

# A formação educativa de trânsito na região rural de Rondônia na contramão das políticas de trânsito seguro

*La formación educativa del tráfico en la región rural de Rondônia contra las políticas de tráfico seguro*

Mírian Cruz Amaro<sup>1</sup>

Telma Ferreira da Silva Ferreira<sup>2</sup>

**RESUMO:** Situações diversas na circulação viária na Zona Rural do Estado de Rondônia, especificadamente na região de Mirante da Serra, acendem o farol de alerta para as questões de mobilidade. O acentuado tráfego, produzido por produtores e trabalhadores rurais naquelas regiões, quase sempre deixam de ser alcançados por ações vinculadas as políticas de educação para o trânsito no Estado. Assim, este estudo busca compreender a realidade vivenciada pelos condutores de veículos em estradas rurais e que interfere diretamente nas questões de mobilidade e segurança no trânsito para essas populações tradicionais, tendo como eixo delimitador a falta de políticas de educação de trânsito voltada para tais populações. Entre os autores que fundamentaram este estudo estão: Rozestraten (1998), as Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito, Freire (1998) Tuan (1980), Zabala (1998) e por fim o próprio Código de Trânsito Brasileiro, Lei n.º 9503 de 1997, que estabelece o direito a formação educativa de trânsito. Utilizou-se como método de estudo o fenomenológico de abordagem qualitativa para compreensão da realidade vivida pelos sujeitos. Entre os resultados alcançados está a inércia dos órgãos integrantes do sistema de trânsito do Estado para assegurar as populações pesquisadas o direito ao trânsito em condições seguras, em face a ausência de uma ação efetiva de formação e educação para o trânsito na zona rural do Estado.

**Palavras-chave:** Educação de Trânsito. Formação de Conductor. Políticas Públicas

**RESUMEN:** Situaciones diversas en la circulación vial en la Zona Rural del Estado de Rondônia, específicamente en la región de Mirante da Serra, encienden el faro de alerta para las cuestiones de movilidad. El acentuado tráfico, producido por productores y trabajadores rurales en esas regiones, casi siempre dejan de ser alcanzados por acciones vinculadas a las políticas de educación para el tránsito en el Estado. Así, este estudio busca comprender la realidad vivenciada por los conductores de vehículos en caminos rurales y que interfiere directamente en las cuestiones de movilidad y seguridad en el tránsito para esas poblaciones tradicionales, teniendo como eje delimitador la falta de políticas de educación de tránsito volcada hacia dichas poblaciones. Entre los autores que fundamentaron este estudio están: Rozestraten (1998), las Resoluciones del Consejo Nacional de Tráfico, Freire (1998) Tuan (1980), Zabala (1998) y por fin el propio Código de Tráfico Brasileño, Ley n.º 9503 de 1997, que establece el derecho a la formación educativa de tránsito. Se utilizó como método de estudio el fenomenológico de abordaje cualitativo para la comprensión de la realidad vivida por los sujetos. Entre los resultados alcanzados está la inercia de los órganos integrantes del sistema de tránsito del Estado para asegurar a las poblaciones investigadas el derecho al tránsito en condiciones seguras, frente a la ausencia de una acción efectiva de formación y educación para el tránsito en la zona rural del Estado.

**Palabras clave:** Educación de Tráfico. Formación de conductores. Políticas Públicas

## 1 INTRODUÇÃO

A Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional, Lei n.º 9394/96 expressam no seu artigo 2º as finalidades da educação no sentido de proporcionar desenvolvimento pleno do educando, sua preparação para o exercício da cidadania e, conseqüentemente, sua qualificação para o trabalho. Tendo a educação para o trânsito como pilar, este estudo busca compreender a realidade vivenciada pelos condutores de veículos em estradas rurais e que interfere diretamente nas questões de mobilidade e segurança no trânsito para essas populações tradicionais.

A concepção que permeia todo este estudo está centrada na educação como base para o desenvolvimento do indivíduo, onde o conhecimento é o instrumento que lhes garante o exercício da cidadania, acesso às políticas públicas como direito e o trabalho como princípio de dignidade da pessoa humana, este último alicerçado na educação de trânsito ampliada ao alcance dos trabalhadores rurais.

<sup>1</sup> Mestra em Ciências da Linguagem pela UNIR. Coordenadora do Núcleo Pedagógico da União das Escolas Superiores de Rondônia-UNIRON. Analista em Trânsito/Pedagoga do DETRAN/RO.

<sup>2</sup> Mestra em Geografia, Pesquisadora do Grupo GEPGÊNERO da UNIR e Analista de Trânsito/ Pedagoga do DETRAN/RO

O trânsito aqui é compreendido como “lôcus” privilegiado de circulação das pessoas. Desde a circulação do pedestre, àqueles que se utilizam de veículos como ônibus, carros de passeios, caminhões, trem, motocicletas, bicicletas, patinetes, este último comum nas zonas urbanas, mas também a movimentação de pessoas através de carroças, cavalos, tratores, dentre outros meios utilizados. O trânsito assim, é complexo, multifacetado, plural e sofre influência direta de diferentes fatores tais como: espaços sociais onde ocorrem, dos tipos de veículos que circulam, das condições das vias, das pessoas que se movimentam, do gênero, da renda e seu trabalho.

Em vista de tal compreensão, a educação para o trânsito visa educar para a compreensão dos procedimentos envolvidos nos processos de circulação de pessoas e veículos tanto nos espaços urbanos como em áreas rurais, ou a circulação de crianças e adolescentes entre a casa e a escola, dentre as muitas formas que os deslocamentos humanos e de mercadorias tender a assumir (SCHAFFER, 2002). A educação de trânsito deve assegurar ao indivíduo a equidade na mobilidade diária e em condições de segurança nos espaços públicos, construindo valores e posturas adequadas no trânsito, ensinando como se portar e agir corretamente ao utilizar as vias, preceitos estes essenciais necessários a convivência harmônica dos sujeitos do sistema viário.

Coadunando tais premissas, o estudo encontra-se organizado em três momentos: inicialmente, a partir do diálogo com diferentes teóricos discute-se a educação como pilar para garantia da segurança e paz no trânsito. No segundo momento apresentamos os caminhos da pesquisa com a descrição da metodologia utilizada no tratamento dos dados.

