



IX Colóquio Internacional São Cristóvão/SE/Brasil

“Educação e Contemporaneidade” 17 a 19 de setembro de 2015

ISSN 1982-3657

GÊNERO, TRÂNSITO E CIDADANIA NO BRASIL

CARLA REZENDE GOMES

EIXO: 10. EDUCAÇÃO, CORPO, SEXUALIDADE, GÊNERO

O presente artigo aborda, de uma maneira geral, questões que envolvem noções de cidadania e educação para o trânsito, são temas de interesse nacional no contexto brasileiro e também uma questão de saúde pública, pois envolvem a perda desnecessária e evitável de um número assustador de vidas humanas, principalmente do gênero masculino, em parte por falta de um comportamento cidadão nas rodovias. Este debate envolve aspectos tais como as questões da juventude, da cidadania, do gênero e da educação. Diante destas discussões propomos maior empenho no incremento da educação para a cidadania nas escolas, mas não só nelas como também nos mais variados campos sociais. Trata-se de uma pesquisa de doutorado em Educação. Concluímos que a fragilidade da educação para o trânsito no Brasil pode ser apontada como um dos fatores colaboradores para o assustador número de acidentes com vítimas. Nesse sentido, emerge a importância de se introduzir um debate importante visando elevar a qualidade das condições em que se dá a mobilidade humana no trânsito em Sergipe e no Brasil.

Palavras chave: educação, gênero, trânsito.

GENRE, TRANSIT ET CITOYENNETÉ AU BRÉSIL

Cet article traite, en général, les questions les notions de citoyenneté et de l'éducation de la circulation autour des questions d'intérêt national dans le brésilien et aussi une question de contexte de santé publique, car ils impliquent la perte inutile et évitable d'un nombre effrayant de vies humaines, en particulier les hommes, en partie par manque d'un comportement citoyen sur les routes. Ce débat concerne des aspects tels que les questions de la jeunesse, de la citoyenneté, de l'égalité et de l'éducation. Avant ces discussions suggèrent une plus grande détermination à accroître l'éducation à la citoyenneté dans les écoles, mais pas seulement eux, mais aussi dans divers domaines sociaux. Il s'agit d'un doctorat de recherche en éducation. Nous concluons que la fragilité de transit à l'éducation au Brésil peut être pointé comme un des facteurs contributeurs pour le nombre effarant d'accidents avec victimes. En ce sens, émerge l'importance d'introduire un débat important visant à améliorer la qualité des conditions dans lesquelles il donne à la mobilité humaine dans le trafic de Sergipe et le Brésil.

Mots-clés : l'éducation, le transit, le sexe.

INTRODUÇÃO

Os índices de acidentes de trânsito com mortes no Brasil são assustadores, associados a isto há um fenômeno digno de análise, o número de mortos do sexo masculino, os homens são a grande maioria, um número maior do que a proporção existente entre homens e mulheres condutores, ademais quando nos referimos a morte não nos referimos apenas aos condutores mortos e sim a todos os envolvidos nos acidentes, sejam eles motoristas ou caronas. Os acidentes de trânsito são responsáveis pela morte de boa parte dos homens brasileiros em idade produtiva, principalmente os mais jovens. Por que isso acontece? Este artigo pretende apontar uma possível resposta a esta

pergunta, identificamos na forma como os rapazes são criados para serem homens, e na falta de uma educação voltada para os valores da cidadania, fortes fatores contribuintes para este fenômeno. Estas considerações fazem parte minha pesquisa de doutorado em Educação que discutiu relações de gênero, trabalho e educação para o trânsito, cujo título é "Relações de gênero no trabalho e formação de instrutores (as) de direção veicular e condutores (as) em Sergipe", este estudo se debruçou sobre a educação para o trânsito que acontece no Brasil nos dias de hoje, por considerar que aqui a educação para o trânsito de uma maneira geral e a formação dos instrutores de direção veicular em particular acontecem de maneira precária, uma vez que, instrutores cometem infrações que deveriam evitar e no caso da formação dos condutores, acredito que apenas algumas horas de aula, poucos dias antes de obter a carteira nacional de habilitação, não sejam suficientes para formar cidadãos com direitos e deveres, capazes de usufruir com segurança do sistema trânsito, seja como condutor ou pedestre. Particularmente os jovens apresentam comportamento diferenciado no trânsito, orientados por ideologia patriarcal que valoriza os estereótipos de masculinidade.

