capacidade de lidar com representações que substituem o real permitem ao ser humano fazer relações mentais na ausência dos referentes, imaginando situações futuras, transcendendo o espaço e o tempo presentes, fornecendo ao sujeito os sistemas simbólicos que se interpõem entre ele e o objeto de conhecimento de origem social, e cultural, com os sistemas simbólicos de representação de realidade e, por meio deles, o

universo de significações que permite construir uma ordenação, uma interpretação dos dados do mundo real. Para Vygotsky (1934/2002), são duas as funções básicas que proporcionam essa mediação entre sujeito e objeto de conhecimento: a de intercâmbio social e a de pensamento generalizante, servindo à comunicação entre indivíduos, até porque a linguagem simplifica e generaliza a experiência, que proporciona uma ordem nas instâncias do mundo real, gerando categorias conceituais cujo significado é compartilhado pelos usuários dessa linguagem.

A utilização da linguagem favorece assim processos de abstração e generalização. Os atributos relevantes têm de ser abstraídos da totalidade da experiência (para que um objeto seja denominado “triângulo” ele deve ter três lados, independente de sua cor ou tamanho, por exemplo) e a presença de um mesmo conjunto de atributos relevantes permite a aplicação de um mesmo nome a objetos diversos. (OLIVEIRA, 2002,p.27).

Pensamento e linguagem estão atrelados, um não acontece sem o outro, embora possuam trajetórias distintas até que ocorra uma ligação entre eles. Assim, a princípio, na fase pré-verbal na aquisição da linguagem, o pensamento e a linguagem independem um do outro: as crianças pequenas e os animais partem de uma inteligência prática, ou seja, utiliza-se de instrumentos como mediadores entre eles e o mundo, e não os signos. Posteriormente, por volta dos dois anos de idade, a criança passa a utilizar a fala de uma forma intelectualizada, com uma função simbólica generalizante. O pensamento torna-se verbal (mediado por signos) e a fala intelectual, unindo-se assim pensamento e linguagem, possibilitando a comunicação, organizada agora via sistema de signos. É no significado da palavra, que fala e pensamento se unem em pensamento verbal; é o significado que possibilita a comunicação entre os usuários da linguagem. (VYGOTSKY, 2002). Linguagem essa que gera categorias conceituais.

Percebemos que os conceitos são construções, internalizadas pelos indivíduos ao longo de seu processo de desenvolvimento, a partir da sua inserção no grupo cultural do qual faz parte, pois é o universo de significados que ordena o real em categorias, nomeadas por palavras da língua desse grupo.

Para Vygotsky (1934/2002), a questão principal do sujeito quanto ao processo de formação de conceitos refere-se aos meios pelos quais essa operação é realizada, a

linguagem do grupo cultural na qual a criança se desenvolve dirige o processo de formação de conceitos: a trajetória de desenvolvimento de um conceito está predeterminada pelo significado que a palavra tem na linguagem dos adultos.

Vygotsky (1934/2002) divide o processo de formação de conceito em três etapas/estágios. Na primeira etapa/estágio, há agregação desorganizada, a criança forma conjuntos sincréticos, agrupando objetos com base em nexos vagos, subjetivos e baseados em fatores perceptuais, como a proximidade espacial, por exemplo. Esses nexos são instáveis e não relacionados aos atributos relevantes dos objetos (Oliveira, 2002). A segunda etapa/estágio é denominada por Vygotsky de Pensamento por complexos, na qual os objetos associam-se não apenas devido às impressões subjetivas da criança, mas também devido às relações concretas e factuais que de fato existem entre esses objetos, podendo, entretanto, mudar uma ou mais vezes durante o processo de ordenação. Essas características selecionadas podem parecer irrelevantes para os adultos (Der Veer&Valsiner, 1996). A formação de complexos exige a combinação de objetos com base em sua similaridade, a unificação de impressões dispersas (Oliveira, 2002). A terceira etapa/estágio levará à formação dos conceitos propriamente ditos, a criança agrupa objetos com base num único atributo, sendo capaz de abstrair características isoladas da totalidade da experiência concreta (Oliveira, 2002). Outro aspecto bastante relevante sobre formação de conceitos, tratado por Vygotsky (1991), diz respeito aos processos cotidianos, à experiência pessoal da criança e à instrução formal, à aprendizagem em sala de aula, que, em seu entender, desenvolvem dois tipos de conceitos que se relacionam e se influenciam constantemente, que são os conceitos científicos e os conceitos espontâneos.

