



FACULDADE UnB

COORDENAÇÃO DOS CURSOS DE PÓS-GRADUAÇÃO *LATO SENSU*

**CULTURA DE PAZ NO TRÂNSITO NO DISTRITO FEDERAL A
PARTIR DA VISÃO DOS ALUNOS DO SEST/SENAT**

BRASÍLIA

2015

ANDRÉA LEMOS FORECHI AMARAL

**CULTURA DE PAZ NO TRÂNSITO DO DISTRITO FEDERAL A
PARTIR DA VISÃO DOS ALUNOS DO SEST/SENAT**

Trabalho de Conclusão de Curso pela Universidade de Brasília apresentado ao Curso de Especialização em Educação em e para os Direitos Humanos no contexto da Diversidade Cultural.

BRASÍLIA

2015

ANDRÉA LEMOS FORECHI AMARAL

**CULTURA DE PAZ NO TRÂNSITO DO DISTRITO FEDERAL A
PARTIR DA VISÃO DOS ALUNOS DO SEST/SENAT**

AMARAL, Andrea Lemos Forechi. Cultura de paz no trânsito do Distrito Federal a partir da visão dos alunos do SEST /SENAT. Universidade de Brasília. **Brasília** – DF. 2015.43 f

Monografia – Faculdade UnB Darcy Ribeiro, Universidade de Brasília.

Curso de Especialização em Educação em e para os Direitos Humanos no contexto da Diversidade Cultural.

Orientador: Dr^a. Regina Coelly Fernandes Saraiva

1. Direitos Humanos. 2. Cultura de Paz no Trânsito 3. SEST /SENAT 4. Visão sobre a Cultura de Paz no Trânsito. Universidade de Brasília. I AMARAL, Andrea Lemos Forechi. II Cultura de paz III direitos humanos IV SEST /SENAT . **Universidade de Brasília.**

Andrea Lemos Forechi Amaral

**CULTURA DE PAZ NO TRÂNSITO NO DISTRITO FEDERAL A
PARTIR DA VISÃO DOS ALUNOS DO SEST/SENAT**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao curso de Especialização em Educação em e para os direitos humanos, como requisito parcial à obtenção do título de especialista em Educação em e para os Direitos Humanos no contexto da Diversidade Cultural.

Banca examinadora:

Brasília – DF, de novembro de 2015.

Profª. Drª. Regina Coelly Fernandes Saraiva

Prof. Drª Larissa Medeiros Marinho dos Santos

Prof. Dr.

*Dedico esse trabalho
a minha família que tanto amo e que,
mesmo nas adversidades da vida
estão ao meu lado para me confortar
diante da dura realidade.*

AGRADECIMENTOS

À Deus, pela força emanada diante de um mar com ondas fortes e impassíveis no qual tive que me aventurar por toda minha vida.

Aos meus que, mesmo diante dos problemas estamos juntos para lutar em frente as batalhas.

À minha orientadora Regina Coelly por ser um farol diante da turbulência e por auxiliar a lapidar meus conhecimentos de forma magnânima, serena e brilhantemente incentivadora.

Aos mestres que me acompanharam no percurso dessa especialização. Meus sinceros agradecimentos.

Ao Carlos Augusto, Aroldo, José Antonio pela coleta de dados e autorização da pesquisa realizada dentro da instituição SEST/SENAT.

A todos os colegas, amigos e alunos do SEST/SENAT que auxiliaram com informações e boa vontade para o desenvolvimento deste estudo.

*Não basta falar de paz, é preciso acreditar nela e
não basta acreditar nela. É preciso trabalhar por
ela.*

(Eleanor Roosevelt)

RESUMO

Os seres humanos, independentemente da época em que tenha vivido, nem sempre presenciou uma sociedade justa de condições de igualdade entre seus cidadãos, sobretudo, por muitos anos observou várias ações de um grupo contra outra era cometida em desfavor das minorias e das pessoas menos favorecidas pelo Estado. Diante de tal situação, com a evolução dos povos, foram surgindo políticas públicas com o objetivo de tentar corrigir as desigualdades e alcançar a igualdade material. Nesse diapasão, conforme as sociedades evoluíam suas relações sociais, indiretamente avançava os métodos para se alcançar uma sociedade mais justa. Os Direitos Humanos foram sendo alcançados após lutas do homem contra as desigualdades para se alcançar a tão sonhada paz social. Entre os anseios do passado pela busca da igualdade, fraternidade e liberdade o cidadão obteve vários direitos que foram adequados e compilados como lei a vários países membros, entre eles o Brasil. O objetivo de leis protecionistas se reflete na própria sociedade que necessita de paz social e de uma cultura de paz. Entre as questões que incidem no cenário atual, se observa um aumento de acidentes o que deflagra a carência de ações que tragam a consciência de limites, educação no trânsito e respeito a normatização e, por fim a própria implementação de uma cultura de paz no trânsito.

Palavras-Chave: Direitos Humanos; Cultura de Paz; SEST /SENAT.

ABSTRACT

Human beings, regardless of the age in which he lived, not always witnessed a just society of conditions of equality between its citizens, above all, for many years observed various actions of one group against another was committed against minorities and disadvantaged people by the State . Faced with this situation, with the evolution of peoples were emerging public policies with the aim of trying to correct the inequalities and achieve material equality. In this tuning fork, as societies evolved their social relations, indirectly advanced the methods for achieving a fairer society. Human rights were being achieved after struggles of man against the inequalities to achieve the long-dreamed social peace. Among the concerns of the past in the search for equality, fraternity and freedom of the citizen obtained several rights that were suitable and compiled as law to several Member countries, including Brazil. The goal of protectionist laws is reflected in the very society that requires social peace and a culture of peace. Among the issues that concern the current scenario, there is an increase of accidents which can cause the lack of actions that bring awareness of limits, traffic and education about standardization and finally his own implementation of a culture of peace in traffic.

Keywords: Human Rights; Culture of peace; SEST / SENAT

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	5
CAPÍTULO 1 METODOLOGIA.....	8
1.1. HISTÓRICO: SEST /SENAT	11
1.1.1 POLÍTICAS PEDAGÓGICAS.....	12
1.2 INSTITUTO IGETRAN.....	12
CAPÍTULO 2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA.....	13
2.1 DIREITOS HUMANOS E CULTURA DE PAZ.....	13
2.2 DESENVOLVIMENTO DA LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO E CULTURA DE PAZ .	15
2.3 CIDADANIA E CULTURA DE PAZ	21
2.4 INCIDÊNCIA DE ACIDENTES COM VÍTIMAS FATAIS.....	22
2.5 A FAIXA DE PEDESTRES NO DF	22
CAPÍTULO 3 AÇÕES INTERVENTIVAS	24
3.1 ANÁLISE E DISCUSSÃO DO PROCESSO DE INTERVENÇÃO.....	25
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	28
REFERÊNCIAS.....	29
APÊNDICE	32

LISTA DE TABELAS

TABELA 1: INCIDÊNCIA DE ACIDENTES COM VÍTIMAS FATAIS NO DF.

22

INTRODUÇÃO

Esta pesquisa é resultado do processo formativo da pesquisadora que atua como professora no Serviço Social do Transporte (SEST) e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SENAT), com sede em Brasília-DF e unidades em todo o território nacional. Além disso, trabalhar como instrutora de trânsito pelo Curso de Formação do SENAT de Luziânia, no ano de 2011 obtendo experiência profissional com especialistas de trânsito que já foram motoristas, instrutores em auto-escolas ou até mesmo policial militar do BPTRAN o que possibilitou maior aprendizagem. No percurso da profissionalização e trabalho como professora, necessitou se aprofundar cada vez mais na área de educação no trânsito o que levou a ministrar aulas para vários condutores, sejam eles de transporte escolar, taxistas, coletivo, carreteiros, motofrete, entre outros.

Observa-se ainda que haviam grupos diferenciados, seja de formação escolar ou educação aplicada no trânsito, isto é, motoristas com nível fundamental básico e outros com pós-graduação, fato que levou a pesquisadora a ministrar aulas que alcançassem a todos trazendo mais conhecimento sobre o respeito ao trânsito e a legislação. Outro fator analisado foi à questão da educação no trânsito em que alguns alunos e atuantes como motoristas se rebelaram com pouca informação quanto ao respeito dos limites impostos pela legislação, episódio que trouxe a necessidade de frisar em ambiente de sala de aula a importância da cultura de paz no trânsito.

No presente, a pesquisadora detém a Carteira Nacional de Habilitação “A” e “D”, sendo motorista por mais de uma década, além disso, ministra aulas de primeiros socorros, direção defensiva, meio ambiente, convívio social, relacionamento interpessoal, legislação de trânsito segundo a Resolução 168

Indo ao tema, a Cultura de Paz é o termo empregado para especificar o processo dinâmico e participativo que deverá ocorrer objetivando promover o diálogo e a resolução criativa e cooperativa dos conflitos que aparecem decorrentes das interações nas relações humanas (MANUAL DE PROTEÇÃO ESCOLAR E PROMOÇÃO DA CIDADANIA, 2009). Nesse pensar, a cultura de paz se interliga aos direitos humanos posto que o cidadão precise viver harmoniosamente com a coletividade.

Quando se declara uma cultura de ação para cultura de paz no trânsito subtende-se que existe um conjunto de valores, atitudes, tradições, comportamentos e estilos que traduzem o respeito à vida, ao ser humano e à sua dignidade, com destaque aos Direitos Humanos, repudiando todas as formas de violência, bem como aderindo a princípios de

liberdade, justiça, solidariedade tolerância e compreensão entre os povos (MANUAL DE PROTEÇÃO ESCOLAR E PROMOÇÃO DA CIDADANIA, 2009).

O fortalecimento da paz deve acontecer de várias maneiras ou em vários aspectos da vida, sejam eles: educação, desenvolvimento econômico e social sustentável; respeito aos direitos humanos; garantia da igualdade entre homens e mulheres; participação democrática; promoção a compreensão; tolerância e solidariedade; apoio a comunicação participativa, conhecimento e a livre circulação da informação; gerando paz e segurança internacionais. Então, se faz necessário desenvolver algumas medidas com a revitalização e cooperação de forma internacional para promover os objetivos da educação e uma cultura de paz.