METODOLOGIA

Tratou-se de uma pesquisa qualitativa, esse método é o mais adequado para as pesquisas que abordam o tema gênero, pois, segundo Mies (1983), apud Flick 2009 e Flick (2009), a pesquisa quantitativa geralmente ignora as vozes femininas ao estudar o objeto como neutro. Já a pesquisa qualitativa possibilita que as vozes femininas sejam ouvidas e os objetivos sejam materializados. Para Flick (2009) esta postura permite um desafio à maneira como as pesquisas são feitas, visto que as pesquisas de um modo geral concentram-se na ignorância sobre a situação de vida das mulheres e na dominância masculina. O campo empírico da pesquisa constituiu os Centros de Formação de Condutores, (CFC's) do município de Aracaju. A pesquisa aconteceu apenas no município de Aracaju por ser esta a capital de um estado pequeno que traz na composição de sua população uma amostra representativa de todo o Estado. Ainda segundo as estimativas da Gerência de Serviços de Credenciamentos do DETRAN/SE e do Sindicato dos instrutores de trânsito, a cidade de Aracaju agrupa, aproximadamente, 65% de todos os instrutores do Estado de Sergipe. A população da pesquisa integra os instrutores e os candidatos a habilitação e renovação da CNH. Sendo assim, para o acesso aos (as) instrutores (as), que se dispuseram a participar desta pesquisa, foi priorizado os seguintes instrumentos de observação:

a) a *entrevista do tipo semi-estruturada* teve como critério de elegibilidade os instrutores(as) que atuam em Aracaju, independentemente do estado civil e número de filhos. Foram entrevistados 10 instrutores sendo 05 homens e 05 mulheres. É importante frisar que devido ao fato de termos um número muito menor de instrutoras do que de instrutores atuando no Estado, não se sabe exatamente quantos são homens e quantas são mulheres, sabe-se apenas que estas são minoria. Poucas CFC's possuem mulheres em seus quadros. A Técnica de bola de neve foi utilizada no sentido e que foi preciso que uma das entrevistadas se comunicasse com suas colegas mais próximas e nos pusesse em contato para a entrevista.

O processo de análise dos dados se deu pela análise de conteúdo, que segundo Bardin "trata-se de um conjunto de técnicas de análise das comunicações visando obter, por procedimentos sistemáticos e objetivos de descrição do conteúdo das mensagens, indicadores (quantitativos ou não) que permitam a inferência de conhecimentos relativos às condições de produção/recepção (variáveis inferidas) destas mensagens". (BARDIN, 1977 p. 42) Isto é, este método de análise permite ao pesquisador estudar as comunicações humanas e suas mensagens implícitas. Trivínos (1977) acrescenta que ele possibilita, inclusive, o desvendar das ideologias que por ventura existam nos dispositivos legais e documentais.

O TRÂNSITO NO BRASIL

De acordo com dados do DENATRAN[i], o trânsito no Brasil é responsável pela ocorrência de 300 mil acidentes por ano, que deixam a expressiva marca de 30 mil mortos e outros 350 mil feridos, representando custo anual de cerca de R\$10 bilhões.

Dados da ABETRAN, Associação Brasileira de Educação para o Trânsito informam que o Brasil atingiu um pico histórico em 2007, com 66.837 mortes segundo os seguros DPVAT[ii], um número extremamente elevado e alarmante, que coloca o Brasil entre os países com mais mortes no trânsito no mundo, em contrapartida no ano de 2008, toda a União Europeia contabilizou 38.000 mortos[iii].

A partir destes dados conclui-se que, em 2007, houve a média de 183 mortes por dia no trânsito brasileiro (7,6 por hora). A ABETRAN diz ainda que estudos mostram que a maioria das vítimas fatais do trânsito no Brasil continua sendo homens jovens de cidades de pequeno e médio porte. Em todos os anos analisados, por volta de 80% das mortes são de pessoas do sexo masculino, em sua maioria na faixa etária de 20 a 39 anos. Ainda é muito forte no Brasil uma cultura entre os homens jovens de conduzirem veículos sob o efeito de álcool e drogas, e sob alta velocidade, donde se conclui que a grande maioria dessas mortes poderia ser evitada. Há algo muito errado com o trânsito brasileiro e certamente existem várias causas para este fenômeno.

Panichi e Wagner (2006), em sua pesquisa sobre a condução perigosa entre motoristas jovens, perceberam a variável

gênero como muito significativa. Elas apontam que os jovens de sexo masculino subestimam os riscos e conduzem de maneira mais perigosa do que motoristas do sexo feminino. Citando pesquisas como as de Simon e Corbett (1996) e Yagil (1998) afirmam que foi comprovado que os acidentes de trânsito entre sujeitos do gênero masculino estão mais freqüentemente relacionados à violação de alguma regra de circulação e evidenciaram que motoristas do gênero masculino, de idades entre 18 e 24 anos, apresentaram uma menor motivação para cumprir as normas da circulação e maiores taxas de violação das regras de trânsito, quando comparados a motoristas jovens do gênero feminino. Esses estudos indicam um maior risco de envolvimento em acidentes e a prática de condutas de risco no trânsito entre adolescentes e adultos jovens do gênero masculino.

Em seu estudo, Travis et al (2001) perceberam que apesar de as colisões entre veículos em movimento apresentarem níveis semelhantes entre homens e mulheres, quando o acidente advinha da perda de controle do veículo o número de homens envolvidos passava a ser o dobro em relação as mulheres. Os autores justificaram esse resultado afirmando que os homens assumem mais comportamentos de risco, como a condução em excesso de velocidade ou sob influência de álcool.