Vygotsky (1934/2002) faz uma distinção entre os conceitos cotidianos e os denominados conceitos científicos. Estes se desenvolvem a partir de processos deliberados de instrução escolar, que também passam por um processo de desenvolvimento. Já o conceito cotidiano/espontâneo está diretamente ligado aos objetos concretos e indutivos do mundo, sem uma organização consistente e sistemática. A diferença entre eles é que os conceitos cotidianos da criança desenvolvem-se de forma ascendente e ao forçar sua lenta trajetória para cima, esse tipo de conceito abre o caminho para um conhecimento científico. Já o desenvolvimento dos conceitos científicos é descendente, voltado para um nível mais elementar e concreto. Os conceitos científicos fornecem estruturas para o desenvolvimento ascendente dos

conceitos espontâneos da criança em relação à consciência e ao uso deliberado. Ou, nas palavras do próprio autor, "Os conceitos científicos desenvolvem-se para baixo por meio dos conceitos espontâneos; os conceitos espontâneos desenvolvem-se para cima por meio dos conceitos científicos" (p.31), mostrando que os dois conceitos estão intimamente relacionados.

Diferentemente dos cotidianos, os conceitos científicos estão organizados em inter-relações. Com isso, a importância da instituição escolar para que se transmitam os conceitos inseridos em sistemas de conhecimentos articulados pelas diversas disciplinas científicas que são de fundamental importância na construção dos processos psicológicos dos indivíduos, proporcionando uma maior e mais abrangente interação social, a qual, segundo Vygotsky (1934/2002), é o que conseqüentemente impulsiona o desenvolvimento e a aprendizagem do indivíduo, pois é por meio da interação social que a criança aprende a regular seus processos cognitivos, devido às indicações, aprendizados e experiências, das pessoas com as quais interage. Em outras palavras, é pela interação social que o indivíduo aprende. A aprendizagem desperta processos internos de desenvolvimento interior que só podem ocorrer quando o indivíduo interage com outras pessoas.

3. METODOLOGIA

Esta pesquisa será de caráter qualitativo, pois,

[...] A pesquisa qualitativa responde a questões muito particulares. Ela se ocupa, nas Ciências Sociais, com um nível de realidade que não pode ou não deveria ser qualificado. Ou seja, ela trabalha com o universo dos significados, dos motivos, das aspirações, das crenças, dos valores e das atitudes. (MINAYO, 2010, p, 21 e 22).

Minayo (2010, p.26 e 27) ainda complementa que o ciclo da pesquisa qualitativa, "O processo de trabalho científico em pesquisa qualitativa divide-se em três etapas: (1) fase exploratória; (2) trabalho de campo; (3) análise e tratamento do material empírico e documental". Para esta autora, o ciclo da pesquisa não se fecha, pois a ideia de ciclo está em planos em que se complementam.






Assim, foi realizado um estudo de caso , baseando-se na definição de Gil (2008), o estudo de caso consiste no estudo profundo e exaustivo de um ou poucos objetos, de maneira que permita seu amplo e detalhado conhecimento. Esse procedimento é apresentado como o mais adequado para a investigação de um fenômeno contemporâneo dentro de seu contexto real, em que os limites entre o fenômeno e o contexto não são claramente percebidos (YIN,2005).

Para a construção dos dados, foram realizadas entrevistas, que é um instrumento do qual o pesquisador busca obter informações contidas na fala dos atores sociais. Ela não significa uma conversa despreziosa e neutra, uma vez que se insere como meio de coleta dos fatos relatados pelos atores enquanto sujeitos-objetos da pesquisa, que vivenciam uma determinada realidade que está sendo focalizada (MINAYO, 2002). Para este estudo, foi utilizada a entrevista semiestruturada, que, segundo Manzini (1990/1991, p. 154), “[...] está focalizada em um assunto sobre o qual confeccionamos um roteiro com perguntas principais, complementadas por outras questões inerentes às circunstâncias momentâneas da entrevista, onde emerge informações de forma mais livre”.





A coleta de dados iniciou-se com um primeiro contato com a direção de uma Escola Municipal localizada na Cidade do Recife, que atende a alunos do ensino fundamental até o ensino médio. Nesta 1ª visita, foi informado o objetivo da pesquisa e o procedimento que seria utilizado. Após esse primeiro contato, foram realizadas mais três visitas à instituição de ensino. Na segunda e na terceira visitas foi realizado o estudo piloto com dois alunos do 1º ano do ensino fundamental, e na última, efetivou-se a construção definitiva dos dados que compuseram este estudo.

Foram realizadas entrevistas com 18 crianças do 1º ano do ensino fundamental, com idade de 5 a 8 anos, que aconteceram individualmente, em sala apropriada, com a participação de dois entrevistadores. As entrevistas foram mediadas por desenhos, apresentado em folha A4, contendo situações cotidianas do trânsito, acompanhados por perguntas com pedido de justificativa. Essas situações foram gravadas em áudio e, posteriormente, transcritas.



As imagens foram apresentadas com o objetivo de conhecer a concepção da criança em relação ao trânsito. As situações exploradas nas imagens são apresentadas nos quadros 1, 2 e 3.

<p>COMPORTAMENTO SEGURO</p>	<p>Comportamento dentro do veículo: Seu amigo está indo de ônibus com você para o zoológico, qual a forma correta de se comportar dentro do ônibus? Por quê?</p>	 
	<p>Não colocar a cabeça fora do ônibus:Qual a forma correta de se comportar dentro do ônibus? Por quê?</p>	
	<p>Não jogar lixo pela janela: Em uma viagem de carro, você comeu pipoca com refrigerante, onde deve jogar o plástico e a garrafa vazia? Por quê?</p>	 

Quadro 1. Comportamento seguro.

<p>SEGURANÇA PARA PEDESTRES E CICLISTAS</p>	<p>Não brincar em ruas movimentadas: Você e sua turma vão jogar bola, em um momento a bola é jogada acidentalmente para o meio da rua, o que fazer? Por quê?</p>	
	<p>Faixa de Pedestre/sinal de trânsito: Você vai atravessar a rua, como você atravessaria?</p>	
	<p>Andar pela calçada: Ao caminhar pelas ruas, por onde você anda?</p>	
	<p>Ciclista sempre andar pela direita: Ao passear de bicicleta, você anda próximo a calçada ou entre os carros?</p>	

Quadro 2. Segurança para pedestres e ciclistas.

UTILIZAÇÃO DO EQUIPAMENTO DE SEGURANÇA PESSOAL NOS VEÍCULOS	Cinto de Segurança: Sua colega passou em sua casa para lhe buscar pra ir para uma festa, quando você entra no carro, o que você faz? Por quê?	
	Capacete Motociclista: Dois amigos foram passear de moto e convidaram você, com qual dos dois você iria? Por quê?	

Quadro 3. Utilização de equipamentos de segurança pessoal nos veículos.

Os dados foram analisados a partir da Análise de conteúdo temática, que, segundo Bradin (1979, p.105) é:

Um conjunto de técnicas de análise das comunicações visando obter, por procedimentos, sistemáticos e objetivos de descrição do conteúdo das mensagens, indicadores que permitam a inferência de conhecimentos relativos às condições de produção destas mensagens.

O autor relata que fazer uma análise temática consiste em descobrir os núcleos de sentido que compõem uma comunicação. Esta análise se divide em três etapas, descritas por Bardin (1979), demonstradas em Minayo (2002): 1. Pré-análise: caracteriza-se pela realização de repetidas leituras do material para atingir os níveis mais profundos. Nesse momento, deixa-se impregnar pelo conteúdo do material. 2. Exploração do material: consiste em alcançar o núcleo de compreensão do texto, e para isso, o investigador busca encontrar categorias que são expressões ou palavras significativas em função das quais o conteúdo de uma fala será organizado. Trata-se aqui da análise propriamente dita. 3. Tratamento dos resultados obtidos e interpretação, que é a elaboração de uma síntese interpretativa através de uma redação que possa dialogar os temas, como objetivos, questões e pressupostos da pesquisa.

RESULTADOS

A partir da realização da Análise temática, focando-se os objetivos pretendidos nesta pesquisa, foram elaboradas duas temáticas que norteiam a organização dos resultados. Foram elas: (i) Utilização dos equipamentos pessoais de segurança nos veículos; (ii) Comportamento seguro na utilização da via pública. Temáticas estas abordadas mais adiante.

No âmbito das considerações éticas e com propósito de preservar a identidade das crianças participantes, foram utilizados nomes fictícios para nomeá-los no momento de apresentação dos recortes de fala que ilustram as interpretações realizadas.

(i) Utilização dos Equipamentos Pessoais de Segurança nos Veículos.

De acordo com as entrevistas que foram realizadas com as crianças do 1º ano do Ensino Fundamental, verificamos que a maioria das 18 crianças entrevistadas não identifica o cinto de segurança como equipamento de segurança pessoal que deve ser colocado no momento em que entra no veículo. Durante a leitura da imagem correspondente ao uso desse equipamento de segurança, as crianças mencionaram outros comportamentos que não o de colocar o cinto, como, por exemplo, o de cumprimentar o colega, o de agradecer e o de se sentar. Já aqueles que identificaram o cinto de segurança como primeira ação a ser realizada ao entrar no veículo, apenas quatro justificaram a utilização do cinto de segurança como equipamento necessário para a segurança pessoal no veículo, de modo a prevenir acidentes, como afirma uma dessas crianças ao falar do uso do cinto:

“Para quando passar na lombada, não me jogar pra frente.”
(Manoel, 6anos, ao fazer a leitura da imagem em que o garoto entra veículo).

Na leitura de imagem na qual eram apresentados dois motociclistas, em que um deles utilizava o capacete e o outro não, a grande maioria dos entrevistados identificou que era necessária a utilização do capacete como um equipamento obrigatório. As justificativas que apareceram com mais frequência para as respostas dadas foram aquelas relacionadas à utilização do capacete com intuito de evitar a punição pela

fiscalização de trânsito, à questão de gosto pessoal e à noção de que ele serve para não se machucar frente às condições adversas encontradas no trajeto. Como mostram os exemplos a seguir:

“Porque se o policial vê ele sem capacete, ele vai ser preso.” **(Salomão, 6anos, ao fazer a leitura da imagem em que os garotos estão circulando de motocicleta).**

“Para não bater nada no rosto.” **(Emília, 6anos, ao fazer a leitura da imagem em que os garotos estão circulando de motocicleta).**

Ao analisar essas justificativas, compreende-se que as crianças assumem essas justificativas devido a suas experiências acumuladas em sua trajetória de vida, indo de acordo com que afirma Vygotsky (2002) em relação ao processo de formação de conceitos, no que se refere aos meios pelos quais essa operação é realizada. A linguagem do grupo cultural na qual a criança se desenvolve dirige o processo de formação de conceitos, como foi notado nas respostas das crianças, relacionada com a teoria Vygotsky (2002) dos conceitos espontâneos, que são conceitos desenvolvidos no decorrer da atividade prática das crianças, nas suas interações sociais imediatas. No caso das crianças entrevistadas, essas interações imediatas, ocorrem através do grupo cultural onde estão inseridas, ou seja, sua comunidade, sua cultura e que lhes proporcionam esses conhecimentos indutivos do mundo. Isto porque, a trajetória de desenvolvimento de um conceito está determinada pelo significado que a palavra tem na linguagem dos adultos. Por isso, ao analisar e escolher a motocicleta com capacete, a criança justifica dizendo que se o policial a vê sem capacete vai lhe prender, como também, no caso de que se não colocar o cinto e o carro passar na lombada, vai jogá-la pra frente. Certamente esta afirmativa aparece pelo fato de terem vivenciado ou visto algum adulto (geralmente o pai ou a mãe) passando por essas situações, proporcionando às crianças experiências de vida, com interações imediatas, que ocorrem através do grupo cultural na qual está inserida.

A partir dessas concepções cotidianas, quando perguntamos o que é o trânsito para as crianças entrevistadas, a grande maioria delas apresentou a noção de que o trânsito caracteriza-se pelo engarrafamento, embora alguns entrevistados tenham feito

referência a elementos que compõem o trânsito, como, por exemplo, carro, moto, bicicleta. Algo que pode se observado nas falas das crianças que seguem:

“Transito é uma coisa que demora muito para os carros passar”... “É carro, moto e bicicleta”. **(Salomão, 6 anos, resposta da pergunta, o que é trânsito?)**.

“Trânsito é um bocado de carro que fica um atrás do outro.” **(Marta, 6 anos, resposta da pergunta, o que é trânsito?)**.

“O trânsito é porque esta cheio de carro.” **(Leandro, 6 anos, resposta da pergunta, o que é trânsito?)**.

Como mostra Código de Trânsito Brasileiro, o trânsito é a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fim de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga. No que se refere às crianças investigadas, percebemos que elas estão em um segundo estágio da formação de conceitos (Vygotsky, 2002), ou seja, o pensamento por complexos, visto que as suas noções de trânsito se caracterizam como um agrupamento concreto de objetos unidos por ligações factuais, e afirmam que este é composto por veículos utilizados para fins de circulação, agregando o carro, a moto, a bicicleta, entre outros, tendo esses veículos como ligações factuais que formam o trânsito. Porém, as crianças não inserem os pedestres como parte do trânsito e, portanto, não se identificam como fazendo parte dele, isso se deve, ao fato de que as crianças entrevistadas possuem uma concepção de pedestre que as conceituam na primeira etapa/estágio, da formação de conceitos (Vygotsky,2002), a agregação desorganizada. Assim, a criança forma conjuntos sincréticos, agrupando objetos com base em nexos vagos, subjetivos e baseados em fatores perceptuais, como a proximidade espacial, por exemplo, Esses nexos são instáveis e não relacionados aos atributos relevantes dos objetos (Oliveira, 2002), ou seja, na sua subjetividade as crianças não relacionam pedestres a trânsito. Essa variação de estágio das crianças em relação ao processo de formação de conceitos se dá devido que nem todas as funções intelectuais básicas (atenção deliberada, memória lógica, abstração, capacidade para comparar e diferenciar) tomaram parte totalmente na criança (Vygotsky,1991), ou seja, a criança ainda não relaciona pedestre a trânsito.

Outro elemento a ser destacado diz respeito às pessoas as quais os alunos afirmaram aprenderem sobre os conceitos de trânsito. Neste âmbito, a família se sobressaiu: pai, mãe e irmãos mais velhos. Apenas três falaram que foi através da professora da escola que aprenderam sobre o tema. A seguir, algumas afirmativas em relação às pessoas que as crianças destacam como referência em relação ao assunto abordado.

“Meu Pai” (**Manoel, 6 anos**)

“Meu Irmão” (**Caique, 6 anos**)

“Minha Mãe e minha tia da escola” (**Marta, 6 anos**)

Foi possível observar, ainda, que quando definem trânsito as crianças (re)produzem as expressões que escutam dos pais, como, por exemplo: “o trânsito está congestionado hoje”, ou “o trânsito está parado”. As crianças estão, segundo a teoria de Vygotsky, na fase de formação de conceitos, no segundo estágio, Pensamento por complexos, na qual associam-se os objetos não apenas devido às impressões subjetivas da criança, mas também devido às relações concretas e factuais que de fato existem entre esses objetos. Isso faz sentido ao ver a definição de trânsito pelo CTB e a resposta das crianças, como por exemplo:

“um bocado de carro que fica um atrás do outro” (**Marta, 6 anos, resposta da pergunta, o que é trânsito?**).

Seguindo na fase de desenvolvimento de conceitos, ao perguntarmos às crianças se elas deviam ou não seguir se o sinal de trânsito estivesse com determinada cor. De maneira geral, as crianças souberam dizer com qual cor deve seguir e quais não devem. A partir dessa consciência de qual cor nos possibilita atravessar a pista, as crianças estão no terceiro estágio da formação de conceitos, que levará a formação de conceitos propriamente ditos. A criança agrupa os objetos com base num único atributo, sendo capaz de abstrair características isoladas da totalidade e da experiência concreta. (Oliveira, 2002).

“Não atravesso no sinal amarelo”... “Por que não pode” (**Vitor 6 anos, ao fazer a leitura da imagem em que o garoto esta atravessando a rua**).

“Não pode atravessar quando sinal estiver verde... Por que o sinal verde é para os carros” (**Ingrid, 6 anos, ao fazer a leitura da imagem em que o garoto está atravessando a rua**).

Devido ao fato desse terceiro estágio da formação de conceitos, possibilitarem o grau de abstração a simultaneidade da generalização (unir) o sinal de trânsito e da diferenciação (separar), só poderá atravessar se o sinal estiver de determinada cor, possibilitando as crianças conhecimento e noções de trânsito, como mostrada nas respostas dos mesmos acima, aliados aos conhecimentos espontâneos que possuem. Esses conhecimento e noções de trânsito por parte da criança é de fundamental importância para o seu convívio no trânsito especialmente no cuidado da sua segurança.

(i.i) Comportamento Seguro na utilização da via pública.

A partir do alto índice de acidentes de trânsito ocasionado pelo comportamento inadequado nas vias públicas, buscamos analisar através das entrevistas e da leitura de imagens, o comportamento e as atitudes das crianças entrevistadas na utilização cotidiana das vias. Constatamos, que em relação ao comportamento seguro na utilização da via pública, de um modo geral, as crianças conseguem identificar a maneira mais segura de circular na via pública, de modo que através do comportamento seguro se evitam os acidentes de trânsito.

Na análise referente ao comportamento dentro do veículo, todas as crianças afirmaram que permanecem comportadas durante o trajeto, porém, as justificativas não estão relacionadas com a questão da segurança no trânsito, mas sim com questões de medo da punição em relação à conduta inadequada durante o percurso, ou questões para uma boa convivência social, como se observam nos discursos das crianças a seguir.

“Porque se não sentar, o policial vai prender o Pai...”
(Salomão, 6 anos ao fazer a leitura da imagem em que o garoto está mal comportado dentro do veículo).

Analisando a entrevista, no que se refere aos comportamentos, como, por exemplo, o de manter a cabeça dentro do veículo e o de jogar o lixo no lugar adequado,

as crianças, de modo geral, ressaltam que sentar-se adequadamente dentro do veículo e não jogar lixo na rua são atitudes importantes tanto para sua segurança, como para a preservação do meio ambiente. Algumas crianças já se baseiam em um conhecimento científico que, segundo Vygotsky (2002), desenvolve-se a partir de processos deliberados de instrução escolar, para que se transmitam os conceitos inseridos em sistemas de conhecimentos articulados pelas diversas disciplinas científicas que são de fundamental importância na construção dos processos psicológicos dos indivíduos na sociedade.

Para Vygotsky, o efetivo aprendizado de um conceito científico tem um efeito benéfico sobre o estudante: o de permitir escolhas deliberadas e a capacidade de justificá-las, uma vez que, agora, já seria capaz de refletir sobre as regras envolvidas, ou seja, levar o estudante à consciência e ao uso deliberado de suas próprias operações mentais. Relacionando com as situações no trânsito, podemos perceber a seguir algumas afirmações das crianças com relação ao comportamento dentro do veículo no trânsito durante a entrevista realizada:

“Não é pra colocar a cabeça fora do ônibus”... “Porque o caminhão pode vim e bater na cabeça...” **(Vítor, 6 anos ao fazer a leitura da imagem em que o garoto coloca a cabeça para fora da janela do veículo).**

“Não pode jogar o lixo na rua [...] Porque o lixo vai pra casa da gente se jogar...” **(Danilo, 6 anos, ao ler a imagem em que o garoto joga o lixo pela janela)**

Podemos perceber nestes exemplos, que as crianças baseiam suas justificativas, em experiências do cotidiano, mostrando que os dois conceitos, cotidianos e científicos, estão intimamente relacionados.

Com relação a andar em um local mais seguro, houve um consenso nas respostas de todos os alunos. Eles sabem onde andar nos espaços da via que lhe é mais seguro, tanto quando se anda a pé como ao se locomover de bicicleta nas vias. As justificativas também afirmam essa importância de andar pelo lugar mais seguro para evitar que acidentes ocorram com eles. Estas atitudes estão relacionadas aos conceitos espontâneos citados por Vygotsky (2002) em que as experiências internalizadas pelos indivíduos ao

longo de seu processo de desenvolvimento, a partir da sua inserção no grupo cultural do qual fazem parte, permitem que desenvolvam esses conhecimentos, como, por exemplo, as experiências de circular na rua de bicicleta com os pais.

“Porque se for pela pista o carro vai e bate...”(Vítor, 6 anos, em relação a circular no centro da via).

”Eu vou ficar aqui... Por que se eu for pra pista o carro vai e me atropela...” (Manoel, 6 anos, Em relação à bola ser jogada acidentalmente na via em que passam veículos)

Dentre as situações em que as crianças apresentaram a maior dificuldade de responder, destacamos a situação relacionada ao atravessar a rua na faixa de pedestre. Muitos até afirmaram que atravessariam a rua, como o menino que estava na faixa representado pela imagem apresentada para a leitura, mas era mais por questão de gosto pessoal, por fatores como, por exemplo, a cor da roupa dos bonecos do desenho, não analisando a situação de segurança apresentada. Isso pode ser relacionado ao fato deles não saberem e nomear, ou não terem conhecimento sobre o significado e utilização da faixa de pedestre. Apenas dois dos 18 alunos souberam dizer o nome da faixa e porque devemos utilizá-la.

“Eu não atravessaria tão devagar assim não... porque senão iria bater e bum...”(Túlio, 6 anos - Em relação a atravessar a rua pela faixa de pedestre).

“Não sei o nome disso...” (Túlio, 6 anos, Quando perguntado o que era faixa de pedestre)

“Não sei pra que serve essa faixa...” (Caique, 6 anos, Quando perguntado pra que serve a faixa de pedestre)

Essa falta de conhecimento em relação a atravessar na faixa de pedestre pode-se dar pelo fato de não ocorrer uma abordagem em relação a este assunto na escola, nem em âmbito familiar. Apesar de existirem campanhas que promovem o acesso a essas informações, percebemos que ainda não é suficiente.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo aqui presente se propôs a analisar as concepções e experiências das crianças sobre o trânsito a partir de leitura de imagens relacionadas a situações reais sobre a via circular, buscando responder as seguintes questões: que conhecimento e concepção as crianças têm sobre o trânsito? De que maneira as crianças lidam com as situações cotidianas no trânsito?

A educação para o trânsito objetiva orientar os sujeitos sobre a necessidade de seguir regras e normas de convivência, agindo de forma solidária, respeitando as diferenças e prevenindo acidentes.

Através dos resultados obtidos nesta pesquisa, foi observado que as crianças, em sua maioria, lidam com situações cotidianas no trânsito, e consideramos que o comportamento das crianças na via pública é um ponto relevante, porque através do conhecimento em relação às normas básicas de circulação no trânsito, pode-se evitar acidentes, ou situações perigosas. As crianças entrevistadas, de modo geral, possuem uma concepção de trânsito semelhante ao que afirmam os teóricos estudados nesta pesquisa. Porém, algumas questões relacionadas à segurança na via pública ainda precisam ser revistas, já que em algumas situações que foram analisadas durante a pesquisa, os entrevistados não apresentam justificativas coerentes, que demonstrassem a importância de certos objetos que proporcionam uma maior segurança dentro do veículo.

Acreditamos que uma abordagem mais frequente por parte da escola em relação à temática, trânsito, proporcionaria uma concepção de trânsito para a criança mais aprofundada, podendo ajudar na diminuição de acidentes de trânsito, já que o conhecimento cotidiano quando é interligado aos conceitos científicos (Vygotsky, 1934/2002) torna o aprendizado e o desenvolvimento da criança mais eficaz.

Ressalta-se, que os resultados aqui obtidos se apoiaram na análise de um número restrito de participantes que constituíram essa pesquisa, nesse sentido, novos estudos, com grupos de participantes com características sócio-econômico-culturais diferenciados podem ser realizados.

Com esta pesquisa, percebemos a necessidade da realização de atividades relacionadas sobre o trânsito com as crianças dos anos iniciais e do ensino fundamental, como também, a promoção de momentos de orientação e conhecimento às crianças sobre os elementos que compõem o trânsito. Sendo importante levar em consideração as normas e regras de circulação, abordando elementos do cotidiano, com intuito de promover um melhor aprendizado.

REFERÊNCIAS

- BARDIN, Laurence, **Análise de Conteúdo**. Lisboa: edições 70, 1979
- BRANDÃO, Carlos. **O que é educação?** 33 ed. Brasiliense, São Paulo, 1995
- BRANDÃO, Carlos Rodrigues. **O que é educação?** São Paulo: Brasiliense, 2007.
- BOGUE, E.A.T.; FERREIRA, M.A.S.; SILVA, M.H.G. **Trânsito** - “Educação, Participação e Consciência”. Curso de Mídias na Educação – Ciclo Básico – Universidade Federal de Campo Grande (MS), 2008. p.7
- BRASIL. O Código de Trânsito Brasileiro e Legislação Complementar. **Brasília: Departamento Nacional de Trânsito**, 1997, p.2; 39-41
- DAMATTA, R. **A casa e a rua: espaço, cidadania, mulher e morte no Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 1985.
- DER VEER, R., VALSINER, J. **Vygotsky: uma síntese**. São Paulo: Loyola, 1996.
- GIL, Antônio Carlos; **Como elaborar projetos de pesquisa: 4ª, 5ª. Ed.** São Paulo. Atlas, 2008, 2010.
- HOFFMANN, Maria Helena; CRUZ, Roberto Moraes; ALCHIERI, João Carlos. **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.
- MANZINI, E.J. **A Entrevista na Pesquisa Social**. São Paulo: Didática, 1990/1991
- MINAYO, Maria Cecília de Souza (Org.). **Pesquisa Social: teoria, método e criatividade** 21. Ed. Petrópolis: Vozes 2002.

MINAYO, M.C.S. (Org.). **Pesquisa Social: teoria, método e criatividade**. 29 ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2010.

OLIVEIRA, Marta Kohl. Piaget, Vygotsky e Wallon: Teorias Psicogenéticas em Discussão. 15 edição. Editora Summus, São Paulo, 1992.

PICCHIONI, Diogo, THIELEN, Iara. **Projeto transformando o trânsito e a perspectiva do facilitador**, Disponível em http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1414-98932012000300016, 2012 e 2013. Acesso em 25 de abril de 2015.

ROZESTRATEN, R. J. A. **Psicologia do Trânsito: conceitos e processos básicos**. São Paulo: E.P.U., 1988.

ROZESTRATEN, R. J. A. Ambiente, trânsito e psicologia. In: HOFFMANN, M. H; CRUZ, R. M; ALCHIERI, J. C. (Org.). **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

TEBALDI, E. & FERREIRA, V. R. T (2004). *Comportamentos no trânsito e causas da agressividade*. Revista de psicologia da UnC, vol.2, n.1 p.15-22.

VASCONCELOS, E. A. **O que é trânsito?** 3 Edição. São Paulo: Editora Brasiliense Circulação urbana e trânsito, 1998a, p.7-12.

VYGOTSKY, L. **Pensamento e linguagem**. 3.ed. São Paulo: M. Fontes, 1991.

VYGOTSKY, L. **A Construção do Pensamento e linguagem**. 1.ed. São Paulo: M. Fontes, 2002.

YIN, R.K. Estudo de caso: **planejamento e métodos**. 3. ed. Porto Alegre: Bookman, 2005.