Em contrapartida, tem-se a questão do trânsito em que se observa nos últimos anos, o aumento considerável de vítimas, tanto motoristas, passageiros e pedestres, mesmo diante das leis, multas e ações governamentais para a diminuição de gravames nas vias e rodovias em todo território brasileiro. Como exemplo, apenas no ano de 2014 foram 144 vítimas fatais em acidentes de trânsito no Distrito Federal e, até maio de 2015 foram registrados 54 acidentes com mortes nas vias urbanas (DETRAN, 2015).

Portanto, a justificativa do trabalho se deve ao índice de acidentes no trânsito e o número de mortes ocorridas, o que gera a necessidade de se desenvolver uma cultura de paz e educação no trânsito de motoristas e pedestres para a diminuição de acidentes e conscientização da coletividade. Destarte, a Cultura de Paz vem pela educação e não há educação sem transformação, isto é, não é apenas uma transmissão de conhecimento, mas sim uma reflexão que deverá ser disseminada a todos.

A vida se sobrepõe a vários valores perante a sociedade, pois é o bem maior e um bem jurídico tutelado pelo estado democrático de direito e sua preservação está elencada na norma. O art. 2º do Código de Trânsito Brasileiro contempla que o trânsito seguro é um direito coletivo, constituindo objetivo central do Sistema Nacional de Trânsito o qual almeja prover os recursos necessários para que o cidadão tenha a garantia do usufruto desse direito (BRASIL, 1997).

Esse direito adveio do princípio constitucional insculpido no art. 5º da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, que assegurou como preceito fundamental do homem, o direito à vida e a segurança, sendo iguais aos outros cidadãos, nos seguintes termos: “Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito

à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes” (BRASIL, 1988).

Portanto, o estudo buscará responder a seguinte questão: - Os alunos do SEST/SENAT compreendem e acham a cultura de paz de trânsito importante? Como esses alunos vêem a cultura de paz no trânsito?

Destarte, para responder a referida pergunta, o estudo foi dividido, trazendo a fundamentação teórica, ações interventivas, análise e discussão do questionamento para se chegar a uma conclusão sobre o tema e ainda trazer ações em prol da cultura de paz no trânsito. Para se compreender a cultura de paz, inicialmente, é relevante o entendimento sobre direitos humanos e a legislação de trânsito, assim como conceitos gerais e questões que norteiam a cultura de paz.

O objetivo geral se respaldou em reconhecer a visão sobre a cultura de paz no trânsito, dessa forma, quanto aos objetivos específicos, busca-se: identificar como os alunos percebem a cultura de paz; a efetividade do ensino da cultura de paz; identificar valores e objetivos da cultura de paz e analisar se os conceitos atualmente introduzidos em sala terão eficácia, assim como a legislação de trânsito.

Vivemos em mundo globalizado em que o individualismo se sobrepõe. Onde o ter é mais importante do que o ser e isso se reflete no trânsito, uma vez que o veículo poderá ser usado não apenas como meio de transporte, mas, poderá trazer danos a outras pessoas ou a seu próprio condutor, caso não seja dirigido com responsabilidade.

Portanto faz-se imperativo uma mudança de cultura de mobilização entre as pessoas, em uma sociedade que vive com pressa e que acaba levando a ideia de rapidez e celeridade para as vias e rodovias o que resulta na necessidade de uma pausa, colocar uma Cultura de Paz em ação e respeito aos direitos humanos no dia a dia.

CAPÍTULO 1 METODOLOGIA

Uma das metodologias utilizadas nesta monografia foi a pesquisa bibliográfica, que segundo a autora Fachin (2003) são conhecimentos adquiridos através de autores. São fontes infundáveis de assuntos que são encontrados em livros, revistas, periódicos científicos, entre outros e oferecem condições ao pesquisador de iniciar os seus trabalhos com embasamento teórico e com aprofundamento.

Fachin (2003) menciona, também, que o acervo de fontes primárias do conhecimento é grande, mas que as secundárias são as que dão maior sustentabilidade ao trabalho do pesquisador, haja vista, que possibilita uma pesquisa bibliográfica mais rápida. Na realidade são frutos das fontes primárias, que oferecem os resumos, listas, tudo de uma forma mais simplificada.

As fontes primárias são de uma complexidade maior, que conduz a uma pesquisa mais demorada. E nesta monografia será utilizada tanto as primárias como as secundárias. Em relação às fontes secundárias, buscará informações por meio da consulta em livros. Será utilizado levantamento de informações por questionários, entrevistas pessoais individuais (FACHIN, 2003).

No caso deste trabalho, foram aplicados questionários ao público alvo pretendido, ou seja, alunos do SEST /SENAT do Curso de Transporte Coletivo. Foram desenvolvidas e aplicadas perguntas abertas e fechadas e as respostas foram preenchidas pelos entrevistados.

Na pesquisa qualitativa foram utilizadas as perguntas abertas, que segundo a autora propicia ao entrevistado a oportunidade de discorrer sobre o tema de uma forma bem livre (FACHIN, 2003).

O objetivo se deu mediante a aplicação de questionários com perguntas abertas e fechadas para analisar a interação do aluno com a cultura de paz o trânsito, ou seja, foi observado quais atitudes que o público-alvo faz uso o trânsito diariamente e qual o conhecimento que este possui quanto a questões que envolvendo tema: Cultura de Paz no Trânsito.

A pesquisadora aplicou o questionário ao público-alvo com explicações sobre o estudo Cultura de Paz no Trânsito em que apresentou a importância da participação do grupo e esclarecendo que os dados coletados seriam base para a análise, sem a criação ou interpretações ambíguas ao que foi respondido. Em perguntas abertas, a informação prestada

pelo entrevistado foi transcrita conforme foram expostas por ele, sem constrangimentos e, apenas com seu entendimento sincero sobre o tema.

O procedimento de análise dos resultados se deu através de tabulação dos dados dos questionários, com a apresentação de gráficos e a parte dissertativa explicando as respostas do questionário qualitativo.

A análise dos dados possibilitou um conhecimento dos perfis e opiniões dos entrevistados, por intermédio de questionários aplicados pela pesquisadora.

De acordo com Marconi e Lakatos (2004), a análise de dados é uma apresentação de fatos sobre o tema que foi averiguado, estudado e comentado, trata-se de um resumo com comentário das idéias relevantes e dos resultados alcançados.

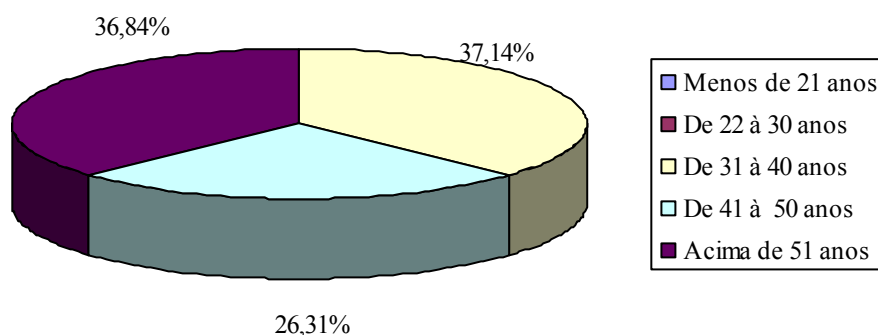
A análise do questionário foi feita com o objetivo de facilitar a leitura e interpretação, para tanto, será apresentado a pergunta logo em seguida o gráfico e o comentário, originado com a participação e autorização do público-alvo.

Os resultados obtidos nesse estudo foram inseridos em planilha de Excel para análise, resultando em porcentagens de acordo com a resposta dos entrevistados. Os resultados foram tabulados e refletidos por meio de gráfico e análise.

A análise do questionário foi feita com o objetivo de facilitar a leitura e interpretação, para tanto, será apresentado a pergunta logo em seguida o gráfico e o comentário, originado com a participação e autorização dos entrevistados.

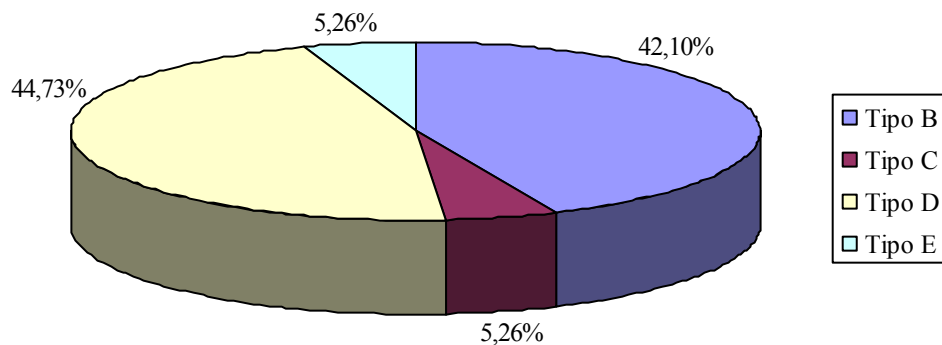
Quanto à caracterização dos participantes, na primeira etapa, os resultados obtidos nesse estudo foram inseridos em planilha de Excel para análise, resultando em porcentagens de acordo com a resposta dos entrevistados. Os resultados foram tabulados e refletidos por meio de gráfico e análise. A seguir:

1. Idade



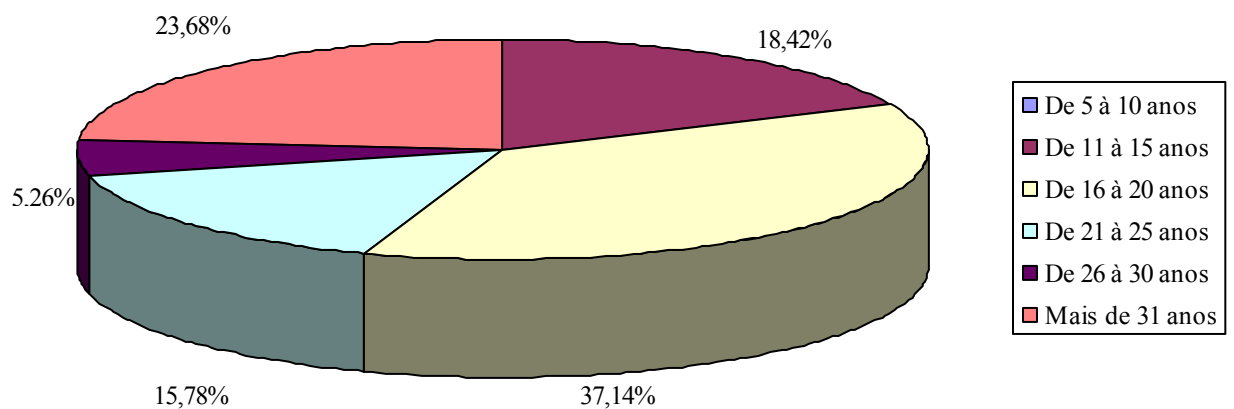
De acordo com o gráfico 01, observa-se que apenas 37,14% dos entrevistados têm idade de 31 à 40 anos, enquanto 26,31% (vinte e seis vírgula trinta e um por cento) possuem em torno de 41 a 50 anos e, 36,84% (trinta e seis vírgula oitenta e quatro por cento) têm idade acima de 51 anos. Observa-se que no grupo de entrevistados não há motoristas com menos de 30 anos de idade.