As estatísticas não deixam dúvidas que a sobremortalidade dos homens durante a adolescência e juventude tem subjacentes padrões comportamentais específicos e são esses padrões que constituem uma ameaça a saúde dos homens. (LARANJEIRAS, 2004)

Os estereótipos de gênero estão relacionados a um conjunto de atributos que se acredita que sejam mais característicos de um ou de outro sexo, e compreendem domínios como crenças acerca de características físicas de um ou de outro sexo, traços de personalidade, comportamentos, aptidões e disposições emocionais. No que se refere ao conteúdo desses estereótipos, as características atribuídas ao sexo masculino tem subjacente uma dimensão instrumental, enquanto que ao sexo feminino está associada uma dimensão emocional ou expressiva. (LARANJEIRA, 2004)

Contrariamente a feminilidade, cuja essência “natural” é reafirmada nas menstruações, gestações e partos, a masculinidade exige empenho. A identidade masculina é adquirida ao preço de grandes dificuldades e requer constantes provas. Essa fragilidade impõe aos homens que continuamente confirmem a si próprios e aos outros a sua masculinidade. Essa necessidade de afirmação na esfera masculina leva a que muitos jovens rapazes corram riscos que podem comprometer a sua saúde. Precisamos reconhecer que alguns comportamentos que os rapazes adotam são valorizados e reforçados pelas expectativas da sociedade face ao que é ser-se masculino. (LARANJEIRA, 2004)

A concepção de gênero elucida a construção, reprodução das relações entre os sujeitos, a construção da identidade instituída através do gênero; esclarece, ainda, os mecanismos que generalizam e especificam as diferenças e disparidades nas dimensões temporais e espaciais, a convivência da contradição - cujo ritmo e característica acentuam o nível diferenciado e fragmentado das relações sociais - os aspectos culturais e históricos que presidem os diferentes arranjos institucionais (CRUZ, 2005).

A categoria *gênero* compreende as *diferenças* construídas entre os homens e as mulheres, os papéis assumidos na sociedade e as relações hierárquicas, de opressão, submissão, subordinação, ou seja, de poder, estabelecidas entre eles. (SCOTT, 1990). O gênero é compreendido como uma relação que organiza as experiências sociais em função da diferenciação cultural entre os sexos. Conforme Heilborn (1997), as categorias de gênero “revelam sempre uma relação de natureza assimétrica. Trata-se de um imperativo simbólico originado por constrangimentos estruturais de ordenação da cultura.” (p. 298).

É importante enfatizar que estudos de gênero dizem respeito a homens e mulheres. Na medida em que o estudo de um, necessariamente, implica o estudo do outro, não faz sentido analisá-los separadamente, pois esta seria mais uma forma de perpetuação das diferenças estabelecidas socialmente. A categoria gênero é, portanto, relacional, vez que aponta as construções culturais de idéias que determinam papéis adequados a mulheres e homens, ou seja, seus papéis sexuais. O uso do termo é abrangente e pode, inclusive, tratar de sexo entre uma série de outras relações sociais. Para Connell (2002) “O gênero refere-se a uma estrutura de relações sociais centradas na esfera reprodutiva e no conjunto de práticas que trazem as diferenças, inscritas no corpo, para os processos sociais”. (Connell, 2002:10 apud Amâncio, 2004, p.19)

Apontar para o gênero como um dos elementos que colaboram para o significativo número de rapazes mortos ou feridos em acidentes de trânsito, nos leva a refletir a respeito de uma perspectiva dos estudos de gênero, não tão conhecida, mas não menos importante que os estudos sobre as mulheres, os estudos sobre as “masculinidades”.

Os estudos sobre as masculinidades ganham corpo, sobretudo, a partir dos anos 80 do século XX e ganham consistência teórica nos anos 90. Robert Connell é seu autor mais produtivo e ele nos apresenta o conceito da “masculinidade hegemônica[iv]”. Termo proposto em 1987 em sua obra *Gender and Power*, é entendido enquanto fruto de uma construção social e, ao mesmo tempo, trata-se de um conceito operacional; concebe-se masculinidade como

uma identidade possível de ser moldada e portadora de diversas dimensões, não sendo estática ou imutável. (Connel, 1995 apud Marques 2011) Representa um “ethos masculinista” que “pode ser descrito como uma ideologia dominante do masculinismo, a qual procura assinalar os limites culturais do comportamento masculino, servindo-se de uma argumentação que naturalize as categorias do sexo e do gênero e a classificação indubitável de homens e mulheres com base nessas categorias.” (Marques 2011, p.181) A masculinidade hegemônica é a forma de masculinidade perante a qual as outras se tornam subordinadas.