Dando sequência, a Discussão e Resultados encontrados em relação a percepção dos pesquisados acerca do alcance das políticas de educação para o trânsito, como condição para o desenvolvimento de suas potencialidades, exercício da cidadania e inclusão no mundo do trabalho. E por fim, as Considerações Finais que além de destacar os limites e contribuições do estudo em relação ao objetivo proposto, evidencia a sua relevância, ao tempo que faz um convite a reflexão para um convívio de respeito e paz no trânsito e, acena oportunidades de melhoria no trabalho educativo na Educação para o Trânsito na sociedade.

## 2 A EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

O trânsito em condições seguras é um direito de todos e um dever dos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, aos quais cabe adotar as medidas necessárias para assegurar esse direito. (Art. 1º § 2º do CTB). Para que se cumpra o estabelecido no texto legal, são necessárias ações governamentais abrangentes e que envolvam a sociedade como um todo, sem qualquer estratificação de região, e que atue no sentido de sensibilizar para a importância do assunto.

O comando expresso no código é reafirmado nas Diretrizes Nacional de Trânsito, Anexo II da Resolução nº 147/2009 do CONTRAN. A educação para o trânsito deve ser assentada na dimensão conceitual de trânsito como direito de todas as pessoas e que compreende aspectos voltados à segurança, mobilidade humana, qualidade de vida e ao universo das relações sociais no espaço público. Os programas e campanhas educativas devem ocorrer de forma contínua centrados em resultados e de forma articulada a outros aspectos da gestão do trânsito e não apenas a sua fiscalização.

Dada a complexidade do trânsito em seus diferentes fluxos, a educação para o trânsito converge para um projeto educativo que ultrapassa a transmissão bancária de informações. Tem como foco o ser humano, e trabalha a possibilidade de mudança de valores, comportamentos e atitudes rumo a construção de uma cultura de valorização da vida, da solidariedade, do respeito ao meio ambiente e dos espaços públicos de circulação.

Neste cenário ganha relevo a acessibilidade a toda sociedade dos processos formativos e de capacitação de condutores e instrutores, realizadas nos Centro de Formação de Condutores – CFC, democratizando sua oferta nos pequenos municípios e áreas rurais, onde também se reconhece a existência do trânsito. Ao direcionarmos o olhar para os espaços rurais e os diferentes componentes que incidem nas relações sociais distinguimos a partir de recortes sociológicos, duas características tidas como fundamentais: Por um lado, uma relação específica daqueles que vivem no campo com

a natureza, com o qual lidam diretamente, sobretudo a partir das relações de trabalho e do seu habitat. Por outro, as relações sociais, que guardam características próprias, de interconhecimento, que decorrem da imensa e complexa teia restritas das coletividades rurais. (MATHIEU; JOLLIVET, APUD WANDERLEY, 2000).

## 2.1 A educação para o trânsito na perspectiva da formação integral do condutor

A compreensão incipiente de que trânsito como sendo apenas deslocamentos de pessoas, tem obstado práticas mais competentes de educação, pois deixam de discutir a dimensão humana numa combinação com os demais elementos do trânsito. A imprudência, a negligência e a imperícia são fatores ligados ao comportamento humano e apontados como causadores de acidentes de trânsito, mas de forma contraditória é uma dimensão quase sempre negligenciada nos processos formativos em detrimentos da memorização do Código de Trânsito.

O Ministério dos Transportes destaca que “tem sido comprovada e divulgada a “culpabilidade” do homem nos acidentes de trânsito, todavia, tudo o que tem sido proposto ou feito, mostrou-se ineficaz, uma vez que os acidentes só fazem aumentar a cada ano as vítimas fatais” (ABEDETTRAN, 1999.p.20). Tal “culpabilidade” (grifo nosso) é explicado a partir de Vasconcelos (1998, p.124) ao destacar que as políticas de trânsito não levam em conta as variáveis econômicas e culturais. Assim, passa a definir o trânsito como,

[...] 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 de 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.

Neste contexto, situamos que uma das características da atual sociedade é de contínuos deslocamentos e migrações, fazendo circular pessoas e mercadorias como antes não visto na história da humanidade. Ganha relevância a educação para o trânsito, concomitante, a necessidade de uma revisão em sua abordagem, especialmente como prática interdisciplinar, explicitando os vínculos da educação para o trânsito com a cidadania, com os direitos humanos e a ética, no qual o indivíduo se reconheça como sujeito histórico e agente de sua própria formação, um cidadão impregnado de valores e princípios éticos com base para viver em sociedade.

Os estudos da psicologia do trânsito dão conta que o uso do carro pelos motoristas está associado a percepção deste como sendo a extensão da casa, ou até mesmo do próprio corpo (CORAZA, 2003, ROZESTRATEN, 1988). Com efeito, o trabalho educativo para o trânsito também deve transcender o conhecimento das regras preestabelecidas de trânsito, de métodos mnemônicos, evoluindo para outras abordagens que produzam a reflexão da importância de cada um que participa do trânsito e de como as condutas assumidas incidem diretamente nas condições de segurança das vias, pautadas na formação de valores e atitudes.

Coadunando tal premissa, merece revisão a estrutura curricular básica dos cursos de formação de recursos humanos para atuar nos processos de formação de condutores. Tais diretrizes constam na Resolução 358/2010 do Conselho Nacional de Trânsito de 2010.

Entre as principais críticas está o fato de que algumas funções nos centros de formação de condutores não têm como exigência a formação na área de educação. Ocorre que o trabalho executado nos Centros de Formação de Condutores- CFCs é de formação, e exige por parte de quem ensina a compreensão das diretrizes pedagógicas presentes na Andragogia, além daqueles relacionados as diferentes teorias da aprendizagem, como a concepção sócio interacionista do psicólogo bielorusso Lev Vigostsky (1896-1934).

Sem querer adentrar em tais especificidades, por não serem o foco deste trabalho, provoca-se aqui alguns questionamentos, apontando caminhos para nova investigação, se de fato menos de 20

horas aulas de Fundamentos da Educação são suficientes para que um candidato a instrutor aprenda o básico sobre como se dá a construção da aprendizagem pelos alunos e as operações mentais envolvidas. Igualmente relevante é questionar, se as 20 horas previstas de Didática são capazes de proporcionar a estes o conhecimento necessário para o manejo da sala de aula, sabendo que as operações mentais se dão de forma diferente para cada aluno, selecionar a estratégia condizente com cada necessidade educativa, considerando neste caso os objetivos da aprendizagem, bem como as características socioculturais dos alunos, se os conteúdos trabalhados em Fundamentos da Educação não tiveram embasamento sólido necessário a compreensão destes.