2. Carteira Nacional de Habilitação



Conforme resultado de questionário, 42,10% possuem carteira tipo B, enquanto 5,26% carteira tipo C e D, enquanto 44,73% têm carteira tipo E. Cabe ressaltar que sete dos entrevistados também possuem carteira A.

3. Tempo de experiência



Entre os entrevistados, os mesmos dirigem a mais de onze anos, o que se subdivide maior experiência na direção de veículos automotivos nas vias do Distrito Federal.

Após o resultado e análise dos questionários foram tecidas conclusões e planos para as ações interventivas, das quais foram direcionadas ao público-alvo com a inclusão de mais aulas sobre o tema Cultura de Paz no trânsito.

1.1. HISTÓRICO: SEST /SENAT

A Lei nº 8.706, de 1993 trouxe a criação do Serviço Social do Transporte (SET) e do Serviço Nacional de Aprendizagem (SENAT) voltados para auxiliar e moldar o setor de transporte de forma que os profissionais se tornassem mais participativos, conscientes e ainda voltados ao seu bem-estar e qualidade de vida para que se refletisse em seu trabalho e rotina diária. (SEST /SENAT, 2015). Entre os nomes que auxiliaram o desenvolvimento da instituição, encontra-se o atual presidente José Hélio Fernandes.

Apesar da criação das escolinhas do DETRAN, o SEST/SENAT tem um público-alvo de trabalhadores de transportes rodoviários e autônomos, com programas voltados a esse grupo com o fito de se estabelecer uma cooperação e conscientização desses motoristas nas vias do Distrito Federal e de outros estados.

Com 149 Unidades Operacionais, localizadas nos grandes centros urbanos e em postos de abastecimento das principais rodovias do país, o SEST SENAT está presente em todos os estados brasileiros. As equipes de atendimento responsáveis pelo desenvolvimento profissional e pela promoção social são preparadas para prestar um serviço de excelência, visando alcançar um patamar superior de desempenho operacional e institucional (RELATÓRIO DE ATIVIDADES, 2015).

Nesse intento, o Serviço Social do Transporte (SEST) e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SENAT), instituição com personalidade jurídica de direito privado, advinda pela Lei nº 8.706, de 14 de setembro de 1993 tem o fito de capacitar pessoas auxiliando em seu desenvolvimento profissional e certificando pessoas na área de transporte e em treinamentos direcionados a todos os modais com implementação de Programas como o “Olho Vivo na Estrada” e “Prevenção de comportamentos inseguros nas Estradas”, além de outros cursos ofertados de forma *online*. (SEST /SENAT, 2015).

A referida instituição disponibiliza por meio eletrônico mediante a sua página o Relatório de Atividades o qual cita a estrutura, gestão estratégica, assim como todos os cursos ofertados pelo SEST]SENAT. Além disso, há promoção a saúde e qualidade de vida com ações de assistência, lazer, sociocultural e por fim, resultados da gestão da organização (SEST/SENAT, 2015).

1.1.1 Políticas pedagógicas

A instituição busca preparar o profissional com programas de geração de emprego e renda concomitantemente com cursos de especialização voltados ao mercado de trabalho. Além disso, é voltada a saúde do trabalhador assim como a sua qualidade de vida em que se tem sua saúde, esporte, lazer e cultura (SEST /SENAT, 2015).

As unidades operacionais estão dispostas em vários centros urbanos objetivando o desenvolvimento profissional e ainda a promoção social com oferta de outros benefícios ao trabalhador (SEST /SENAT, 2015).

Entre os estudos para o desenvolvimento profissional do trabalhador, a instituição oferta cursos livres de formação inicial e continuada para as áreas ligadas a serviços que envolvem modais terrestres, marítimos e aéreos, ofertam ainda cursos a distância, presencial e palestras educativas (SEST /SENAT, 2015).

Resumidamente, oferece cursos regulamentados pelo CONTRAN, MTE e ANAC, além disso, são voltadas a aprendizagem e formação profissional, como por exemplo, o Jovem Aprendiz e cursos técnicos de nível médio, atendendo em 2014 o número de 96.121 alunos (SEST /SENAT, 2015).

1.2 INSTITUTO IGETRAN

Outra iniciativa voltada à educação no trânsito é o curso IGETRAN criado pelos professores Ricardo Correa Leal e Wellington de Andrade Matos. O curso disponibiliza estudo na área do trânsito assim como pós graduação e cursos preparatórios para concursos e educação no trânsito (IGETRAN, 2013).

Cabe ressaltar que a metodologia utilizada auxiliou a desenvolver o tema sobre Cultura de Paz no trânsito, o qual se interliga aos direitos humanos e que realça a necessidade de análise e aprofundamento para uma ação interventiva futura.

CAPÍTULO 2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 DIREITOS HUMANOS E CULTURA DE PAZ

Os direitos humanos foram se moldando na história do Estado brasileiro e, antes do advento da Constituição de 1988, houveram outras leis e tratados sobre o assunto. Inicialmente, na seara internacional, os direitos fundamentais tornaram-se mais eficazes com a criação da Organização das Nações Unidas (ONU), em 1948, ao fim da Segunda Guerra Mundial, o que se refletiu em avanços, como o advento da Declaração Universal dos Direitos do Homem.

Barroso (2000) esclarece que, conforme a introdução dos direitos fundamentais nas Constituições dos Estados, estes foram se vinculando e se moldando no processo de valorização do homem, apesar de que alguns inicialmente tenham suscitado que “as declarações de direitos incorporadas às Constituições não seriam mais que princípios filosóficos e morais, sem valor jurídico”.

O Pacto de São José da Costa Rica, de 22 de novembro de 1969, é um tratado internacional. Surgiu com o apoio de vários países, inclusive o Brasil, cuja aderência ao acordo se deu em 25 de setembro de 1992. Contudo, a incorporação à legislação pátria ocorreu com a promulgação do Decreto nº 678, de 6 de novembro de 1992 (BRASIL, 1992).

Pela Carta Magna de 1988, a luta pela efetivação dos direitos não pode ser somente do interessado, mas de todos. Do próprio interessado, do próximo, e da coletividade, porque quando um direito que norteia a própria igualdade do ser humano, quando violado, representa um abuso não só àquele interessado, mas a todos. E quando esse direito é garantido representa uma vitória dos demais. Sendo, portanto, obrigação de todos, lutar pelo anseio maior: a igualdade.

O direito a igualdade é um princípio constitucional de real valor, pois afirma as questões de igualdade a todos, conforme artigo 5º da Carta Magna:

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade [...] (BRASIL, 1988)

O referido princípio além de ser de estado de direito se refere ao tratamento da igualdade aos cidadãos conforme Constituição Federal de 1988. No contexto histórico,

cidadania está interligada a várias concepções como a luta por direitos essenciais: os direitos humanos que foram obtidos após períodos de guerras e insatisfação social quanto à falta de leis em prol dos cidadãos (AGGIO, BARBOSA e COELHO, 2002).

A igualdade, proclamada no texto constitucional, pode ser distinguida em igualdade material e formal. Enquanto a igualdade material é entendida como o tratamento igualitário a todos os seres humanos, a igualdade formal enfatiza a própria igualdade de todos os indivíduos perante a lei (SILVA, 2003).

No contexto histórico, a igualdade e cidadania estão interligadas a várias concepções como a luta por direitos essenciais: os direitos humanos que foram obtidos após períodos de guerras e insatisfação social quanto à falta de leis em prol dos cidadãos.

A cidadania se baseia nos direitos à vida, à liberdade, à igualdade, à propriedade, aos direitos civis, sociais e políticos que caracterizam a personalidade civil de um indivíduo (BRASIL, 1988).

Infere-se que, a igualdade é entrelaçada com a cidadania, com a justiça e com o Estado e também se incorpora na sociedade, pois nessa esfera existe a necessidade de ações e de partilhar ideias conjuntamente, para a conscientização dos cidadãos sobre seus direitos, deveres e garantias.

No passado, a igualdade não tinha valor como um efetivo direito humano, atualmente é visível sua relevância como direito fundamental. No contexto atual, há concepções de que os direitos humanos são violados por práticas como o racismo, xenofobia e preconceitos que chegam a ser expandidos. De acordo com as Nações Unidas, as discriminações devem ser coibidas e revertidas em seus quadros atuais, dando maior autoridade aos direitos humanos e à democracia do Estado, com participação dos cidadãos. Portanto, em vez de difundir estereótipos, há uma necessidade de se valorizar o estado democrático de direito (BARBOSA e BRANT, 2005, p. 2).

Caso existam empecilhos para a promoção do direito à igualdade ao cidadão, o Estado deverá ter o caráter de dirimir e impor medidas e ações que promovam a pluralidade, a diversidade e a igualdade com o fito de que todos tenham seus direitos preservados sem a preterição de um ou outro.

Seguindo os entendimentos anteriores, com a promulgação da Constituição Federal de 1988, uma nova visão foi adotada e valores que existiam apenas no direito público foram implantados no direito civil. Direitos essenciais como dignidade da pessoa humana, liberdade, justiça, segurança, igualdade. A dignidade da pessoa humana está disposta no artigo 1º, inciso III, da Constituição Federal a qual dispõe: Art. “1º A República Federativa do

Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos: (...)III - a dignidade da pessoa humana ;” (BRASIL, 1988).