Para Connel o conceito de masculinidade hegemônica clarifica que os comportamentos tidos como próprios dos homens não são biologicamente determinados, mas sim resultado dos contextos relacionais e históricos, ao passo que participam na própria mudança social e histórica, motivo pelo qual carecem de uma verificação e vigilância constantes (Connel 1995, apud Marques, 2011) O conceito de masculinidade hegemônica aponta para o fato de haver maneiras diversas de ser homem e que tais maneiras, no entanto, não recebem a mesma valoração que aquela que, por este ou aquele motivo, conseguiu se impor hegemonicamente. Tal discussão possibilita repensar a dicotomia heterossexualidade/homossexualidade. A masculinidade hegemônica surge, assim, como um olhar avaliativo da feminilidade, mas igualmente vigilante das expressões da masculinidade, um verdadeiro big brother orwelliano da ordem social de gênero. (Marques, 2011)

A masculinidade hegemônica leva ao desprezo e hostilidade em relação a outras formas de masculinidade, em particular em relação à homossexualidade, que tem sido objeto de um longo processo histórico de estigmatização, primeiro através da criminalização e, recentemente, através da patologização[v]. Atitudes e discursos homofóbicos estão frequentemente presentes nos rituais performativos da masculinidade hegemônica e podem assumir perfis perversos, a exemplo do que ocorreu no início da epidemia de AIDS, nos anos 80 do século XX. Amâncio cita Connell ao discutir a reação da mídia nesse período: “... Ela não exprime a simpatia que os homossexuais mereceriam enquanto vítimas da doença, mas sim uma hostilidade contra eles, enquanto portadores da ameaça. A principal preocupação dos média é saber se a “peste dos homossexuais” vai atingir vítimas “inocentes”, ou seja, os heterossexuais.” (CONNELL, 1997:186 apud AMANCIO, 2004: 24)

Para Bourdieu (1998) o medo de não atingir o ideal utópico de virilidade instiga o investimento em comportamentos imprudentes e desafiantes que demonstram uma prova da masculinidade. A recusa da vulnerabilidade associada ao mundo feminino resulta nesta luta contínua pela afirmação da masculinidade através de manifestações excessivas de violência e força. Os esportes que possibilitam a exibição das qualidades associadas aos valores tradicionalmente masculinos, como coragem ou força, continuam a arregimentar grande número de admiradores. O culto em torno das modalidades voltadas para a competição revela o grau de importância social e simbólica das demonstrações públicas de virilidade. (Martinho, 2004)

CIDADANIA

“A cidadania é uma condição central para a construção de uma sociedade democrática justa”. (GENTILLI, 2000)

Discutimos então a necessidade do ensino da cidadania, do fortalecimento do sentimento de cidadania no Brasil, pois, entre outras situações não relevantes para este texto, as violações às leis de trânsito acontecem num número maior que o desejado, as cenas diárias nos noticiários de TV nos mostram um número elevado de adolescentes surpreendidos disputando racha[vi] ou dirigindo alcoolizados, estes adolescentes estão violando não só o código de trânsito como as regras básicas de cidadania. Saliente-se que também os meios de comunicação e entretenimento devem ser advertidos sobre a sua parcela de culpa no momento em glamurizam comportamentos de risco ao volante. É preciso chamar a sociedade a uma reflexão que a condição de cidadão não envolve apenas gozar de direitos, mas também deveres para com o coletivo. Entendemos que, se a família não conduz este debate, cabe a escola fazê-lo.

Segundo Gentili (2000) a escola é uma agência moral por que as práticas que ali se desenvolvem formam e marcam a dimensão moral da subjetividade de quem as assiste, portanto, a escola educa moralmente, porém ela não detém a exclusividade sobre essa ação, também exercem essa função a família, os partidos políticos, os sindicatos, o mercado, os meios de comunicação e as igrejas. Para este autor são nessas instâncias que se forma a moralidade dos sujeitos sociais e a moralidade, por sua vez, se constrói socialmente no processo histórico de formação da subjetividade humana. (GENTILI, 2000)

Da Matta, (2010) considera que a violência no trânsito brasileiro não só é tolerada, mas esperada, ela emerge na forma de infinitos gestos grosseiros e numa epidemia de acidentes e está diretamente ligada com o nosso estilo de construir, ocupar e usar o espaço público (lojas, restaurante, filas, estacionamentos, escolas, bancos, calçadas, etc.) seja no papel de pedestre ou no de condutor, consumidor e cidadão. Ou seja, está nas raízes do modo de ser do brasileiro o costume do desrespeito às regras estabelecidas de boa convivência em comunidade. É importante perceber que para a maioria

dos motoristas e motociclistas entrevistados por Roberto Da Matta em sua pesquisa, seus carros e motos são sinônimos de liberdade, logo, conclui o autor, diante dessa mentalidade se torna difícil conscientizá-los da necessidade de obediência às regras e códigos, pois regras e códigos servem justamente para frear a desejada liberdade adquirida através dos veículos automotores.