A partir de 2009, entrou em vigor a Lei 12.009 que regulamenta a profissão de Mototaxista e Motofretista. No ano seguinte, o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), estabeleceu as Resoluções 350 e 356 com o objetivo de melhorar a segurança desses profissionais nas ruas, sendo reformulados em 2012, com a edição da Resolução 410/2012/CONTRAN em vigor, que passou a regular os cursos especializados obrigatórios destinados a profissionais em transporte de passageiros (Mototaxista) e em entrega de mercadorias (Motofretista) que exerçam atividades.

As motocicletas lideram o ranking da modalidade de transporte em Rondônia, constituindo 52% da frota, conforme dados estatísticos do RENAEST/DETRAN-RO, e também é líder no número de acidentes. Considerados condutores especializados, tal categoria profissional tem atraído pessoas que buscam na atividade o retorno ao mercado de trabalho ou a composição da renda familiar.

Da compreensão dos fatores que levaram a ascensão do transporte sobre duas rodas no Estado, especialmente nos pequenos municípios, surge a importância de outras discussões ligadas a precariedade da infraestrutura existente e ausência de políticas públicas que deem conta de pensar o transporte urbano respeitando as características de uma região como a Amazônia, e a orfandade da oferta de transporte coletivo de passageiros

Destarte, traz-se para os holofotes os conteúdos dos cursos de formação desses condutores especializados [mototaxistas e motofretistas], descritos na Resolução n.º 410/2012/CONTRAN, pontuamos que ao tempo que se constata o crescimento vertiginoso do uso da motocicleta como meio de transporte e na mesma proporção o número de acidentes envolvendo condutores especializados e seus passageiros, os conteúdos trabalhados em tais cursos não se apresentam como inovadores ou capazes de produzir os debates necessários no sentido de reverter os altos índices de mortes no trânsito.

Rozestraten (1996, p.82), psicólogo, especialista em trânsito, critica o modelo de educação para o trânsito atualmente praticado no processo de formação de condutores metaforizando,

Costumamos deixar os soldados um ano inteiro no quartel para aprenderem a manusear um fuzil, e os torneios mecânicos são obrigados a freqüentar aulas teóricas e práticas, durante dois anos, para aprenderem a operar um torno preso ao solo, enquanto nossos jovens “aprendem” a dirigir uma caixa de ferro parafusada em cima de 4 rodas, em duas ou três semanas, quanto muito.

Tomando como referência Zabala (1998), enfatizamos que não é possível ensinar sem que se atenha nas referências de como os alunos aprendem, chamando a atenção para as particularidades dos processos de aprendizagem de cada aluno (diversidade) e da necessidade de produzir diálogos: Quem são esses alunos/condutores? Onde vivem (cidade/campo)? Quais suas aspirações? A partir das contribuições deste teórico, infere-se que o trabalho educativo para o trânsito deve partir da assunção da posição ideológica sobre as finalidades do processo educativo na formação dos condutores (o que queremos em relação ao trânsito? Que tipo de condutor queremos formar?), sem perder de vistas a compreensão da realidade, as condições históricas e culturais em que esses sujeitos/alunos estão inseridos e de que modo a atuação destes, como condutor, irá alterar a realidade, quais os impactos da conduta destes no trânsito, para o meio ambiente, para as outras pessoas, e para si próprio.

Num mundo multicultural, permanentemente conectado e em profunda transformação, faz todo sentido a educação baseada em valores,

desenvolvimento de competências e aprendizagem por projetos, integrados no Projeto de Vida [...].

Projeto de vida, num sentido amplo, é tornar conscientes e avaliar nossas trilhas de aprendizagem, nossos valores, competências e dificuldades e também os caminhos mais promissores para o desenvolvimento em todas as dimensões (MORAN, s/d)<sup>3</sup>

Confirmando tal posicionamento, Zabala (1998) acena para uma educação no sentido integral, de modo a desenvolver além das capacidades cognitivas vinculadas a aprendizagem de fatos e conceitos (o que se deve aprender em relação ao trânsito?), como também ganham importância aquelas aprendizagens vinculadas aos conteúdos procedimentais (o que eu devo saber fazer para uma conduta de paz no trânsito?), ao lado dos atitudinais (como se deve ser?) no trânsito.

A educação para o trânsito deve ser vista como projeto de vida e pensada a partir de um enfoque globalizador do seu currículo, na perspectiva de uma formação integral. Os processos de formação de condutores deve considerar além da dimensão humana, as condições concretas da realidade dos sujeitos, deve também considerar os “espaços” e o “lugar”, onde foram construídas as experiências de vida dos alunos e essas tidas como ponto de partida para a sistematização do conhecimento, conduzindo ou introduzindo a problematização da realidade vivenciada em cada realidade do trânsito, como por exemplo a distribuição assimétrica de recursos nas diferentes regiões e zonas espaciais do Estado de modo a capacitá-los para uma prática social diferenciada.

Porém, mais do que o cumprimento da lei, acreditamos que por meio da educação será possível reduzir o número de mortos e feridos em acidentes de trânsito e construir uma cultura de paz no espaço público. Isso porque a educação para o trânsito requer ações comprometidas com informações, mas, sobretudo, com valores ligados à ética e à cidadania (DENATRAN, 2009, p.1).

Paulo Freire em *Pedagogia do Oprimido* (1998), destaca a importância do diálogo, das trocas de experiências, e o reconhecimento da realidade cultural do aluno nos processos formativos, bem como a qualidade da educação pelo potencial de transformação da realidade. Essa realidade cultural, advém do “lugar”, na perspectiva adotada por Tuan (1980), pois é lá onde se constrói as relações afetivas e as experiências culturais e que corroboram na formação dos valores éticos e sociais dos sujeitos que devem ser utilizadas como referência para uma proposta de ensino integral.

Tomamos por empréstimo da Geografia humanística a partir de Tuan (1983, p.83) os conceitos de espaço e lugar adotados neste trabalho ao afirmar que “quando o espaço nos é inteiramente familiar, torna-se lugar”. Espaço e lugar se relacionam, para o autor, espaço se torna lugar na medida em que é experienciado e por isso valorizado, passando a ter significação para pessoa, lugar é mais concreto que espaço (TUAN, 1983).