Os legisladores responsáveis pela elaboração da Constituição Federal de 1988 com a intenção de impedir que os direitos fundamentais das pessoas humanas não viessem a ser violados os valorou de maneira que se tornaram indispensáveis no ordenamento jurídico, relevando a igualdade, que possui vários parâmetros e preceitos para serem estudados e analisados, os direitos humanos contemplados na Carta Magna.

Quanto a Cultura de Paz, a declaração sobre este instituto teve sua aprovação pela Assembléia Geral das Nações Unidas como forma de demonstrar apreensão vivida atualmente pelo aumento exacerbado da violência e dos conflitos em vários países. Assim, com o intento de trabalhar conjuntamente com os governos, organizações internacionais e a sociedade civil em busca da promoção da Cultura de Paz, foi inserida em seu dispositivo o artigo 4º da Declaração a qual cita que a educação é um pilar para o aperfeiçoamento e implementação da Cultura de Paz, especialmente nos direitos humanos (MANUAL DE PROTEÇÃO ESCOLAR E PROMOÇÃO DA CIDADANIA, 2009).

Existe um gama de apontamentos internacionais da Organização das Nações Unidas (ONU) e da Organização das Nações Unidas para a Educação, a Cultura e a Ciência (UNESCO) que citam projetos e plano de ações educacionais e públicas que deverão ser concretizados no futuro (GOMES, 2001).

Segundo Cogo e Maia (2006), o ordenamento jurídico brasileiro possui uma infinidade de leis e diplomas modernos em prol do cidadão, mas o deixa à sua própria sorte quando se trata da utilização de seus direitos para o exercício de sua própria dignidade e cidadania, portanto, o dever do Estado está em prover aos seus cidadãos formas que possam exercer tais direitos.

Caso existam empecilhos para a promoção do direito à igualdade ao cidadão, o Estado deverá ter o caráter de dirimir e impor medidas e ações que promovam a pluralidade, a diversidade e a igualdade com o fito de que todos tenham seus direitos preservados sem a preterição de um ou outro, observando os ditames em lei, entre eles as normas de trânsito.

2.2 DESENVOLVIMENTO DA LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO E A CULTURA DE PAZ

Historicamente, a velocidade com que ocorria o trânsito de pessoas e de formas de transporte como carruagens e cavalos eram mais lentas, mas, não protegia o ser humano de

acidentes e, com a criação de veículos motorizados a locomoção ocorria de forma mais veloz, conseqüentemente, houve uma incidência maior de acidentes de trânsito. Aos poucos, legislações foram criadas passando por alterações e inovações no percurso do tempo, chegando ao presente onde se testemunha a criação de leis mais completas, equipamentos de segurança, aumento de vias e pistas de rodagens, controladores eletrônicos de velocidade e outros elementos em prol do trânsito de automóveis no estado brasileiro.

Em 1871, o Brasil teve o primeiro veículo a vapor enquanto o automotivo começou a ser utilizado em 1891, o qual veio da França chegando a São Paulo. Com essa inovação, as carruagens foram perdendo seu status para os veículos (DE PAULA; PECHANSKY; MACHADO, 2009).

Aos poucos, as fábricas e montadoras de automóveis começaram a chegar no Brasil devido ao aumento de venda dos veículos e, outro fato que começou a ocorrer foram os inúmeros acidentes com a nova tecnologia da época, pois não existia uma lei adequada a nova forma de locomoção. Destarte, houve o surgimento de leis que se moldassem para o transporte automotivo em vias públicas (DE PAULA; PECHANSKY; MACHADO, 2009).

Assim, em 27 de outubro de 1910, foi instituída a primeira legislação relativa ao trânsito no Brasil: o Decreto nº 8.324 que estabeleceu dispositivo em face dos motoristas: “[...] os condutores eram [...] chamados de motoneiros, exigindo [...] que se mantivessem constantemente senhores da velocidade do veículo, devendo diminuir a marcha ou mesmo parar o movimento todas as vezes que o automóvel pudesse ser causa de acidente” (LIMA, 1988).

Outra inovação foi à inclusão de provas para se observar se o motoneiro estava apto a dirigir um veículo sem provocar acidentes. O Decreto Legislativo nº 4.460, de 11 de janeiro de 1922, trouxe a proibição quanto a carros puxados por bois em estradas de rodagens, limitando a carga transportada por um veículo. Trouxe inovações quanto proibiu a criação de estradas que pudessem impedir o bom andamento do trânsito.

Lima (1998) informa que o Decreto nº 4.460, de 1922, dispõe em seus artigos 2º, 5º e 6º tratavam sobre as estradas, as vias, e os veículos, dos quais poderiam transitar, fazendo referência as estradas, mata-burros, e passagens de animais.

O Decreto Legislativo nº 5.141, de 5 de janeiro de 1927, trouxe a criação de um fundo especial para a construção e conservação de estradas de rodagem federais, com recursos advindos de impostos de importação de produtos destinados a veículos (LIMA, 1998).

Na década de vinte, o Decreto nº 18.323, de 24 de julho de 1928, aprovou o tráfego de veículos internacionais no Brasil, além de estabelecer diretrizes para sinalização, segurança do trânsito e polícia nas estradas de rodagem. A partir do Decreto, a União, os Estados e os Municípios, por intermédio de sua força de segurança, passaram a ser agentes fiscalizadores do trânsito, no território de competência de cada um. Aos proprietários era exigido o emplacamento do veículo, assim como o pagamento de taxa de licenciamento feita diretamente ao município. Penalidades passaram a ser impostas aos transgressores das normas de trânsitos. As infrações cometidas no trânsito poder-se-iam ser autenticadas por qualquer pessoa de reputação ilibada que, em seguida, deveria levá-las aos responsáveis de direito pela aplicação da pena, e em troca, recebia metade do valor arrecadado com a multa (LIMA, 1998).

Na década de quarenta houve o advento do primeiro Código Nacional de Trânsito (CTN), em 28 de janeiro de 1941, com base no Decreto-lei nº 2.994/1941 que foi revogado pelo Decreto-lei nº 3.651/1941 tratando das responsabilidades do Estado quanto o seu direito em legislar sobre questões penitentes ao trânsito local (BRASIL, 1941).

A Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966 (BRASIL, 1966), confirmou a possibilidade dos Estados produzirem normas de trânsito de caráter local. O art. 3º disciplina a composição da administração de trânsito:

Art 3º Compõem a Administração do Trânsito como integrantes do sistema nacional de trânsito.

- a) o Conselho Nacional de Trânsito, órgão normativo e coordenador;
- b) os Conselhos Estaduais de Trânsito, órgãos normativos;
- c) os Conselhos Territoriais de Trânsito, órgãos normativos;
- d) os Conselhos Municipais de Trânsito, órgãos normativos;
- e) os Departamentos de Trânsito e as Circunscrições Regionais de Trânsito, nos Estados, Territórios e Distrito Federal órgãos executivos;
- f) os órgãos rodoviários federal, estaduais e municipais, também executivas (BRASIL, 1966).

À ocasião, foi criado o Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAM), conforme se vê: “Art. 55 É criado, como órgão integrante do Departamento de Trânsito, o Registro Nacional de "Veículos automotores" (RENAVAM), com a finalidade de centralizar controle dos veículos automotores e dos Certificados de Registro, no território nacional” (BRASIL, 1966).

Em 1968, adveio o Decreto nº 62.926, de 28 de junho de 1968, que alterou importantes dispositivos (arts. 36 e 37) do Código Nacional de Trânsito até então vigente, para conceder aos Estados, ao Distrito Federal e aos territórios, a competência para

regulamentar o uso de suas estradas e respectivas faixas de domínio; conceder autorização ou permissão relativa a serviços de transporte público; registrar veículos; habilitar condutores, dentre outros (nova redação do art. 36) (BRASIL, 1968).

Ao município, delegou autoridade para implantar sinalização e licenciar veículos, conforme previsão da nova redação dada pelo Decreto ao art. 37, do CTN, *in verbis*:

Art 37. Compete aos Municípios, especialmente:

I - Regulamentar o uso das vias sob sua jurisdição, considerado o disposto no art. 46;

II - Conceder, autorizar ou permitir exploração de serviço de transporte coletivo para as linhas municipais;

III - Regulamentar o serviço de automóvel de aluguel (táxi);

IV - Determinar o uso de taxímetro nos automóveis de aluguel;

V - Limitar o número de automóveis de aluguel (táxi);

VI - Licenciar veículos;

VII - Implantar sinalização nas vias sob sua jurisdição.

Parágrafo único. Os municípios mediante convênio, poderão deferir aos respectivos Estados ou Territórios a execução total ou parcial de suas atribuições relativas ao trânsito (BRASIL, 1968).

O Decreto nº 92.722, de 29 de maio de 1986, ampliou a competência dos Estados, Distrito Federal e Territórios que, a partir de então, não apenas registravam os veículos, como também tinham autoridade para emplacá-los e licenciá-los (BRASIL, 1986).

Com a crescente urbanização, ampliação da frota de veículos em circulação e conseqüente aumento de acidentes ocorridos em vias públicas, houve a necessidade de imposição de penalidades mais rigorosas aos que infringiam as normas de trânsito. O vigente CTN estava ultrapassado. Era o momento de se instituir uma nova codificação de leis de trânsito, que viesse a se adequar à nova realidade social. Durante as décadas de setenta a noventa, começou a aumentar o número de acidentes, com vítimas fatais, o que culminou em um maior rigor das leis para aqueles que cometiam infrações no trânsito. O Código Nacional de Trânsito não especificava sobre os crimes de trânsito, mas, fazia uso do Código Penal Brasileiro quando fosse oportuno e necessário, possibilitando formas para a qualificação de crimes graves que ocorriam no trânsito, como, por exemplo, homicídios e lesões corporais. Com o tempo, o CNT acabou por ficar ultrapassado diante das evoluções tecnológicas e o aumento da frota de automóveis o que trouxe a reformulação (ALMEIDA, 2009).

Em 23 de setembro de 1997, com atualização realizada no mesmo ano, foi instituída a Lei nº 9.503, que veio instituir o atual Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Dentre outros, assegurou o trânsito, em condições seguras, como direito de todos, devendo os

órgãos responsáveis por seus cuidados, prover os meios necessários para garantir o cumprimento desse direito, como se vê no art. 1º, § 2º:

Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.