Segundo Araújo (2007) o conceito de cidadania constitui-se um fórum mobilizador na educação e nas ciências sociais e surge como um conceito atraente pelo estímulo que parece exercer sobre variados setores. Sua visibilidade nos atuais debates no campo educativo envolve: “a participação democrática no enfrentamento e possível resolução de problemas, a expansão dos direitos, preocupações com a justiça social e com pertença a uma comunidade, a importância do estado de bem estar, os custos desse mesmo estado, as obrigações daí resultantes”. (ARAÚJO, 2007, p. 83/84). Portanto, várias perspectivas sobre cidadania podem ser encontradas, dos direitos dos imigrantes à necessidade de interiorização de regras sociais, do campo reprodutivo ao nacionalismo. Fica evidente que o conceito se relaciona estreitamente com concepções de estado, de classe social, de gênero, de diversidade étnica, de comunidade, de indivíduo de poder, de igualdade, de diferença, de exclusão. A esta característica multifacetada, Araújo se refere como a “polifonia da cidadania”, no sentido de que este conceito não se limita a enunciar uma voz específica, mas considera a diversidade como uma pedra base na sua formulação. (ARAÚJO, 2007). Trata-se, portanto, de um conceito problemático e problematizador. (ARAÚJO, 2010)

Pablo Gentili (2000) problematiza a discussão sobre a educação cidadã afirmando que:

A cidadania deve ser pensada como um conjunto de valores e práticas cujo exercício não somente se fundamenta no reconhecimento formal dos direitos e deveres que a constituem, mas também que tende a torná-los uma realidade substantiva na vida cotidiana dos indivíduos. Educar para a prática cidadã significa, também, contribuir para formar a própria cidadania. Trata-se de um problema ético e político que resume a razão de ser de toda a educação democrática. (p. 149150).

Enfim, se trata de um desafio ético e político que envolve todas as instâncias sociais, logo, todos e todas nós somos responsáveis pelo sucesso dessa empreitada.

Gentilli (2000) acredita que a educação da cidadania, e os respectivos direitos que a garantem, foi um dos legados importantes deixados pelo Século XX, pois trata-se de um requisito fundamental para a consolidação e o desenvolvimento de uma sociedade mais justa e democrática. Já Trindade (2000) afirma que a escola pública só se constitui como uma condição da democracia se for capaz de contribuir para a assunção plena do exercício de uma cidadania ativa e crítica por parte daqueles que a frequentam.

Leite, Fernandes e Silva (2013) constataram em sua pesquisa sobre educação para cidadania dos jovens portugueses que as ações orientadas para uma educação para a cidadania não se limitam às fronteiras das disciplinas e do espaço escolar, mas, antes se ampliam a situações de forte relação com os contextos de vida.

Foi considerado que a promoção da cidadania não se poderá circunscrever ao escolar apontando-se a ação junto das famílias como um aspecto prioritário [...] Os depoimentos dos professores, permitem – nos perceber que estas afirmações traduzem já os efeitos daquele que é um trabalho continuado pela escola, assim como compreender que a Escola, enquanto instituição, continua a assumir um papel insubstituível, como contexto matriz na organização da relação das pessoas com o mundo. Por outro lado, podemos pressentir que o trabalho realizado pela escola se perde quando não continuado em outros contextos de vida. (p. 40)

A prevenção contra a condução de risco, ou seja, aquela não respeita as leis de trânsito, deve antes de qualquer coisa desenvolver esforços no sentido de desconstruir o significado cultural que tal comportamento representa. A educação tem muito a colaborar com essa desconstrução. Trata-se de uma responsabilidade da família, da sociedade, da escola e por fim das autoescolas. Se todos os anteriores falharem a autoescola é a última instância, a última chance que temos de formar um motorista mais responsável e menos perigoso. Entretanto, nos moldes em que se apresenta hoje a educação para o trânsito não responde a estas questões de maneira satisfatória. Nossos motoristas estão entre os maiores causadores de acidentes de trânsito no mundo.

LDB

O texto da lei de diretrizes e bases da educação nacional defende em seu artigo 1º. que a educação abrange os processos formativos que se desenvolvem na vida familiar, na convivência humana, no trabalho, nas instituições de ensino e pesquisa, nos movimentos sociais e organizações da sociedade civil e nas manifestações culturais. Diz ainda que a educação escolar deverá vincular-se ao mundo do trabalho e a prática social. No artigo 2º. A educação é apresentada como dever da família e do Estado, inspirado nos princípios de liberdade e nos ideias de solidariedade, tendo por finalidade o pleno desenvolvimento do educando, seu preparo para o exercício da cidadania e sua

qualificação para o trabalho. (Brasil, LDB).

Diante da frase “Preparo para o exercício da cidadania” percebe-se que a ideia de uma educação para a cidadania não é estranha à educação brasileira, mas será que vem sendo de fato aplicada? O que é uma educação cidadã? Como se dá esse preparo? Os artigos 27, 32 e 35 dão as indicações de como e por onde deve ser traçado este caminho.