## 2.2 O trânsito como reprodução das desigualdades sociais

A educação para o trânsito é um corpo de conhecimentos relevantes e necessários à formação do condutor especializado mototaxista. Entre seus objetivos está o de educar para compreensão dos procedimentos de segurança envolvidos no processo de circulação de maneira ampla, seja a circulação ou parada de pessoas e automóveis no trânsito de uma grande cidade, a circulação de indivíduos, animais, caminhões e carretas em áreas rurais, entre as mais distintas formas que os deslocamentos humanos e de mercadorias podem assumir.

Para Vasconcelos (1998), o trânsito pode ser concebido como um espaço de convivência social, formado por pessoas com necessidades e interesses diversos, as quais terão de negociar o uso do espaço público da melhor forma possível, uma vez que dois corpos não podem ocupar o mesmo lugar simultaneamente. Os altos índices de acidentes de trânsito, nos espaços globais

<sup>3</sup> Conf. MORAN, José. A importância de construir projetos de vida na educação. Disponível em <http://www2.eca.usp.br/moran/wp-content/uploads/2017/10/vida.pdf>. Acesso em 17/05/2019



(Brasil/Mundo) e regionais (Rondônia/municípios) dão pistas de que aqueles que operam o trânsito (homem), tem encontrado dificuldades na negociação dos usos de tal espaço público.

“No Brasil, o trânsito mata 5 pessoas por hora e manda 20 pacientes para os hospitais. Ao todo, 1,6 milhão de pessoas perderam suas vidas ao custo de R\$ 3 bilhões ao SUS, nos últimos 10 anos, sendo 80% das vítimas jovens”<sup>4</sup>. Damatta (2010), antropólogo, estudioso do trânsito destaca que os conflitos nas vias refletem as contradições da sociedade aristocrática do Brasil, ainda carente de debates e aprofundamentos. Para o autor, o desrespeito no trânsito materializa a concepção inculta de que ninguém respeita o outro porque o outro não existe, apesar de o trânsito colocar de maneira inapelável a noção de igualdade.

As disputas por espaços exacerbamos conflitos e mesmo as regras sendo cada vez mais severas, não tem sido capaz de reverter o cenário de conflito do trânsito brasileiro, indicando a necessidade de tencionar um trabalho mais efetivo de educação para o trânsito nas escolas e especialmente, nos cursos de formação de condutores.

[...] a relação de construção e/ou qualificação de competências técnicas profissionais precisa estar constantemente tencionada nas práticas cotidianas curriculares, pois dirigir um veículo automotor, ser pedestre, ciclista, condutor de carroça ou de carrinho de papelão, constituem ações vinculadas às competências do mundo do trabalho, qualificam a geração de renda e envolvem a Vida como um todo (REICHWALD JÚNIOR; SANTOS, 2002, p.100).

Assim afirma Vasconcelos (1998, p. 7): “Aspecto curioso, podem começar a nos introduzir no tema trânsito mostrando como ele está diretamente ligado a atividade humana e o seu deslocamento no espaço”. Nesta trilha o trânsito não diz respeito apenas aos veículos - trânsito é circulação de pessoas. E essas pessoas têm gênero, etnia, classe social e econômica, faixa etária, direitos e deveres, ou seja, não são indivíduos “em geral”, mas indivíduos pobres ou ricos, negros ou brancos, homens ou mulheres, jovens ou velhos, moradores em meio urbano, suburbano ou rural, enfim, indivíduos situados num ponto de espaço e tempo determinados o que nos incita a pensar uma educação a partir do ser humano, da cidadania, dos direitos humanos, da mobilidade, entre outros aspectos.

### 3 METODOLOGIA

Partindo da compreensão que o trânsito é um espaço de disputa de poder, na maioria das vezes violento, refletindo a soma de valores da sociedade, como resultante de uma construção histórica, em grande parte contraditória, optamos por utilizar neste estudo o método dialético, que segundo Spósito (2004), o sujeito se constrói e se transforma e vice-versa.

Esta pesquisa foi realizada nos anos de 2014/2015, na área rural do município de Mirante da Serra em Rondônia, pela equipe da Coordenadoria da Escola Pública de Trânsito-CEPTRAN. De vocação eminente para o agronegócio, o município de Mirante da Serra tem uma população rural de mais de 5 mil habitantes, segundo censo do IBGE (2010) e uma população total de pouco mais de 11 mil.

Visando uma representativa qualitativa do universo pesquisado, a coleta de dados abrangeu 14 (quatorze) profissionais condutores especializados em veículos de duas rodas - mototaxistas da zona rural do município de Mirante da Serra em Rondônia, correspondente a 99% dos Mototaxistas em atuação naquele período.

Visando oferecer respostas ao problema que moveu este estudo buscou-se além de quantificar opiniões, também adentrar na subjetividade dos respondentes, refletindo a partir dos diálogos produzidos sobre a percepção dos sujeitos e os significados que lhes são conferidos acerca das condições de mobilidade no lugar. Como instrumento de coleta de dados optou-se pela metodologia

<sup>4</sup> Conf. Conselho Federal de Medicina. Dados disponível em <<https://noticias.uol.com.br/saude/ultimas-noticias/redacao/2019/05/23/transito-mata-5-pessoas-por-hora-no-brasil-e-custa-r-3-bilhoes-ao-sus.htm>>. Acesso em 23/05/2019.

da pesquisa participativa, com aplicação de questionários na tentativa de captar a percepção dos sujeitos. Para maior confiabilidade das informações, também realizamos a entrevista com 1 (um) dos representantes líder da categoria no referido município (MS1). Outra forma de apropriação dos dados, deu-se através do Site do DETRAN/RO, onde são divulgados os indicadores de acidentes em Rondônia, via Anuário Estatístico de Trânsito.

Ainda como técnica de pesquisa adotada, tivemos a observação e registro em diário de campo junto à comunidade que trabalha na agricultura e complementa a renda familiar como mototaxista. Esta, foi outra maneira de identificar as questões voltadas aos fatores mais subjetivos de investigação, que embora não possam ser mensurados proporcionam um aprofundamento de análise para compreensão da realidade vivenciada no meio rural.

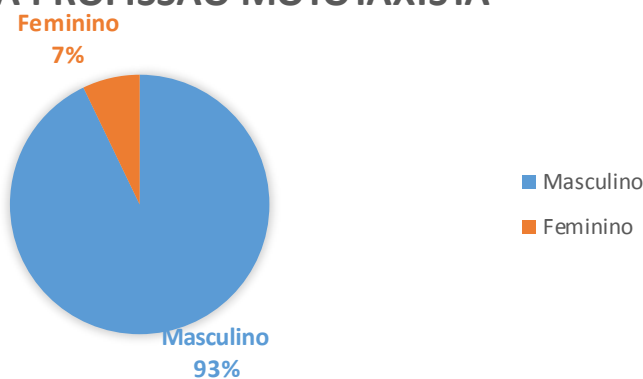
Para a análise e interpretação dos dados, nos utilizamos da pesquisa bibliográfica que abordam o tema estudado. Na pesquisa de campo foram realizadas visitas *in locus* para coleta de dados, visando estudar as características presente nas relações que predominam o espaço do trânsito em localidades rurais.

#### 4 DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

O trânsito em condições seguras é direito de todo cidadão, devendo o Estado oportunizar através de políticas públicas o trabalho educativo de trânsito. Muito embora estatísticas das vidas perdidas indiquem o trânsito como tema de urgência e importância para a sociedade, na contramão desse direito estão os trabalhadores rurais, cuja diferenciação com o urbano, são excluídos de iniciativas que minore as dificuldades de mobilidade no transporte de passageiros- Mototaxistas.

Na tentativa de levantar quem é o público que integra a categoria de condutores especializados mototaxistas, que atuam na zona rural de Mirante da Serra encontramos os indicadores de gênero destacados na Figura 1, a seguir.

**FIGURA 1- AS RELAÇÕES DE GÊNERO NA PROFISSÃO MOTOTAXISTA**



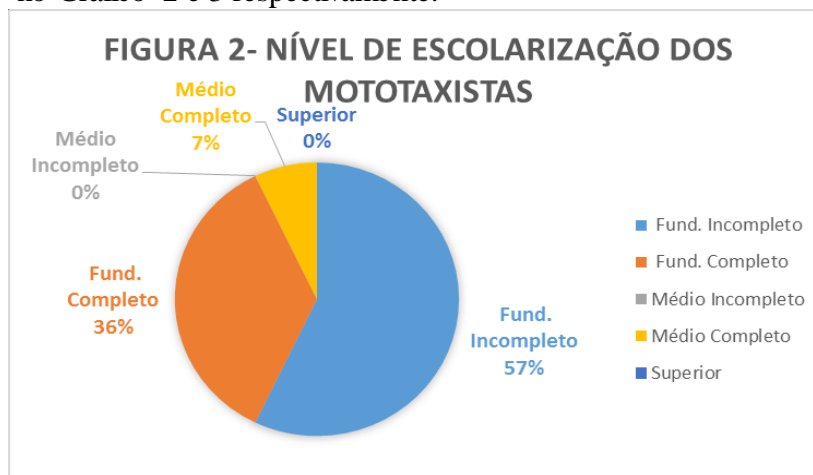
Fonte: Autoras do Artigo. EPTRAN/DETRAN/2019

Os dados coletados, indicam a presença tímida da mulher na profissão. Do total de entrevistados, apenas 7% eram mulheres. Tal resultado, apesar de ser revelador de uma categoria predominantemente masculina, também indicam a resistência aos perigos da profissão e desconforto ante a próxima relação com o cliente durante o transporte, e decorrem das condições de desigualdade de gênero presentes na sociedade.

Por outro lado, apontam a necessidade de melhor análise a partir de fatores estruturais, dentre eles a forte cultura patriarcal reforçada pelo chavão “lugar de mulher é na cozinha”, que gera a invisibilidade destas, especialmente entre as mulheres do campo. Tais condutas

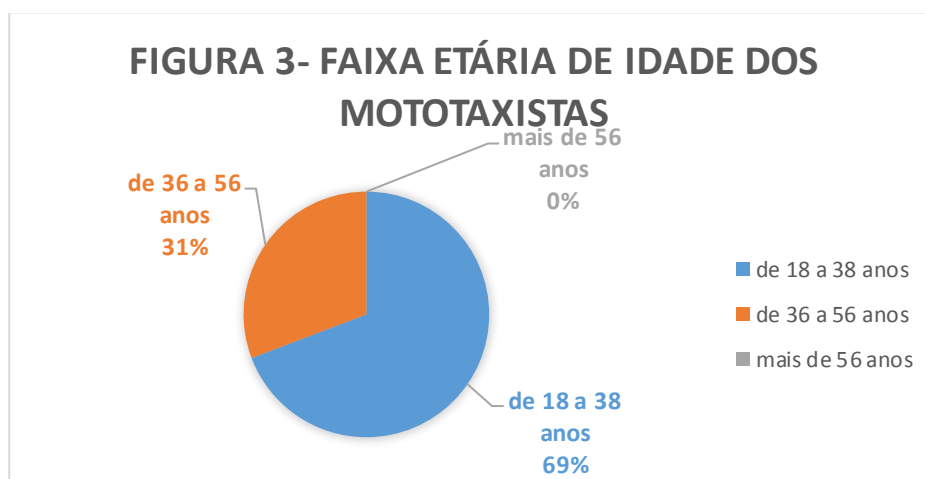
são reforçadas ante a ausência de práticas educativas mais inclusivas quando do processo de formação de condutores que tentem a estigmatizar a presença feminina no trânsito, além das campanhas publicitárias de automóveis e a forma como a imagem da mulher é retratada.

Na tentativa de penetrar no universo cultural dos respondentes buscou-se conhecer o nível de escolarização desses profissionais, bem como a faixa etária dos mesmos, evidenciados no Gráfico 2 e 3 respectivamente.



Fonte: Autoras do Artigo. EPTRAN/DETRAN/2019

Embora a Constituição garanta a educação para as populações do campo, verifica-se a partir do Gráfico 2, que a quase totalidade dos entrevistados, não conseguiram finalizar a Educação Básica. Se cruzados a escolaridade com a faixa etária, melhor descritos no Gráfico 3, tal realidade nos permite inferir que apesar das conquistas para as populações do campo com o avanço das novas tecnologias aplicadas ao agronegócio, esta é uma realidade ainda de uma minoria.

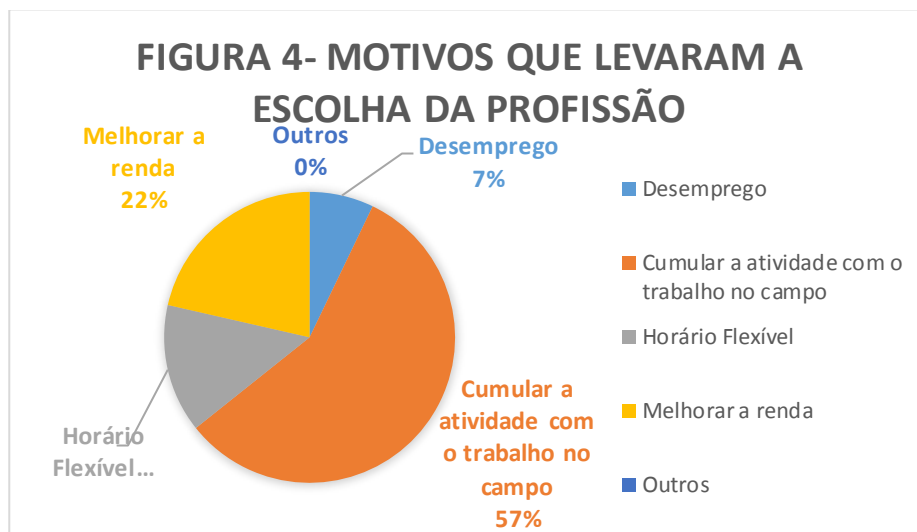


Fonte: Autoras do Artigo. EPTRAN/DETRAN/2019

Destarte, o acesso à educação ainda não é garantido de forma eficiente pelo Estado, e que concorre para a representação social dos “sem cultura”, ou “desinformados”, como é visto socialmente os que integram tal segmento na realidade pesquisada.

Buscou-se ainda conhecer como a atividade profissional é vivenciada pelos Mototaxistas, ilustrados a partir do Gráfico 4.



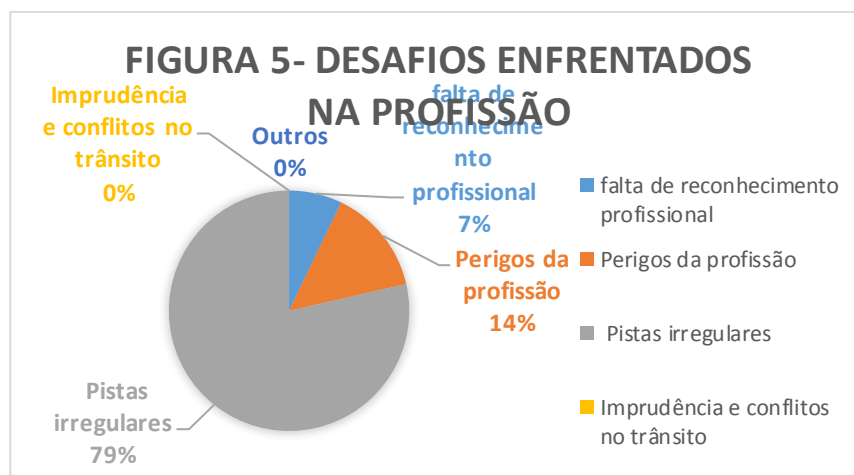


Fonte: Autoras do Artigo. EPTRAN/DETRAN, 2015.

As respostas fornecidas indicam que a busca pela ocupação decorreu, principalmente, da liberdade de horário e possibilidade de conciliar a atividade com a ocupação no campo. Todavia, evidenciam a vulnerabilidade com a exaustiva carga horária, já que a grande maioria concilia a atividade profissional com o trabalho realizado na agricultura.

O serviço de mototaxista surge na vida dos homens e mulheres das áreas rurais como resgate de sua cidadania, a partir das relações entre trabalho e renda. A crise econômica no país, além de achatá-la a renda, diminuiu postos de trabalhos, atingindo de forma acentuada, aqueles trabalhadores com baixa qualificação.

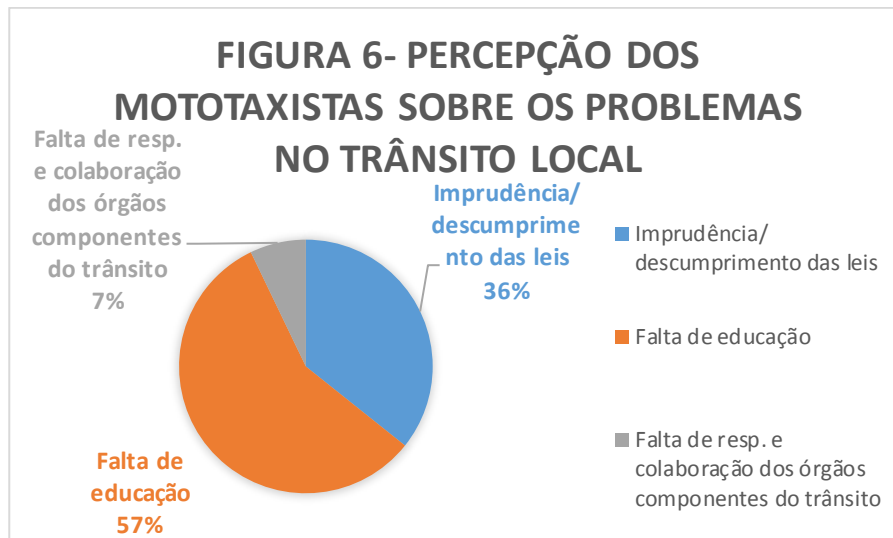
Buscou-se ainda conhecer a percepção desses profissionais em relação às dificuldades da profissão, que implica nas condições de segurança das vias, delineadas nos quadros 5 e 6 a seguir:



Fonte: Autoras do Artigo. EPTRAN/DETRAN, 2015

A falta de infraestrutura das vias, a ausência de sinalização adequada foram os principais fatores citados pelos respondentes como desafios a serem enfrentados. Aliado a este fato, também os perigos decorrentes de assaltos e mortes no trânsito são problemas que afligem a categoria.

Buscando aprofundar a percepção dos sujeitos acerca dos problemas relacionados à mobilidade citadas anteriormente, questionou-se sobre os maiores problemas identificados no trânsito. A percepção deste encontra-se ilustrado na Figura 6 a seguir.



Fonte: Autoras do Artigo. EPTRAN/DETRAN, 2015

Em Mirante da Serra mais de 30% dos pesquisados informaram que os fatores ligados ao comportamento humano são os maiores problemas do trânsito, ao tempo que mais de 50% indicaram sentir os agravos da ausência de um trabalho educativo para o trânsito. Divergindo do que apregoa a legislação, o trânsito em condições seguras ainda não foi incorporado ao arcabouço de valores sociais e culturais daqueles que utilizam as vias.

Por outro lado, no que se refere as regiões rurais, a ausência de políticas de educação e segurança viária dão pistas do não reconhecimento desse direito em favor dos homens e mulheres trabalhadores do campo. A percepção dos entrevistados acerca do descumprimento das leis, falta de educação e comportamentos desrespeitosos dos condutores é explicado a partir das contribuições de Damatta (APUD HONORATO, 2011, p.7-8))

“[...] todos, no fundo de suas consciências, se sentem especiais, superiores e com direitos a regalias e prioridades. A imprudência, o descaso e a mais chocante e irreconhecível incivilidade brasileira no trânsito decorrem da ausência de uma visão igualitária do mundo, justamente num espaço inevitavelmente marcado e desenhado pela igualdade mais absoluta entre seus usuários, como ocorre com as ruas e avenidas, as estradas e viadutos.

Os conflitos no trânsito reproduzem as desigualdades presentes na sociedade, e que são reforçadas pelos vastos exemplos de autoridades envolvidas em escândalos, cristalizando o velho, mas não ultrapassado, modelo aristocrático que tem como premissa a ideia de que não seguir regras é sinal de superioridade.

Rondônia tem mais de 50% da frota constituída de motocicletas, o que faz desta o principal meio de transporte de sua população, e de forma consequente, faz dessa categoria de condutores, o líder em acidentes. Todavia, as políticas públicas voltadas para esse segmento têm como foco a fiscalização e as áreas urbanas, inexistindo uma ação educativa como política pública que atue no sentido de minorar as dificuldades apontadas neste estudo.

Buscando ainda compreender se as percepções dos respondentes refletem as mesmas preocupações da representação de classe da categoria em relação as dificuldades enfrentadas na profissão, destacamos os principais pontos indicados pelo respondente MS1, líder da categoria no Município.

Das respostas ofertadas, surge como traço comum, as dificuldades em conciliar o trabalho de condução de passageiros com o trabalho no campo, o que submete a categoria a uma carga horária muita alta, de exposição a intempéries e situações de stress, com pouco tempo de repouso. Também estão presentes nos diálogos a ausência da oferta de curso de formação de condutores e a ausência de reconhecimento profissional.

Ainda sobre o acesso as políticas públicas, merece transcrição o seguinte relato: “[...] política? Para conseguirmos as coisas aqui com muita luta e sacrifício. Para mim política teria de ser para todos [...] toda atualização temos que ir para Ouro preto, porque o curso não vem para nós...porque nós somos pouco[...]” (MSI, 2015).

Ao ser indagado se reconhece políticas públicas no campo voltado para os Mototaxistas ele prossegue: “Não reconheço nenhuma. As ruas esburacadas sem sinalização, curso não tem aqui, nada, nada...[...]”

Das respostas fornecidas, o “Lugar”, é onde se constroem as representações sociais sobre o local e o global. São percebidos a partir dos dados, movimentos de lutas subjetivas entre o sentimento de topofilia, pelas relações afetivas construídas com o lugar, mas também há a topofobia, na forma como se percebem, como organizam suas rotinas, os significados atribuídos a omissão do poder público, e a invisibilidade de suas identidades, na ausência de ofertas de educação, meio e condição ao exercício pleno de sua cidadania.

Tal contexto é fortalecido por estereótipos denunciado por um dos respondentes de que “agricultor é do mato tem que trabalhar no mato. O que quer um agricultor conduzindo pessoas em estradas federais. Quer morrer e matar os outros [...] Assim a gente sempre sai perdendo” (Morador “A” na zona rural de Mirante da Serra, 2014).

As representações sociais dos sujeitos ganham eco quando interpretadas a partir do conceito de trânsito, vejamos;

Não interessam o tipo de via e a forma de utilização. A movimentação constitui o trânsito, independentemente da qualificação do local destinado ao deslocamento, e até por mais remotos, íngremes e afastados que sejam os pontos onde se dê a utilização. Mas é preciso advertir da necessidade da convivência entre pessoas físicas que trafegam e veículos, tracionados por animais ou por motores. [...] Sempre ter-se-á em conta a relação de veículos com veículos, ou de veículos com pessoas. (RIZZARDO,1998, APUD SANTOS, 2009, p.27)

Temos assim, que as comunidades localizadas nas zonas rurais dos Municípios de Mirante da Serra, realizam trânsito em seus deslocamentos diários, devendo, pois, o poder público adotar políticas que salvguarde a segurança e a vida das mulheres e homens que integram tais comunidades. O trânsito em condições seguras como direito de todo cidadão, tem sido um horizonte longe de ser visualizado, vejamos o que diz Vanconcelos, (1998, p.28),

Um trânsito com condições ideais de segurança deveria apresentar um índice de acidentes igual à zero. Todas as pessoas e todos os veículos circulariam sem nunca se envolver (ou provocar) em acidentes de trânsito. A situação ideal nunca é verificada na prática, pois sempre ocorre certo número de acidentes. O desejável é que esse número seja sempre o menor possível, ou seja, que exista uma pequena probabilidade de as pessoas se envolverem em acidentes.

Os estudos trazidos reclamam a falta de visibilidade dos moradores das comunidades rurais em relação as ações educativas para o trânsito, ao tempo que evidenciam a necessária revisão dos valores e relações de poder presentes na sociedade, e que se traduzem em comportamentos desajustados nas vias das grandes cidades e comunidades rurais. E Apesar do reconhecimento da importância da educação na revisão desses valores, tal possibilidade não avança do ideário de seus moradores, permanecendo como aspiração e vislumbre de uma cidadania sonhada, mas que ainda não aconteceu.

## 5 CONCLUSÕES

De anônimas gentes, sofridas gentes, exploradas gentes aprendi sobretudo que a paz é fundamental, indispensável, mas que a paz implica lutar por ela. A paz se cria, se constrói na e pela superação de realidades sociais perversas. A paz se cria, se constrói na construção incessante da justiça social. Por isso, não creio

em nenhum esforço chamado de educação para a paz que, em lugar de desvelar o mundo das injustiças, o torna opaco e tenta miopizar as suas vítimas (FREIRE, 2066, p.88).

Este estudo buscou compreender a realidade vivenciada pelos condutores de veículos e em estradas rurais e que interfere diretamente nas questões de mobilidade e segurança no trânsito para essas populações tradicionais, tendo como eixo delimitador a falta de políticas de educação de trânsito voltada para tais populações. Realizada em município do interior do Estado de Rondônia com vocação agrícola, os dados foram obtidos a partir das representações sociais da categoria de condutor especializado mototaxistas na região rural desse município, que atuavam nos anos de 2014/2015, quando a pesquisa foi aplicada.

Os dados foram reveladores dos sentimentos de topofilia a partir dos vínculos afetivos subjetivos criados a partir da paisagem, experiências e histórias de vidas que lhe são únicos, ao tempo que grita internamente o sentimento de topofobia produzida pela raiva, angústia, ao vivenciar “no mesmo lugar”, as parcas condições de mobilidade, produzidas pela inércia do poder público em promover um trânsito seguro.

Os dados obtidos indicam o viés de gênero na profissão, e que apesar das estatísticas indicarem menor presença feminina nos acidentes, e maior ocupação de espaços no mercado de trabalho, de forma contraditória, sua presença e ocupação de espaços no trânsito é alvo de julgamentos, vulnerabilidade e preconceitos que ainda não foram vencidos.

Outro dado revelador, são as representações sociais em torno da profissão de mototaxistas. Embora a aprovação da lei 12.009, de 29 de julho de 2009, tenha regulamentado a atividade do mototaxista, passando a legislar sobre idade, carteira de habilitação e obrigatoriedade de ser aprovado em curso especializado para o exercício da profissão, e ainda as regras para cursos obrigatórios para formação desses condutores aprovadas pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), a legislação por si só não foi capaz de afastar as generalizações presentes na cultura local, que normalmente os veem como a precarização das relações de trabalho.

Tais compreensões são incorporadas pelos respondentes que veem impotentes ante a baixa escolarização, a ausência de uma política pública que priorize as comunidades que vivem nos espaços rurais, que respeite as dinâmicas que são construídas a partir das características culturais e necessidades de uma clientela que busca reconhecimento, ante ao importante trabalho que executam.

Ao nos determos nas análises, percebemos a situação de vulnerabilidade e até de marginalização a que são submetidas tais categorias nos lócus da pesquisa. As condições de trabalho, as relações que se estabelecem, a ausência do Estado, a construção das relações sociais sobre o trabalho que executam, as relações de gênero, a falta de segurança, são alguns dos fatores que permanecem submerso nos discursos produzidos e que estão a exigir novas investigações.

Longe de ser superado, entendemos que é necessário avançar no básico a partir de políticas de educação mais inclusiva, que entenda o Brasil, nas suas características e dimensões, de modo que as contradições existentes entre espaços urbanos e rurais deixe de ser fator de exclusão de oferta para educação de qualidade e seja a educação para o trânsito um projeto de vida e para a vida dos inúmeros usuários das vias a ser incorporado nos valores e costumes da população.

## REFERÊNCIAS

1. ABDETRAN, Associação Brasileira de DETRANS. **Educação de Trânsito: também se aprende na escola**. Salvador: ABDETRAN, 1999.
2. BRASIL. LEI, 9.503, de 23 de setembro de 1997. **Código de Trânsito Brasileiro**. Brasília: Editora do Congresso, 1997.
3. BRASIL. LEI. **Lei de Diretrizes e Bases Nacionais da Educação**, nº 9394/ 96. Brasília: MEC, 1996.
4. BRASIL. LEI. Resolução n.º 147/2009. **Diretrizes Nacionais da Educação para o Trânsito**. Resolução. DENATRAN. Disponível em <[http://vias-seguras.com/educacao/educacao\\_ao\\_transito\\_regulamentacao/diretrizes\\_nacionais\\_da\\_educacao\\_para\\_o\\_transito/portaria\\_denatran\\_147\\_2009](http://vias-seguras.com/educacao/educacao_ao_transito_regulamentacao/diretrizes_nacionais_da_educacao_para_o_transito/portaria_denatran_147_2009)>. Acesso em 15/05/2019.
5. DAMATTA, Roberto. **Fé em Deus e pé na tábua**: ou como e por que o trânsito enlouquece no Brasil. Rio de Janeiro: Rocco. 2010
6. FREIRE, Ana Maria. **Educação para a paz segundo Paulo Freire**. Revista Educação. Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre: PUC/RS, ano XXIX, n. 2, p. 387-393, mai./ago. 2006
7. FREIRE, P. (1998). **Pedagogia do Oprimido**. 25 ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra.

8. HONORATO, Cássio Mattos. Trânsito Seguro: **Direito Fundamental de Segunda Dimensão**. RT 911, ano 100, p. 107-169, set. 2011.
9. MENDRAS, Henri. **Sociétés paysannes**. Paris: A. Collin, 1976.
10. MORAN, José, **A importância de construir projetos de vida na educação**. Disponível em <<http://www2.eca.usp.br/moran/wp-content/uploads/2017/10/vida.pdf>>. Acesso em 18/05/2019.
11. ROZESTRATEN, Reinier A. J. **Psicologia do Trânsito**. São Paulo: EPU – Editora da Universidade, 1998.
12. Santos, Juliano Viali dos. **Trânsito em condições seguras**: paradigmas e acepções jurídicas do artigo 1º do Código de Trânsito Brasileiro. – Porto Alegre : EDIPUCRS, 2009.
13. SEFFNER, Fernando; SHÄFFER, Neiva Otero. **A educação para o trânsito como conteúdo permanente no currículo escolar**. In:Trânsito e Educação: Itinerários pedagógicos. Porto Alegre: UFRGS Editora, 2002, p. 17-25.
14. SPOSITO, Eliseu Savério. **Geografia e Filosofia**: Contribuição para o ensino do pensamento Geográfico. São Paulo: UNESP, 2004.
15. TUAN, Yi-Fu. **Espaço e Lugar**: a perspectiva da experiência. São Paulo: DIFEL, 1983
16. TUAN, Yi-Fu. **Topofilia**: um estudo da percepção, atividades e valores e o meio ambiente. Rio de Janeiro: DIFEL, 1980.
17. VASCONCELOS, Eduardo Alcântra. **O que é trânsito**. 3. ed. São Paulo: Brasiliense, 1998.
18. WANDERLEY, Maria de Nazareth Baudel. **A emergência de uma nova ruralidade nas sociedades modernas avançadas**- o “rural” como espaço singular nas sociedades modernas avançadas- o rural como espaço singular e ator coletivo. In: Estudos Sociedade e Agricultura. Disponível em: <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/brasil/cpda/estudos/quinze/nazare15>. Acesso em 19/05/2019.
19. ZABALA. Antoni. **A Prática educativa: como ensinar**. Porto Alegre, ArtMed. 1998