[...]

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito. (BRASIL, 1997).

O Sistema Nacional de Trânsito (SNT), de que trata o artigo acima, é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades. (BRASIL, 1997, art. 5º).

Em seu art. 7º, o CTB informa quais órgãos e entidades compõem o SNT e a competência de cada um:

Art. 7º Compõem o Sistema Nacional de Trânsito os seguintes órgãos e entidades:

I - o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, coordenador do Sistema e órgão máximo normativo e consultivo;

II - os Conselhos Estaduais de Trânsito - CETRAN e o Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRANDIFE, órgãos normativos, consultivos e coordenadores;

III - os órgãos e entidades executivos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

IV - os órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

V - a Polícia Rodoviária Federal;

VI - as Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal; e

VII - as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações – JARI (BRASIL, 1997).

Atualmente, além do CTB, a Constituição Federal, a Convenção de Viena, o Acordo do Mercosul, as Resoluções e Deliberações do CONTRAN, as Portarias do DENATRAN, as Leis, Decretos e Portarias Estaduais e Municipais, são as legislações responsáveis por regular o uso do trânsito no Brasil, tendo como objetivo maior, a segurança da vida do cidadão no trânsito (LEITE, 2009).

Sobre o direito à vida e à segurança no trânsito como preceito de máxima observância, Nunes:

Dentre os direitos fundamentais, que dizem respeito com a própria vida, como a cidadania, a soberania, a saúde, a liberdade, a moradia e tantos outros, proclamados no art. 5º da Constituição Federal, está o direito ao trânsito seguro, regular, organizado ou planejado, não apenas no pertinente à defesa da vida e da incolumidade física, mas também relativamente à regularidade do próprio trafegar, de modo a facilitar a condução dos veículos e a locomoção das pessoas (NUNES, 2003, p. 29).

O art. 144 da CF/88 confirma a segurança de todos insculpida no CTB, ao estatuir que se faz dever não apenas do Estado, mas um direito e responsabilidade de toda a sociedade, o cuidado com a integridade física das pessoas, conforme dispõe: “Art. 144 - A segurança pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, através dos seguintes órgãos” (BRASIL, 1988)

O artigo 28 e 29, § 2º, do CTB, também são exemplos de normas com vistas a conferir a segurança no trânsito. Veja-se:

Art. 28. O condutor deverá, a todo momento, ter domínio de seu veículo, dirigindo-o com atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito.

Art. 29. [...]

[...]

§ 2º Respeitadas as normas de circulação e conduta estabelecidas neste artigo, em ordem decrescente, os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres.

Almeida afirma o seguinte posicionamento:

[...] a segurança do trânsito é indubitavelmente a maior preocupação que norteia a aplicação do CTB, devendo-se lembrar que foram exatamente os índices alarmantes de acidentes automobilísticos e sua correspondente mortalidade que motivaram as mudanças na legislação de trânsito brasileira, de forma a trazer regras mais rigorosas para as relações no trânsito (ALMEIDA, 2009).

Dessa forma, é preciso que o condutor esteja constantemente atento a não apenas à condução de seu veículo, mas, sobretudo, ao que ocorre com os demais, durante o tráfego. É necessário que haja o respeito às regras de sinalização, assim como a ultrapassagem, dando limite de distância entre veículos, dentre outras relativas à circulação em vias públicas. O condutor de veículos maiores deve cuidar da segurança dos menores; os motorizados, pelos não motorizados, e em união, cuidarem da integridade física dos pedestres, tal intento é observado na cultura de paz no trânsito.

2.3 CIDADANIA E CULTURA DE PAZ

Cidadania é uma compilação de direitos e deveres dos quais o cidadão está sujeito diante do grupo social do qual faz parte, além disso, se relaciona aos direitos, entre eles, os políticos e civis. Na democracia há normas dispostas para os indivíduos, além dos direitos inerentes a ele (MANUAL DE PROTEÇÃO ESCOLAR E PROMOÇÃO DA CIDADANIA, 2009).

Dupret (2002) explica que:

A paz não pode ser paz não pode ser apenas garantida pelos acordos políticos, econômicos ou militares. No fundo, ela depende do comprometimento unânime, sincero e sustentado das pessoas. Cada um de nós, independentemente da idade, do sexo, do estrato social, crença religiosa ou origem cultural é chamado à criação de um mundo pacificado

No presente, os direitos humanos se estenderam para várias áreas, sejam sociais, econômicos, culturais, políticos e civis. Posto essa afirmação, quando se há exclusão socioeconômica, desigualdades, preconceito, dentre outros exemplos, subtende-se que há barreiras que dificultam o exercício da cidadania (MANUAL DE PROTEÇÃO ESCOLAR E PROMOÇÃO DA CIDADANIA, 2009).

A paz é considerada um fenômeno que amplo e complexo que envolve as estruturas e relações sociais configuradas pelos elementos da justiça, igualdade, respeito, liberdade, afastando-se a violência. A paz é um elemento que está em desenvolvimento concomitantemente com os direitos humanos, diversidade e cooperação sendo fonte para a implementação de ações estratégicas para serem utilizados pelo indivíduo em suas relações pessoais, interpessoais ou ainda intergrupais, nacional e internacional (MANUAL DE PROTEÇÃO ESCOLAR E PROMOÇÃO DA CIDADANIA, 2009).

A Cultura de Paz é conceituada como uma agregação de valores, ações, tradições, conduta e atitudes em prol do respeito a vida e na ascensão de direitos e liberdade do homem auxiliando na promoção da paz entre as pessoas, a coletividade e a própria nação (ONU, 1999).

A cidadania se baseia nos direitos à vida, à liberdade, à igualdade, à propriedade, aos direitos civis, sociais e políticos que caracterizam a personalidade civil de um indivíduo (BRASIL, 1988). Infere-se que, a igualdade é entrelaçada com a cidadania, com

a justiça e com o Estado e também se incorpora na sociedade, pois nessa esfera existe a necessidade de ações e de partilhar ideias conjuntamente, para a conscientização dos cidadãos sobre seus direitos, deveres e garantias.

As normas devem ser plena a tal ponto que possa oferecer ao cidadão condições de se expressar enquanto personalidade crítica e autônoma, emancipar-se e compreender-se, de modo a fomentar uma capacidade de organização e mobilização dos sujeitos que consistirá, em última instância, na concretização de uma cidadania ativa, fruto do aprendizado, da produção coletiva de saberes, capaz de romper formas de exclusão e opressão e encontrar caminho e modelos próprios de organização da vida coletiva implantando uma cultura de paz.

2.4 INCIDÊNCIA DE ACIDENTES COM VÍTIMAS FATAIS

Os dados de mortes no trânsito do Distrito Federal são alarmantes e segundo o DETRAN –DF, acidentes com vítimas fatais chegaram em um total de aproximadamente 1.297 (hum mil duzentos e noventa e sete óbitos) de 2006 a maio de 2015.

ANO	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015 (até maio)
Nº de vítimas	112	152	169	139	146	134	120	127	144	54

TABELA 1: INCIDÊNCIA DE ACIDENTES COM VÍTIMAS FATAIS NO DF

Fonte: (DETRAN-DF,2015)

Com base nos dados, as incidências de vítimas são contabilizadas como uma demonstração e necessidade de se trabalhar uma cultura de paz no trânsito como os motoristas.

2.5 A FAIXA DE PEDESTRES NO DF

Historicamente, no ano de 1996 foram feitas diversas campanhas em prol de paz no trânsito no Distrito Federal, e paulatinamente, foram introduzidos pardais, radares eletrônicos de velocidade e a implantação de faixas de pedestres (BUARQUE, 2013).

Muitas campanhas publicitárias foram dispostas pelos meios de comunicação o que gerou maior conhecimento do cidadão pelo respeito as faixas de pedestres além da obediência aos limites de velocidade da via. Foram observados que aos anos subsequentes de 1996 houve uma diminuição no número de vítimas de atropelamento, o que indica um saldo positivo quanto a introdução de faixas em todo o Distrito Federal (BUARQUE, 2013).

O estudo suscitado sobre o trânsito e a precisão de implantação de maiores ações para uma cultura de paz tornou-se imperioso diante dos reflexos e resultados quanto a incidência de acidentes no DF, o que efetiva a necessidade de ações interventivas.

CAPÍTULO 3 AÇÕES INTERVENTIVAS

Como citado anteriormente, o público-alvo foi composto por condutores de transporte escolar, taxistas, coletivo, carreteiras, motor frete, entre outros, além de diferenças com grau de escolaridade ou mesmo dificuldades de aprendizagem quanto as leis de trânsito. Para tanto, se torna necessário alcançar a todos os alunos equitativamente

Um dos assuntos necessários para se aprofundar posteriormente para a cultura de paz foi o uso da psicologia no trânsito, ou seja, todo o trânsito traz um deslocamento de pessoas que ocorre por um conjunto de comportamentos e de deslocamentos baseado em um sistema de normas, dessa forma, se estuda o comportamento dos motoristas (ROZESTRATEN, 2012).

Em sala de aula, foi perguntado ao público-alvo vários atos que os mesmos produzem quando estão dirigindo, entre as indagações foram suscitados se paravam na faixa de pedestre ou ainda se respeitavam a velocidade permitida da via. As respostas trouxeram algumas questões que foram trabalhadas durante o curso para a aplicação e conscientização dos motoristas em uma cultura de paz no trânsito.

Entre as ações interventivas programadas foram utilizados vídeos que mostravam ações de direção defensiva e a sua necessidade de ser sempre lembrada e usada pelos motoristas.

Por outro lado, foi enfatizado sobre a direção perigosa e as consequências aos motoristas envolvidos, outros passageiros e os pedestres.

Alguns motoristas citaram que habitualmente frisavam seus pneus, fato que poderá provocar acidentes.

Outro ponto que foi levantando se direcionou aos acidentes e como estes acontecem, além disso foram citados os erros mais comuns dos motoristas.

A embriaguez e o consumo de drogas durante uma direção no volante foram temas ministrados em sala de aula, além da educação no trânsito e relacionamento interpessoal.

Em conversas informais, se observou grande número de pessoas que não possuem um conhecimento mais eficaz que os levem a cometer vários erros nas vias e rodovias, o que ainda poderia comprometer sua vida e de outras pessoas.