Art. 27º. Os conteúdos curriculares da educação básica observarão, ainda, as seguintes diretrizes:

I - a difusão de valores fundamentais ao interesse social, aos direitos e deveres dos cidadãos, de respeito ao bem comum e à ordem democrática; [...]

Art. 32º. O ensino fundamental, com duração mínima de oito anos, obrigatório e gratuito na escola pública, terá por objetivo a formação básica do cidadão, mediante:

IV - o fortalecimento dos vínculos de família, dos laços de solidariedade humana e de tolerância recíproca em que se assenta a vida social. [...]

Art. 35º. O ensino médio, etapa final da educação básica, com duração mínima de três anos, terá como finalidades: **III** - o aprimoramento do educando como pessoa humana, incluindo a formação ética e o desenvolvimento da autonomia intelectual e do pensamento crítico;

(BRASIL, 1996)

Ou seja, já temos a lei, só precisamos pô-la em prática.

Para Estevão (2004) a educação é um dos lugares naturais de aplicação e expansão dos direitos humanos e ela não pode ficar apática diante dos valores e à formação de uma cultura de respeito à dignidade humana mediante a promoção e a vivência de valores da liberdade, da justiça, da igualdade, da solidariedade, da cooperação, da tolerância e da paz. Como consequência, uma escola radicalmente justa não pode deixar de integrar valores críticos da ideologia de mercado e uma preocupação pela clarificação e educação de valores; ou seja, a educação tem de ser assumida como um outro nome da justiça. (ESTEVÃO, 2004)

RESULTADOS E DISCUSSÃO:

A grande maioria dos instrutores entrevistados concorda que os homens são mais estressados e agressivos no trânsito que as mulheres. Alguns deles, no entanto, creditam a tranquilidade feminina à falta de coragem. Segundo Barbosa (2004) para muitos homens o uso do comportamento agressivo para ganhar poder e dominância é o seu entendimento do que é ser masculino, pois um dos atributos essenciais para a construção e manutenção das formas mais dominantes de masculinidades reside na capacidade para cometer atos de violência ou no exercício do poder coercitivo sobre outros indivíduos, sejam eles do sexo feminino ou masculino. Este atributo tido como “natural”, constitui o centro das redes de poder mantenedoras de um conjunto de privilégios sociais para as formas de masculinidade dominantes. Tais comportamentos, no entanto, nada têm de natural. Para Barbosa a tendência de associar os homens a comportamentos de violência e procura pelo poder é o resultado de práticas sociais de gênero e não o produto de características individuais ou de predisposições biológicas, logo, conclui o autor, torna-se fundamental que homens e mulheres tomem consciência de que a violência e o exercício de poder coercitivo sobre os outros, são fenômenos sociais tradicionalmente associados a masculinidades e que sua imposição vai de encontro aos interesses de determinados grupos e que os atributos da masculinidade coligados com a violência não são imutáveis.

Uma entrevistada aponta uma causa bastante interessante para o caso de as mulheres respeitarem mais os carros de autoescola que os homens; o fato de que elas, na maioria das vezes, também aprenderam a dirigir através de uma autoescola e não em casa com algum parente. É possível que se crie uma identificação entre a motorista e o carro de autoescola em serviço. Já os homens, que em sua maioria chegam à autoescola já sabendo dirigir, demonstram muito pouca paciência para com os ocupantes daquele veículo.

Parte das entrevistadas se queixaram que alguns condutores expressam seu nervosismo através do uso exagerado da buzina e sobre a relação do motorista brasileiro com a buzina Roberto DaMatta (2010) discorre com bastante assertividade, diz ele que há uma arte e uma gramática de buzinar no Brasil, uma linguagem que se aprende pelo exemplo e que se inscreve na alma de todos os motoristas locais. Toca-se a buzina de modo rápido e com suavidade, para chamar a atenção de outro motorista de modo educado, dois toques suaves e rápidos são sinais de que o outro precisa prestar mais atenção a sua volta, tais “buzinadinhas” são geralmente acompanhadas de gestos de mãos, como polegares para cima; bem como de acenos positivos de cabeça e sorrisos. Traduzem simpatia e afabilidade. Por contraste o toque longo, firme, pesado e repetido, acompanhado de um olhar fixo no buzinado, indica uma bronca, ou xingamento. Essa buzina é sempre dada e interpretada como sendo raivosa, caracterizando-se como uma reclamação, advertência e agressão.

Todos os entrevistados se referiram às mulheres como mais conscientes de seus deveres que os homens. Parte das entrevistadas acredita que a mulher é mais cuidadosa por ser mãe e, por isso, se preocupar mais com a vida das outras

pessoas.

Vemos aqui mais um exemplo da força que o estereótipo da masculinidade tem sobre o comportamento dos rapazes e dos homens e precisamos reconhecer que alguns comportamentos que os rapazes adotam são valorizados e reforçados pelas expectativas da sociedade face ao que é ser homem. Uma delas levanta uma questão interessante, diz ela “Você não vê mulher disputando racha ou dando cavalo de pau, vê?” De fato, não vemos e certamente seria motivo de escândalo se vissemos. Já os rapazes se gabam dessas façanhas alguns até com a cumplicidade de seus pais.

As faltas de educação e de noções de cidadania são apontadas por instrutores e instrutoras como um dos fatores que colaboram para o não cumprimento das leis por parte dos motoristas, a impunidade também é vista como fator decisivo. Voltamos a Da Matta (2010) que teoriza sobre o comportamento do brasileiro no trânsito e aponta que dentro de um veículo a maioria dos motoristas brasileiros se transforma em “nazifascistas” dando lições brutais àqueles que ousam desafiar o fato estabelecido de que a rua é propriedade dos automóveis, sendo os pedestres figuras menores que atrapalham o trânsito. Ele afirma que a violência no nosso trânsito, seja em relação ao pedestre, ou a outros condutores, está nas raízes do modo de ser do brasileiro, já que somos criados numa sociedade extremamente hierarquizada onde quem obedece são os “inferiores”. Percebemos a pertinência da argumentação de Da Matta em todos os relatos desse tópico, por exemplo, em sua narrativa M5 traz um dado da sua realidade e se indigna com motoristas que estacionam sobre a calçada por que sua mãe quase foi atropelada por conta desse comportamento. Vemos que nas escolas de direção não há uma preocupação com a cidadania, há uma preocupação em ensinar as regras de trânsito, ou quando muito, passar na prova. A condução defensiva deve ser uma condução cívica, de respeito ao outro. Formação cívica para os instrutores para a escola e para a família. Os instrutores sozinhos não farão nada se o pai em casa continuar a ensinar sua criança a conduzir um veículo e a desobedecer às regras. Quando o jovem chegar a autoescola ou ele já traz de casa princípios básicos de civilidade ou realmente essa educação será apenas para fazer a prova e acabou-se. É preciso um esforço generalizado para fazer as questões de cidadania uma realidade na sociedade brasileira. É preciso educar o brasileiro para uma prática diária cidadã e, educar para a cidadania, segundo Gentili (2000), leva ao reconhecimento formal dos direitos e deveres o que significa contribuir para formar a própria cidadania. Trata-se de um problema ético e político que resume a razão de ser de toda a educação democrática.

CONCLUSÃO

Este texto apontou um tema de interesse nacional e de saúde pública no Brasil, que envolve a perda desnecessária e evitável de um número assustador de vidas humanas, principalmente do gênero masculino, em parte por falta de um comportamento cidadão nas rodovias. Este debate abraça aspectos tais como as questões da juventude, da cidadania, do gênero e da educação.

Diante destas discussões propomos um empenho no incremento da educação para a cidadania, nas escolas, mas não só nelas como também nos mais variados campos sociais. É importante salientar que a lógica da educação para a cidadania deve considerar a possibilidade de uma outra socialização para o gênero, tanto para a masculinidade como para a feminilidade, visto que, os rapazes são criados para agirem como agem. Isto é possível, posto que segundo Louro (2004) o gênero é um fator em constante construção e que o conceito exige pensar de modo plural, pois as concepções de gênero não diferem tão somente entre sociedades ou contextos históricos, mas mesmo no interior de uma sociedade e dos diferentes grupos que a constituem, quais sejam, étnicos, religiosos, raciais, de classe.

Neste projeto é importante que todos estejam dispostos a trabalhar em conjunto, em prol de um bem comum, uma vez que se pretende que o trânsito seja tão somente aquilo que é, ou deveria ser, uma forma de nos deslocarmos no espaço, que nos proporcione qualidade de vida e não apresse a nossa morte.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABETRAN. Associação Brasileira de educação de trânsito. **Mapeamento das mortes por acidentes de trânsito no Brasil**. Disponível em http://abetran.org.br/index.php?option=com_content&task=view&id=12627&Itemid=2 consultado em 27 de janeiro de 2010.

AMÂNCIO, Lígia.(org.) Aprender a ser homem. Construindo masculinidades. Livros horizonte, Lisboa, 2004

ARAÚJO, Helena Costa. Podemos viver juntos com cidadanias parciais? In Margarida Louro Felgueiras e Carlos Eduardo Vieira (Orgs). **Cultura Escolar, Migrações e Cidadania**. 163-174. Porto: Sociedade Portuguesa de Ciências da Educação. 2010

BARBOSA, Carlos. Violência escolar e a construção social das masculinidades. In AMÂNCIO, Lígia. (org.) **Aprender a**