O respeito às leis de trânsito auxiliado pela educação no trânsito são temas que poderiam auxiliar na diminuição de acidentes, além do número de vítimas fatais serem reduzidos.

O estudo buscou identificar comportamentos diante de algumas situações e, além disso, objetivou auxiliar o motorista capacitando-o a tomar medidas intervencionistas e ainda o habilitando para que tenha um comportamento de respeito ao trânsito, a outros motoristas e aos pedestres.

Cabe ressaltar que “o trânsito é um fenômeno social complexo dado, as inúmeras variáveis que atuam ao mesmo tempo” (MATUZAWA, 2013, p. 7). Dessa forma, em sala de aula foi almejado soluções passíveis diante de problemas decorrentes da ação humana nas vias e rodovias.

Para as ações interventivas, se analisou os temas mais relevantes no contexto do motorista e o trânsito.

Inicialmente, foi tratado sobre o comportamento humano, perguntando ao motorista questões básicas como: a ocorrência de sua prática como motorista, quais as atitudes que poderiam utilizar em prol de si mesmo e dos demais quando estivesse dirigindo, entre outros pontos.

Foram suscitados temas sobre as infrações no trânsito, veículos, entendimento sobre normatização em que se considerou pedestres, bicicletas, motocicletas, faixa de pedestres, responsabilidades do condutor, sistema de regras compostas por sinalização e legislação de trânsito e segurança no trânsito.

3.1 ANÁLISE E DISCUSSÃO DO PROCESSO DE INTERVENÇÃO

A análise dos dados possibilitou ter conhecimento dos perfis e opiniões dos entrevistados que são motoristas de taxis, por intermédio de questionários aplicados pela pesquisadora.

Portanto, a análise desse projeto buscou avaliar o entendimento do público-alvo em referência a Cultura de Paz de no Trânsito. Os questionários foram aplicados entre no dia 6 de outubro de 2015, com uma amostra de 37 entrevistados.

De acordo com Marconi e Lakatos (2004), a análise de dados é uma apresentação de fatos sobre o tema que foi averiguado, estudado e comentado, trata-se de um resumo com comentário das idéias relevantes e dos resultados alcançados.

Sobre o conhecimento da cultura de paz, haviam respostas que citavam sobre o respeito ao direito dos outros seres humanos e ainda que a pergunta sobre o tema sugere respeito, empatia, educação entre outros, assim como um bom relacionamento com seu próximo, respeito, obedecer às leis de seu país ou comunidade.

Quanto à indagação ao conhecimento sobre cultura de paz no trânsito, houve respostas que enfatizavam que a educação é a base para que as pessoas sejam mais compreensíveis e ainda que seria dirigir de forma educada, respeitando as leis de trânsito e respeito de condutores, pedestres pelas normas e leis de trânsito para que haja o bem comum.

No que sugeriu a opinião do público-alvo sobre o trânsito nas vias do DF, grande parte dos entrevistados responderam que há uma necessidade latente de melhorias e que está se tornando mais frenético e perigoso, sendo muito ruim e com pessoas mal-educadas e que precisam melhorar muito para o desenvolvimento. Além disso sugeriram que os planejamentos das vias de desafogação, viadutos e sinalizações estão em desencontro ao que uma sociedade justa merece ter e usufruir.

Quanto as ações necessárias para que a cultura de paz possa ser mais expandida e ensinada aos motoristas, foi suscitado a necessidade de se mudarem as leis e criar a Secretárias voltadas ao Trânsito, mais campanhas pois há falta de campanhas informativas e educativas, uma vez que existe, porém a iniciativa do Estado é quase inexistente à necessidade do desenvolvimento da Cultura da Paz e além de cursos como os do SEST/SENAT mais investimento do governo em sinalização, manutenção das vias e propaganda.

Quanto aos pontos que contribuem para uma cultura de paz no trânsito em que se respeita aos outros condutores e aos pedestres e leis, o público-alvo trouxe em suas respostas enfatizam que buscam cumprir as leis de trânsito, respeitando assim o seu próximo.

Por fim, quanto as medidas e ações adotadas individualmente para a cultura de paz no trânsito, os entrevistados responderam que o respeito

Leis, ao próximo, o auxílio do governo com campanhas e a direção com prudência fariam a diferença.

Portanto, conforme citado nas respostas do público-alvo, se observa que há uma projeção da questão Cultura de Paz no Trânsito com Educação no Trânsito.

Os entrevistados já detinham certa experiência, pois a maioria destes já possuíam CNH (Carteira Nacional de Habilitação) há mais de dez anos. Outro ponto a se observar é que tinham entendimentos diferenciados sobre o termo “cultura de paz”. Cabe observar que embasado pelo Mapa da Violência no Trânsito (2011), houve mudança na estrutura etária em que há um crescimento de acidentes envolvendo o público juvenil.

Um dos pontos mais suscitados pelos entrevistados foi a questão da estrutura viária na a qual não está bem adequada para os motoristas, e, além disso, a ação inerte do governo no auxílio a implantação de programas em prol da educação no trânsito.

Tal fato, afeta o modo como o motorista dirigindo, pois, uma via sem cuidados estruturais poderá auxiliar e culminar em uma ação danosa contra o condutor. Destarte, se observa a necessidade de um preceito humano e constitucional no qual o cidadão deverá ter segurança ofertada pelo Estado, fato que também traz abordagem quanto às vias do Distrito Federal.

Discussões no trânsito também foram citadas por alguns dos entrevistados e, apesar de alguns admitirem não serem perfeitos motoristas, os mesmos apóiam a necessidade de cursos que dêem ênfase à educação no trânsito.

As brigas no trânsito são situações recorrentes que são geradas pela intolerância dos motoristas podendo culminar em situações de agressão e morte. Tal fato se dá por falta de educação e segurança no trânsito o que se faz necessário maior policiamento nas vias do Distrito Federal, além disso, há uma necessidade latente de implementação de uma cultura de paz no trânsito.

A visão do público-alvo quanto a Cultura de Paz no Trânsito demonstrou que não há um entendimento bem esclarecido sobre o tema, o que culmina na necessidade de se introduzir o assunto em sala de aula com maior afinco, fato que deveria ser introduzido futuramente em salas de aulas para que não só o profissional que está diariamente nas vias possa entender, mas, que, o jovem tenha a oportunidade de compreender e introduzir a educação e a cultura de paz no trânsito em sua vivência.

Em seu contexto geral, a cultura de paz no trânsito foi tema do estudo o qual resultou em um entendimento miscigenado com a educação no trânsito. Portanto, faz-se necessário o aprofundamento do tema para com os alunos do SEST /SENAT tornando o tópico necessário para ser trabalhado pedagogicamente e, posteriormente, ser implantado na prática, ou seja, a cultura de paz no trânsito seria aplicada aqueles que inicialmente fizessem os cursos dentro da instituição, mas, o viável seria a conscientização de pedestres, motoristas, ciclistas, motociclistas e passageiros.

A violência no trânsito representa diariamente um número de vítimas que foram atingidas por esse gravame em todo território nacional, o que traz o anseio de alterações na postura de todos aqueles que participam direta ou indiretamente do trânsito

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Cultura de Paz é uma forma da qual o cidadão poderá repudiar a violência por intermédio de suas ações, comportamento e pensares dos quais afastam atos de abusos para prevenir conflitos e viver harmoniosamente com outros em sociedade.

A Cultura de Paz tem em seu âmago o respeito aos direitos humanos e ainda rejeição a atos de intolerância, discriminação e todas as ações que possam ameaçar a paz e a segurança, para tanto, buscam conscientizar o ser humano, educando para prevenir e erradicar futuros atos que vão contra a paz.

Quando introduzido esse entendimento para o fator trânsito, inicialmente, se observa o aumento significativo de acidentes que ocorrem por falta de conhecimento da legislação e ainda da própria educação no trânsito.

A violência no trânsito é uma realidade social a qual poderia ser diminuída se houvesse mais educação e ensinamentos aos motoristas, pedestres, ciclistas e motociclistas. Um fato a ser essencial na educação desses indivíduos seriam a tolerância, solidariedade, respeito aos outros cidadãos que integram esse meio pois todos são iguais perante a lei e detém os mesmos direitos sociais e humanos.

A paz é o fator essencial para auxiliar na resolução de conflitos sem uso da violência. A cultura de paz no trânsito faz abordagem à violência em todos os pontos, ou seja, o respeito de um motorista em face de outro, ou ainda em que o motorista respeite a velocidade e todos os cidadãos ao seu redor sejam motociclistas, ciclistas ou pedestres.

A cooperação entre todos que participam do trânsito se torna necessária e terá um resultado mais positivo quando implantado nos anos iniciais de ensino, no qual a criança aprende desde cedo a sua importância como cidadão e detentor de ações em prol de uma cultura de paz no trânsito.

Entre a aplicação do questionário ao público-alvo se observou que muitos dos entrevistados têm um conhecimento sobre a cultura de paz no trânsito o que se observa uma tentativa de ser mais educado e prestativo durante sua rotina na direção de veículos nas vias e estradas, mas que também se constata a inquietação na qual traz o entendimento de que todos os grupos devem participar da educação e paz no trânsito que poderia ser trabalhado por intermédio das escolinhas do DETRAN, dentro de salas de aula, com campanhas pelos meios de comunicação com um objetivo em comum: A Cultura de Paz no Trânsito.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Robledo Moraes Peres de. A constitucionalidade e a legalidade dos meios de prova de embriaguez alcoólica segundo o Código de Trânsito Brasileiro. Vitória-ES: UFES, 2009. Disponível em: <http://www.stf.jus.br/arquivo/cms/processoAudienciaPublicaAdin4103/anexo/Monografia_Robledo_Peris_UFES.pdf>. Acesso em: 3 ago. 2015.

BARROSO, Luís Roberto. Curso de direito constitucional contemporâneo: os conceitos fundamentais e a construção do novo modelo. São Paulo: Saraiva, 2009.

BUARQUE, Senador CRISTOVAM. Portal. 2015. Disponível em: <<http://cristovam.org.br/portal3/distrito-federal/5290-faixa-de-pedestre-em-brasilia-16-anos.html>>. Acesso em 15 out. 2015

BRASIL. Lei nº 8.706, de 14 de setembro de 1993. Dispõe sobre a criação do Serviço Social do Transporte - SEST e do Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte - SENAT. DOU 15 set. 1993. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1989_1994/L8706.htm>. Acesso em 2 ago. 2015.

_____. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Nacional. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF, 24 de setembro de 1997. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm>. Acesso em: 2 ago. 2015.

_____. Constituição da República Federativa do Brasil (1988). Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, 5 de outubro de 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 3 ago. 2015.

_____. Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966. Institui o Código Nacional de Trânsito. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF, 22 de setembro de 1966. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1950-1969/L5108.htm>. Acesso em: 29 jul. 2015.

_____. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Nacional. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF, 24 de setembro de 1997. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm>. Acesso em: 2 ago. 2015.

_____. Decreto nº 62.926, de 28 de junho de 1968. Altera a redação dos artigos 36 e 37 do Regulamento do Código Nacional de Trânsito, aprovado pelo Decreto nº 62.127, de 16 de janeiro de 1968. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF, 1º de julho de 1968. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/legislacao/115741/decreto-62926-68>>. Acesso em: 16 jul. 2015.

DAGOSTIN, Carla Giovana. **Psicologia do trânsito: livro didático**. Palhoça: Unisul Virtual, 2014.

DETRAN. Acidentes de trânsito com morte, por via: vias urbanas, 2006-2015 (até maio). Governo do Distrito Federal: 2015. Disponível em: <http://www.detran.df.gov.br/images/Ev_via_2006-2015_viasurbanas_maio.pdf>. Acesso em 10 ago. 2015.

DE PAULA, Fernanda Cubas; PECHANSKY, Flávio; MACHADO, Vivian. Um breve histórico da relação entre álcool e trânsito no Brasil. Senado, 2009, p. 20. Disponível em: <<http://www.obid.senad.gov.br/portais/OBID/biblioteca/documentos/Publicacoes/328030.pdf>>. Acesso em: 30 jul. 2015.

DUPRET, Leila. Cultura de paz e ações sócio-educativas: desafios para a escola contemporânea. **Psicologia Escola de Educação**. Vol. 6.n.º 1, Jun. 2002.

FACHIN, Odília. **Fundamentos da Metodologia**. 4.ª Ed. São Paulo: Saraiva, 2003.

GOMES, C. **Dos Valores Proclamados aos Valores Vividos**. Brasília: UNESCO, 2001.

IGETRAM Instituto de Gestão e Educação no Trânsito. 2013. Disponível em: <<https://www.facebook.com/institutoigetram?fref=nf>>. Acesso em 30 set. 2015.

LEITE, Ravênia Márcia de Oliveira. Legislação de trânsito no Brasil. Revista Jus Vigilantibus, 8 mai. 2009. Disponível em: <<http://jusvi.com/artigos/39655>>. Acesso em: 30 jul. 2015.

LIMA, José Ricardo Rocha Cintra de. Sistema Nacional de Trânsito - Um estudo histórico. Instituto Trânsito Brasil, 1998, p. 2. Disponível em: <<http://www.transitobrasil.org/anexos/artigos/6.pdf>>. Acesso em: 30 jul. 2015.

MANUAL DE PROTEÇÃO ESCOLAR E PROMOÇÃO DA CIDADANIA: sistema de proteção escolar. Governo do Estado de São Paulo. Secretaria de Educação. Fundação para o desenvolvimento da educação. São Paulo, 2009.

WASELFISZ, Julio Jacobo. **MAPA DA VIOLÊNCIA 2011: ACIDENTES E TRÂNSITO**. Os Jovens do Brasil. Brasília, Ministério da Justiça, Instituto Sangari, 2011.

MARCONI, Marina de Andrade, LAKATOS, Eva Maria. **Metodologia Científica**. 4 ed. São Paulo: Atlas, 2004.

NUNES, Arnaldo Rizzardo. Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro. 4. ed. atual., rev. ampl. São Paulo: Revista do Tribunais, 2003.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS- ONU. Declaração e Programa sobre uma Cultura de Paz. Resolução aprovada por Assembléia Geral em 6 de outubro de 1999, nº 53/243. Disponível em: <<http://www.dgide.min-edu.pt/inovbasic/rec/dudh/documentos/declaracao-paz.pdf>>. Acesso em 17 ago. 2015.

SEST/SENAT. Relatório de atividades 2014. – Brasília : Sest/Senat, 2015.

ROZESTRATEN, Reinier J. A. **Psicologia no trânsito: conceitos e processos básicos**. São Paulo: EPU, 2012.

APÊNDICE



Universidade de Brasília
 Instituto de Psicologia
 Coordenação dos Cursos de Pós-Graduação *Lato Sensu*

Sou Andrea Forechi Lemos, pós graduanda pela Universidade de Brasília – UnB e professora nessa instituição SET /SENAT.

Estou desenvolvendo estudo que objetiva analisar sobre a importância da Cultura de Paz no Trânsito aos motoristas.

Não haverá identificação dos entrevistados e as repostas serão apenas para fins de estudo. Conto com sua colaboração. Obrigada.

QUESTIONÁRIO

1. Qual sua idade?

- Menos de 21 anos ()
 De 22 à 30 anos ()
 De 31 a 40 anos ()
 De 41 à 50 anos ()
 Acima de 51anos ()

2. Qual Carteira Nacional de Habilitação que possui?

- A ()
 B ()
 C ()
 D ()
 E ()

3. Há quanto tempo dirige?

- Menos de 5 anos ()
 De 5 a 10 anos ()
 De 11 a 15 anos ()
 De 16 a 20 anos ()
 De 21 a 25 anos ()
 De 26 a 30 anos ()
 Acima de 31 anos ()

4. Você sabe o que é uma cultura de paz?

Respostas dos entrevistados:

- Sim. Respeitar o direito dos outros.
- Viver em harmonia.
- Eu entendo que uma cultura é quando você tem conhecimento e ter relacionamento.
- É ter um relacionamento com seus familiares.
- Saber respeitar, entender e compreender as adversidades dos outros.

- É uma cultura de respeito, empatia, educação entre outros.
- Ser calmo no trânsito.
- Sim. Tranqüilidade e equilíbrio emocional.
- Educação e harmonia.
- Cultura no trânsito.
- É o conhecimento e respeito.
- Educação. Colaborar com o próximo. Não precisar provocar um outro motorista exaltado.
- Educação.
- Bom relacionamento. Respeito. Amor. Companheirismo e tolerância.
- Educação. Paz. Paciência.
- Apatia, educação e harmonia.
- Um bom relacionamento com seu próximo, respeito, obedecer as leis de seu país ou comunidade.
- Saber conviver em sociedade sabendo respeitar o espaço dos outros.
- Viver em harmonia com seu semelhante.
- É dirigir na direção defensiva.
- Sim. Simplesmente entender todo o processo de respeito relacionamento entre diversas pessoas e executar de forma mais hábil a vivência de situações diversas que possam produzir efeitos positivos de paz na vida de cada um.
- Educação, consciência naquilo que está fazendo. Tranqüilidade e harmonia.
- Respeito a cultura que não seja de principio com a sua opinião.
- É tudo o que aprendemos durante toda nossa vida para vivermos em paz.
- Você fazer o bem ao próximo.
- É o respeito entre indivíduos dentro de sociedades, independente de raça, cor, religião, etc. afim de todos terem em bom relacionamento.
- Tratar dos outros com o mesmo carinho.

- É respeitar. É cumprir as leis de trânsito e respeitar o próximo.
 - E dirigir com muita paz e respeitar as leis de trânsito.
 - É respeito e educação.
 - Boa conversa no trânsito.
 - A cultura de paz é manter uma boa convivência e harmonia com aqueles que nos rodeiam e a sociedade em geral.
 - Um bom relacionamento familiar, profissional e social com respeito, delicadeza e sinceridade.
 - É educação, respeito e harmonia.
 - Educação, respeito ao outro.
- É uma convivência no trânsito para que todos nós sejamos felizes e competentes.

5. Você sabe o que é cultura de paz no trânsito?

- Sim.
- Obedecer às leis de trânsito.
- Para mim você é solidário e respeitoso.
- É saber respeitar os outros motoristas, pedestres e animais.
- Educação é a base para que as pessoas sejam mais compreensíveis. Não é mais tolerante.
- Dirigir de forma educada, respeitando as leis de trânsito.
- Saber todos no trânsito.
- Sim. Dirigir com cautela e não provocar outros motoristas.
- Você ter a consciência de dirigir bem e não criar confusão no trânsito.
- Saber no trânsito.
- É o respeito e a capacidade de se por no lugar dos outros.
- Obedecer às leis de transito e ser solidário com o próximo.
- Harmonia e tolerância.

- Respeitar o espaço do próximo e compartilhar do seu.
- Não fazer gestos obscenos no trânsito.
- Respeitar os outros condutores e as leis de trânsito.
- Atenção, respeito as leis, respeito com seu próximo.
- Conviver em harmonia, respeitando o próximo.
- Dirigir com muita atenção, respeitando as leis que regem o trânsito.
- Dirigir com atenção. Manter distância de seu veículo.
- Dirigir com atenção. Sinalizar e respeitar.
- Sim. É saber interagir com os meios físicos, leis e pessoas nas quais fazem parte do convívio habitual e contínuo de trânsito como um todo.
- Saber como dirigir com tranquilidade e observando como o seu parceiro que está ao seu lado e em toda via.
- Ser conivente e ter paciência e educação, respeitar as leis e dirigir defensivamente.
- É você saber respeitar o direito do próximo, ter mais empatia e devemos deixar de ser mais intolerantes e saber que uma boa ação gera mais outras boas ações.
- Respeitar o motorista. Ajudar na passagem quando necessário.
- É o respeito de condutores, pedestres pelas normas e leis de transito para que haja o bem comum.
- Educar os outros condutores.
- Respeitar as leis de transito. Ser paciente e se colocar no lugar dos outros.
- Cultura com muita responsabilidade.
- É respeito as leis de trânsito, etc.
- Respeitar os direitos dos outros.
- Seria uma melhor convivência, respeito e gentileza uns com os outros, respeitando as leis e a todos.
- Consciência, respeito e educação.
- É só colocar no lugar do próximo, respeitando as limitações e as leis de trânsito.

- Respeitar, obedecer a sinalização.
- É você dirigir e entender o outro com paciência e tranquilidade.

6. O que você acha do trânsito nas vias do DF?

- Falta muito para melhorar.
- Ruim.
- Na minha opinião, os motoristas do DF não são mal-educados. O erro está no Estado quando só faz serviço mal feito.
- Muito caótico, difícil ninguém respeita ninguém, por isso se torna difícil o trânsito no DF.
- A maioria dos motoristas não sabem se colocar no lugar dos outros.
- Está se tornando mais frenético e perigoso.
- Muita falta de compreensão.
- Em um trânsito bem agressivo a pessoa se transforma em seus veículos.
- Acha o trânsito regular a outras cidades como São Paulo, Rio e Belo Horizonte.
- Trânsito bom.
- Muito ruim, de pessoas mal-educadas e que precisa melhorar muitos para o desenvolvimento.
- Muita falta de educação. Motoristas não sinalizam ao mudar de faixa e muitos pedestres não esperam o veículo parar.
- Boa, mas as vias são ruins.
- Ruim.
- Muita falta de educação no trânsito.
- Razoável em relação a outros estados.
- Tem muito a melhorar, não é dos piores, mas está longe do que precisamos.
- Falta educação.
- Eu acho um trânsito bom, comparando com as cidades que eu conheço.

- Está muito ruim. Trânsito muito pesado.
- Difícil. Muitos veículos.
- Sinceramente, caótico, pois os planejamentos das vias de desafogação, viadutos e sinalizações estão em desencontro ao que uma sociedade justa merece ter e usufruir.
- Muito conturbado por ter motoristas que não são preparados e também as autoridades que não enxergam o trânsito.
- Agressiva, rápida, motoristas mal preparados. Vias muito mal sinalizadas.
- Acho que os motoristas estão cada vez mais intolerantes e estressados e são muito egocêntrico.
- No dia de hoje é muito caótico sem educação. Muito carro.
- Caótico, muito congestionamento, muitos sinais de trânsito.
- Muito difícil.
- Ruim. Os motoristas só pensam em si mesmos, são mal-educados e não respeitam o próximo e nem a legislação de trânsito.
- Muito agitado.
- Bom.
- Bem ruim. Muitos motoristas inexperientes, pessoas nos celulares, não fazem uso do retrovisor e seta, entre outros defeitos.
- Já melhorou um pouco, mas mais falta recapagem.
- Bom. São bem sinalizadas mas deixa muita a desejar na qualidade do asfalto.
- Às vezes falta educação para algum motorista.
- Acho meio complicado porque tem muito motorista inexperiente.

7. Quais ações que você acha que poderiam ser implantadas para que a cultura de paz possa ser mais expandida e ensinada aos motoristas?

- Mudar as leis e criar a SET.
- Mais campanhas educativas.
- Coíba a máquina arrecadadora que é o Governo que não educa.

- Ter mais respeito com os colegas. Respeitar as leis. Acho que se tornaria mais fácil.
- Campanhas educativas e muito diálogo para que todos compreendam uns aos outros.
- Mais campanhas educativas.
- Educação, leis no trânsito serem ensinados nas escolas.
- Implanta mais sinalização no trânsito.
- Deveria ser implantado nas escolas fundamentais para mudar a cultura.
- Ter mais divulgação com panfletagem.
- Respeitar o trânsito.
- A educação e o conhecimento.
- Mais campanha educativa.
- Oferecer boas condições para o usuário ensinar como usar para depois cobrar.
- Mais sinalização nas vias.
- Sinalização, multa e muito transtorno.
- Mais educação no trânsito, mais treinamento nas auto-escolas e mais fiscalização por parte do DETRAN.
- Antes de tentar melhorar o trânsito acho que devemos melhorar o respeito entre as pessoas.
- Dificultar e ensinar melhor com mais tempo o curso para tirar nova CNH.
- Aprendendo a respeitar aquele que também estão no trânsito.
- Boas aulas de instrutores.
- Aprendendo a respeitar aqueles que também estão no trânsito.
- De um certo tempo para cá, o que se tem percebido é a falta de campanhas informativas e educativas, uma vez que existe, porém, a iniciativa do Estado é quase inexistente à necessidade do desenvolvimento da Cultura da Paz.
- Fazendo divulgação na rádio e TV e também nos jornais.
- Mais campanhas educacionais.

– Deve ser feita propagandas mais importantes e educativos e os órgãos devem fazer mais campanhas e parar de querer só multas.

– Mais fiscalização e educação dos motoristas e dos órgãos responsáveis.

– Poderiam mudar a matéria-prima dos asfaltos, pois são horríveis, diminuir a quantidade de pardais.

– Mais treinamento.

– Além de cursos como os do SEST/SENAT mais investimento do governo em sinalização, manutenção das vias e propaganda.

– Criar mais vias alternativas.

– Mais campanhas educativas.

– Educar e paz.

– Principalmente no curso de formação não só diretamente nas auto-escolas ou DETRANS, mas também diretamente no ensino fundamental.

– Mais campanhas, mais investimento em educação e em medidas com iniciativa do governo.

– Mais propaganda nas redes sociais (TV, rádio) e agentes de trânsito dando informações ao invés de multas exageradas.

– Mais campanhas educativas.

– Mias cultura e ajuda aos atos dos outros.

8. Como motorista você acha que está contribuindo para um trânsito mais fluente e uma cultura de paz em que se respeita aos outros condutores e aos pedestres, respeitando as leis?

– Sim.

– Não sou uma máquina para sempre respeitar as leis mais tento ser o mais educado possível.

–Sim. Seria bom se os pedestres respeitassem as leis também. Tornaria a vida de todos mais fácil e o trânsito seguro.

–De certa forma sim, procuro fazer minha parte da melhor forma possível.

- Muitas vezes sim, mas confesso que às vezes erro na direção.
- Respeitar o próximo no trânsito.
- Sim. Acho que sou uma pessoa tranquila. Pouca coisa me tira a tranquilidade.
- Sim.
- Educação.
- Sim. Eu faço o certo e acredito que se todos fizessem o mesmo, o trânsito teria paz.
- Sim. Respeito ao pedestre e ao próximo.
- Respeito as leis.
- Sim, é o que tento fazer todos os dias.
- Eu não acho que sou um exemplo, mas tento fazer a minha parte, tento obedecer ao máximo as normas e nunca me estresso com os erros dos outros.
- Sim. Me policio.
- Eu como motorista acredito que sim, pois dirijo prestando bastante atenção para que os outros não fiquem atrapalhando e sigam o seu caminho mais tranquilo.
- Sim.
- Dirigir com atenção. Sinalização e respeitando.
- Eu como motorista acredito que sim pois dirijo prestando bastante atenção para que os outros não fiquem atrapalhando e siga seu caminho mais tranquilo.
- Na medida do possível sim, pois hoje é muito complicado fazermos nossa parte e não temos um feedback de uma sociedade extremamente estressada.
- Não sou eu, mas teria que educar melhor todos nós.
- Sim, procuro fazer minha parte na medida do possível, ajudando sempre que posso.
- Sim.
- Sim, a paz do trânsito precisa de mais fiscalização.
- Sim.
- Colocar mais vezes nas faixas de pedestres.
- Sim.

- Implantar mais sinalização.
- Mais as campanhas de trânsito.
- Com prevenção.
- Mais fluente sim, por estar diretamente ligado a área de transporte, mas a paz creio que nem tanto pois não tenho paciência com tanta coisa mal feita que vejo.
- Sempre que posso converso com meus filhos e parentes nesse sentido.
- Sim, procuro sempre cumprir as leis de trânsito, respeito o meu próximo.
- Mais campanhas de trânsito.
- Acho que estou porque sempre dirijo com paciência, tranquilidade e sem estresse ou pressa.

9. Quais medidas e ações adotadas por você para a cultura de paz no trânsito?

- Respeitar as leis.
- Respeito ao próximo.
- O governo tem que educar mais.
- Todos respeitando uns aos outros. Todos sinalizando.
- Ter mais paciência com as adversidades que venham a surgir durante o dia e ser mais tolerante.
- Evitar xingamentos, dirigir de forma defensiva, procuro respeitar as leis de trânsito.
- Ser paciente.
- Eu não sou uma pessoa que sai buzinando e não bato boca buzinando.
- Fazendo uma reciclagem a cada renovação de carteira.
- Paz no trânsito.
- A educação e o respeito ao próximo.
- Mais educação.
- Que o DETRAN invista mais em publicidade.
- Com uma boa sinalização.

- Educação, gentileza e respeito aos outros condutores.
- Tento ajudar no possível, não atrapalhar as pessoas, não estressar, usar só o espaço necessário.
- Ser gentil e respeito às leis.
- Dirigir com respeito aos outros motoristas e respeitando as leis de trânsito.
- Respeitar os outros condutores e pedestres e motociclistas.
- Dirigir com respeito aos outros motoristas e respeitando as leis de trânsito.
- Evitar gestos brutos e tentou sempre que possível não se aborrecer com atitudes erradas vindas do usuário no trânsito.
- As autoridades que as fazem é que deveriam adotar as medidas cabíveis.
- Não forçar ultrapassagem, não forçar velocidade das vias, dar preferência sempre que for possível.
- Eu sempre dou a preferência, paro nas faixas de pedestres tento ao máximo não me encontrar em acidentes e sou um motorista muito prestativo, sempre quando há oportunidade eu ajudo o próximo.
- Educação, paz e dirigir com prudência.
- Respeitando as leis de trânsito, pedestres, as sinalizações levando em conta a hierarquia do maior para o menor.
- Vias mais sinalizadas.
- Eu criaria uma lei para investir cem por cento do dinheiro arrecadado do IPVA, multas, seguro tudo, tudo a respeito ao trânsito para o trânsito.
- Os motoristas terem mais calma e tranquilidade.
- Fazer favores aos outros.
- Respeito ao próximo.
- Creio nenhuma, mas pelo menos sigo as regras que sou exposto, esmo quando não concordo.
- Na medida do possível procuro estar sempre de bem com a vida.

– Procuo não ficar apressando o outro, tento no máximo andar na velocidade da via, buzinar só em caso de extrema urgência.

– Respeitar o próximo para que ele possa também lhe respeitar.