- ser homem.** Construindo masculinidades. Livros horizonte, Lisboa, 2004.
- BARDIN, Laurence. **Análise de conteúdo.** Lisboa, 1977.
- BOURDIEU, Pierre. Conferência do prêmio Goffman: A dominação masculina revisitada. In: LINS, Daniel. (org.) **A dominação masculina revisitada.** Campinas. S.P.: Papyrus, 1998.
- BRASIL. Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996. **Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional.** Estabelece as diretrizes e bases da educação nacional. Disponível em: Consultado em 25/01/2009
- CRUZ, Maria Helena Santana. **Trabalho, gênero, cidadania.** Tradição e modernidade. São Cristóvão: Editora UFS; Aracaju: Fundação Oviêdo Teixeira, 2005.
- DA MATTA, Roberto. **Fé em Deus e pé na tábua,** ou, Como e por que o trânsito enlouquece no Brasil. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.
- DENATRAN (Departamento Nacional de Trânsito), 1997. **Estatísticas Gerais sobre Trânsito.** Brasília: DENATRAN
- ESTEVÃO, Carlos V. **Justiça, direitos humanos e educação.** Uma análise das tendências da política educacional da actual coligação governativa em Portugal. VIII Congresso luso afro brasileiro de ciências sociais. Coimbra 16, 17 e 18 de setembro de 2004.
- HEILBORN, Maria Luisa O traçado da vida: gênero e idade em dois bairros populares do Rio de Janeiro. In: MADEIRA, Felícia R., (org.). **Quem Mandou Nascer Mulher? Estudos Sobre Crianças E Adolescentes Pobres No Brasil.** Rosa dos Tempos, Rio de Janeiro. 1997
- FLICK, Uwe. **Introdução a pesquisa qualitativa.** 3ª. Ed. Porto Alegre: ARTMED, 2009.
- GENTILI, Pablo. Qual educação para qual cidadania? Reflexões sobre a formação do sujeito democrático. In **Azevedo J.C. et al. Utopia e democracia na educação cidadã.** Porto alegre: UFRGS, 2000, p. 143-156 CRSS
- LARANJEIRA, Ana Rita. Não és homem não és nada: Masculinidade e comportamentos de risco. In AMÂNCIO, Lígia.(org.) **Aprender a ser homem.** Construindo masculinidades. Livros horizonte, Lisboa, 2004.
- LEITE, Carlinda, FERNANDES, Preciosa, SILVA, Sofia Marques da. **O lugar da educação para a cidadania no sistema educativo português: perspectivas docentes de uma escola TEIP.** Revista Educação (Porto Alegre, impresso), v. 36, n. 1, p. 35-43, jan./abr. 2013.
- MARQUES, Antonio Manuel. **Masculinidade e profissões: discursos e resistências.** Fundação Calouste Gulbenkian – Fundação para a ciência e tecnologia . Outubro 2011.
- MARTINHO, Teresa. Viver jovem, morrer depressa: Masculinidade e condução de risco. In AMÂNCIO, Lígia.(org.) **Aprender a ser homem.** Construindo masculinidades. Livros horizonte, Lisboa, 2004.
- PANICHI, Renata Maria Dota; e WAGNER, Adriana. **Comportamento de risco no trânsito:** revisando a literatura sobre as variáveis preditoras da condução perigosa na população juvenil In, Revista Interamericana de Psicología/Interamerican Journal of Psychology - 2006, Vol. 40, Num. 2 pp. 159-166
- SCOTT, Joan. Gênero: uma categoria útil de análise histórica. In: **Educação e realidade.** 16(2) julho/ dezembro, 1990.
- SIMON, F., & CORBETT, C. (1996). **Road traffic offending, stress, age and accident history among male and female driving.** Ergonomics, 39, 757-780.
- YAGIL, D. (1998). Gender and age-related differences in attitudes toward traffic laws and traffic violations. Transportation Research Part F: Traff. *Psychology and Behaviour*, 1, 123- 135.

[1] Departamento Nacional de Trânsito.

[1] Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não. Criado pela Lei nº 6.194/74, alterada pela Lei 8.441/92.

[1] <http://www.dacota-project.eu/>

[1] Em primeira instância, hegemonia significa simplesmente liderança, derivada diretamente de seu sentido etimológico. O termo ganhou um segundo significado, mais preciso, desenvolvido por Gramsci para designar um tipo particular de dominação. Hegemonia significa, para Gramsci, a relação de domínio de uma classe social sobre o conjunto da sociedade. Segundo ele "toda relação de hegemonia é necessariamente uma relação pedagógica", isto é, de aprendizado. Campos, (2010).

[1] Psicóloga especialista em Psicologia do trânsito, mestre e doutora em Educação pela Universidade Federal de Sergipe- PPGED/UFS, e-mail: rezendecarla@hotmail.com Professora do curso de Psicologia da Faculdade Estácio de Sergipe/Estácio-Fase

Recebido em: 05/07/2015

Aprovado em: 05/07/2015

Editor Responsável: Veleida Anahi / Bernard Chartort

Método de Avaliação: Double Blind Review

E-ISSN:1982-3657

Doi: