EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO E SUA RELEVÂNCIA PARA OS DIAS ATUAIS

TRAFFIC EDUCATION AND ITS RELEVANCE TO CURRENT DAYS

SILVEIRA, Leidemberk Alves da[1]
OTTONI, Thiago Rodrigues[2]

RESUMO

Este artigo teve como foco discutir a relevância de políticas de educação para o trânsito que já vigoram no Brasil colocando em pauta sua eficácia, como também argumentar acerca da importância da educação para o trânsito nos dias atuais. Os objetivos foram traçados com base na justificativa de que os resultados para a sociedade do país, mostram-se relevantemente negativos. Levando em consideração os dados oficiais do Departamento Nacional de Trânsito, algo em torno de 1.000.000 de acidentes no trânsito, de 300.000 feridos, e de 30.000 óbitos acontecem em um ano no nosso país, além do desperdício elevado de tempo, energia, prejuízo ao meio ambiente, e outros fatores. Para que o objetivo fosse alcançado utilizou-se o método do levantamento bibliográfico. Inferiu-se do estudo que todos os cidadãos têm parcela de responsabilidade pelo trânsito e campanhas como o Maio Amarelo que são programas que objetivam atrair a atenção da comunidade para o número elevado de pessoas feridas e mortas no trânsito no mundo todo, vêm se mostrando eficazes, mas ainda não são suficientes pois os números continuam altos.

Palavras-chave: Educação no Trânsito. Acidentes. Campanhas Educativas.

ABSTRACT

This article aimed to discuss the relevance of traffic education policies already in force in Brazil, highlighting their effectiveness, as well as to argue about the importance of education for traffic in the present day. The objectives were drawn based on the justification that the results for the country's society, are shown to be significantly negative. Taking into account the official data of the National Traffic Department, something around 1,000,000 traffic accidents, 300,000 injuries, and 30,000 deaths occur in a year in our country, besides the high waste of time, energy, injury the environment, and other factors. In order to reach this goal, the bibliographic. It was inferred from the study that all citizens have a share of responsibility for traffic and campaigns such as “Maio Amarelo” which are programs that aim to attract community attention to the high number of people injured and killed in traffic worldwide are proving to be effective , but are still not enough because the numbers remain high.

Keywords: Traffic Education. Accidents. Educationa. Campaigns.

[1] Aluno do Curso de Formação de Praças, Turma ALFA, do Comando da Academia da Polícia Militar de Goiás – CAPM, leidemberkalves@hotmail.com.
[2] Professor Orientador: Professor Especialista, Comando da Polícia Militar do Estado de Goiás – CAPM, thiago.ottoni01@gmail.com, Posse - GO, junho de 2018.

1 INTRODUÇÃO

Na segunda metade do século XX, época em que o país andava em direção ao emprego mais intenso de tecnologias inovadoras, o Brasil já começava a viver a discrepância de que não se tinha estabelecidas políticas claras concernentes à formação e informação dos indivíduos acerca da utilização apropriada dos automóveis e das vias nas quais estas máquinas circulavam. Deste modo, os anos avançaram e os locais públicos que deveriam ser destinados para a convivência e relacionamento entre as pessoas, foram tornando-se em um local de competição, em certos instantes de luta desequilibrada entre homens e máquinas. (LELES, 2010)

Segundo Leles (2010), no ano em que realizou seu estudo, o Brasil já quase chegava ao marco de cinquenta e oito milhões de automóveis. Vivemos a época da eletrônica e mecânica modernas por conta da intensa utilização de veículos. A era passada não demonstra ter sido o bastante para que fosse possível entender a necessidade de viver com os tempos modernos, absorver informações, harmonizar ações e produzir comportamento adequado com a absoluta prática da cidadania na estrutura do trânsito.

A justificativa da realização do presente artigo se dá porque os resultados para a sociedade do país, mostram-se relevantemente negativos. Levando em consideração os dados oficiais do Departamento Nacional de Trânsito, algo em torno de 1.000.000 de acidentes no trânsito, de 300.000 feridos, e de 30.000 óbitos acontecem em um ano no nosso país, além do desperdício elevado de tempo, energia, prejuízo ao meio ambiente, e outros fatores. (DENATRAN, 2009)

Pesquisas do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA (2006) apontam que o Brasil aplica, e valores atuais, cerca de R$ 32 bilhões por ano em gastos com acidente de trânsito, algo em torno e 1,3% do Produto Interno Bruto. Uma vez publicada a Lei nº 9503/2007, que institui o CTB (Código de Trânsito Brasileiro), fez-se possível que o Brasil ganhasse um ânimo inédito no intuito de procurar meios para que fossem implementados atitudes e projetos educativos de trânsito, sobretudo no que envolve a rede nacional de ensino.

Alguns pontos são consenso entre os estudiosos da literatura acerca do assunto trânsito no Brasil. Um dos pontos, é que a Educação para o Trânsito é plenamente necessária para a redução da elevada taxa de acidentes de trânsito no Brasil de forma a modificar o local público de deslocamento, tornando-o em um espaço de convivência social de qualidade. Um segundo ponto é que não se tem lidado com a Educação para o Trânsito com a devida significância que esse trato devia ter. E por último, todos partilham da opinião de que é preciso um

aperfeiçoamento de conteúdos programáticos concernentes à Educação para o Trânsito nos currículos escolares.

A relevância do tema da Educação para o Trânsito é frisada pela Lei nº 9.503/1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, da qual o art. 76 determina a educação para o trânsito nos períodos escolares, desde os primeiros anos letivos até a graduação superior. Desta maneira, como dita a Lei, o Ministério da Educação, juntamente com o CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito) e do CRUB (Conselho de Reitores das Universidades Brasileiras), se encontra no dever de fazer promoção para que se adote, em qualquer nível de ensino, um currículo interdisciplinar que aborde a segurança no trânsito. O artigo supracitado junto com o artigo 320 do Código de Trânsito Brasileiro dão garantia de modos para arrecadar fundos financeiros para a utilização, entre outras ações, em educação no trânsito. (BRASIL, 2007)

Deste modo, frisa-se o problema a ser estudado neste artigo que é apontado pelos alarmantes números já citados de acidentes, óbitos e outros prejuízos causados ora por falta de conhecimento, ora por irresponsabilidade e negligência, levantando a questão: "É possível obter redução dos dados negativos referentes ao trânsito com medidas de educação para o trânsito? ". Diante do exposto, fica estabelecido o objetivo de discutir políticas que já vigoram e sua eficácia, como também argumentar acerca da importância da educação para o trânsito nos dias atuais através de um levantamento bibliográfico de vários autores que estudaram o assunto.

2 REVISÃO DE LITERATURA

Neste capítulo serão abordados alguns conceitos concernentes ao tema através de um levantamento bibliográfico, facilitando assim, a melhor compreensão do leitor do artigo como um todo.

2.1 EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO

Segundo Barbosa (2015), a expressão "Cultura de Segurança no Trânsito" na maioria das vezes tem sido adotada na literatura no lugar de "Educação no Trânsito", e essa Cultura de Segurança no Trânsito dos motoristas de veículos rodoviários tem ganhado relevância ultimamente.

Ward et al. (2010) argumenta que Cultura de Segurança no Trânsito demonstra ser uma concepção mais clara e forte que tem o fim de esclarecer as divergências vistas nos riscos demográficos, regionais, e internacionais de acidentes e trânsito, assim como a inclinação para consumar conduta perigosa.

Uma vez definido o termo Cultura de Segurança no Trânsito, intenciona-se fazer uso de medidas de segurança no trânsito, não sendo somente ditado ou ensinado, como também, interpretado, vivido e posto em prática pelas pessoas comuns, tornando-se menos negligentes e mais prudentes no trânsito. Estudos apontam que parelhas têm maior poder de influência sobre as condutas das pessoas por meio de pressões sociais diretas, do que repreensão verbal, por se tratar de meios mais delicados. Tanto em meio de adultos como entre os adolescentes, boas ações, como uso de um equipamento de segurança, podem persuadir os demais integrantes do grupo. (LAURSEN, 1996)

O fato de adotar medidas de segurança no trânsito possivelmente está ligado ao objetivo do deslocamento nas vias terrestres. Ao examinar as relações entre o uso de capacetes de bicicleta e ações entre alunos universitários, percebeu-se o uso do capacete em duas situações distintas: uma no caminho para a escola e outra no passeio de bicicleta por lazer. Observou-se que cerca de 10% faziam uso do capacete para deslocamentos pequenos, ao instante em que 36,5% utilizaram para fins recreativos que eram deslocamento mais longos. Os entrevistados que não faziam uso do capacete responderam que não usavam porque criam não ser preciso capacete para curtos deslocamentos e que, nestas situações, era inconveniente usá-lo. Conclui-se do estudo que certas atitudes e medidas seguras como o uso do capacete que é um equipamento de segurança, dependem também dos fins do deslocamento de bicicleta. (KAKEFUDA et al., 2009)

Thomson, Tolmie e McLaren (1996) acreditam, portanto, que a Educação no Trânsito tem poder de desenvolver função relevante na diminuição de acidentes de trânsito no mundo inteiro, principalmente se for ensinada quando o indivíduo ainda é criança.

Com esse pensamento, o Brasil tem adotado medidas estratégicas de educação e conscientização dos cidadãos, como as campanhas educativas de trânsito. Cabe citar algumas das últimas medidas que são a Parada pela Vida, introduzida em 2013, e o Maio Amarelo de 2015. As duas compõem as ações da Década e Ações para a Segurança no Trânsito definidas em 2010 pela ONU. (BARBOSA, 2015)

2.2 EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO SEGUNDO O CTB

De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro, a educação para o trânsito deve ser garantida a todos, e os órgãos ou entidades que compõem o Sistema Nacional de Trânsito - SNT, devem trata-la com prioridade. É exigido que haja coordenação educacional em cada um desses componentes do SNT, pois, deve existir promoção, quer seja através de convênio ou dentro de sua estrutura organizacional, do funcionamento de Escolas Públicas de Trânsito, cujos padrões são ditados pelo CONTRAN. (BRASIL, 2007)

A educação para o trânsito se dá, entre outros, por meio da consolidação de atividades como as campanhas de âmbito nacional que devem ser promovidas pelos componentes do SNT. O CONTRAN é o responsável por definir os cronogramas e temas de tais campanhas, sendo que estas devem ser acentuadas no período das férias escolares, feriados prolongados e da Semana Nacional de Trânsito. Cabe a cada componente do SNT, analisar as peculiaridades referentes à região de sua circunscrição e promover outras campanhas locais. (BRASIL, 2007)

Ainda consoante ao CTB, as campanhas de conscientização e educação para o trânsito são de caráter permanente, e os serviços de mídia explorados pelo poder público têm obrigação de difundi-las de maneira gratuita, conforme for ditado pelos órgãos competentes do SNT. A educação para o trânsito deve ser promovida também, na pré-escola e para os alunos de 1º, 2º e 3º graus, através de ações coordenadas entre os órgãos e entidades do SNT, da Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, em suas respectivas áreas de atuação. (BRASIL, 2007)

O Código de Trânsito Brasileiro também estabelece que o Ministério da Saúde deve atuar no âmbito da educação para o trânsito, estabelecendo campanhas nacionais que esclareçam as condutas a serem tomadas nos primeiros socorros no caso de acidente no trânsito. Estas campanhas têm caráter permanente por meio do SUS e também são intensificadas nos períodos referentes aos feriados, férias escolares e à Semana Nacional do Trânsito. (BRASIL, 2007)

O CTB assegura aos componentes do Sistema Nacional de Trânsito que todo veículo de mensagem publicitária destinado à divulgação, de natureza comercial, de produtos oriundos da indústria automobilística ou afins, incluirá uma mensagem educativa de trânsito a ser conjuntamente veiculada. Nos casos referentes à publicidade veiculada em outdoor localizado à margem das rodovias, este também incluirá mensagem educativa de trânsito, seja de qualquer natureza, incluindo publicidades de caráter institucional ou eleitoral. As mensagens educativas têm padrão e conteúdo especificado pelo CONTRAN. A veiculação de publicidade feita em

desconformidade com estas condições constitui infração punível com sanções que vão desde advertências por escrito ao pagamento de multa. (BRASIL, 2007)

2.3 EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO NAS ESCOLAS

Barbosa (2015) aponta que o trânsito vem sendo um grande causador de morte de juvenis e adultos. Considerando que a Cultura de Segurança para o Trânsito constitui uma possível alternativa capaz de reduzir esses dados, convém promover um esquema de educação para o trânsito a nível nacional, levando em consideração também, que muitos jovens são vítimas de acidentes como atropelamentos e uma das causas é o pouco conhecimento das medidas de segurança do trânsito.

Deve compor a grade curricular das escolas, os elementos que são primordiais à jornada de formação de abstrações sociais. Essa deve ser incorporada com as relações sociais. (SILVA, 1999)

Os currículos, no entanto, referem se a uma vasta gama de ações, mais que um mero esquema educativo, uma lista de tópicos ou uma metodologia predeterminada que se origina e termina em um planejamento estrito. A grade curricular se configura como um programa seletivo sociocultural, administrativamente e politicamente condicionado, o qual rege as atividades escolares e que se transforma em práticas reais dentro dos limites da escola. (SACRISTÁN, 1988)

Os estudantes não devem simplesmente receber o currículo, uma vez que a realidade e o aprendizado são agravados junto a eles. Nesse cenário, a Educação para o Trânsito pode ser introduzida como componente do currículo, de maneira a ser desenvolvida de modo interdisciplinar, a título de exemplo, com trechos acerca do assunto na matéria de Geografia, com a história de como trânsito evoluiu, e saberes acerca de como se conservar seguro no trânsito. (BARBOSA, 2015)

O DETRAN – Departamento de Trânsito, expõe uma consideração sobre a educação para o trânsito nas escolas, afirmando que não há atividade de educação voltada às escolas pode ter o fim de contribuir na formação de futuros condutores. Não há ainda nenhuma lei prescrevendo que todos os cidadãos precisam ser motoristas, e o principal: a escola não se trata de um CFC (Centro de Formação de Condutores) e por isso, os professores não são obrigados a lecionar conteúdos que abordem legislação de trânsito, direção defensiva e etc. É possível notar que mesmo que seja tentado implementar a educação para o trânsito no ensino regular, a

formação e educação do condutor é, caracteristicamente, cabível aos Centros de Formação de Condutores, ainda que seja corrente que se associe a educação para o trânsito como o ambiente da escola, como instituição. A função da escola é discutir, trazer reflexão, analisar e debater acerca da obediência às leis de trânsito e o espaço público; acerca da convivência dos indivíduos nos locais públicos alicerçados na cooperação; acerca da tolerância e paciência, direitos iguais, solidariedade, responsabilidade e muitos outros princípios primordiais ao bom funcionamento de um trânsito mais humano. (FERREIRA, 2015)

2.4 CAMPANHAS EDUCATIVAS DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO

As campanhas educativas, apesar de visarem basicamente modificar o comportamento do condutor, são regularmente promovidas afim de potencializar o conhecimento acerca de certa questão de segurança nas vias ou com o objetivo de advertir contra ações relacionadas a determinadas condutas do motorista, a exemplo, a condução do veículo em estado de embriaguez ou conduzir em velocidade excessiva. (SUPREME, 2007)

De acordo com Elvik et al. (2009), certos tipos de agressivas condutas maximizam o perigo de acidentes no trânsito e de vítimas, como por exemplo, a velocidade alta, a condução sob efeito alcoólico, a desobediência ao sinal vermelho, e o não uso dos equipamentos de segurança. Os autores estimam que se os usuários das estradas em sua totalidade obedecessem toda a legislação do trânsito, as estatísticas de vítimas seriam reduzidas em 27% e as mortes em 48%. Entretanto, isso não tem acontecido de forma voluntária e como a maneira de fiscalizar adotada ainda não é suficiente para lidar com a totalidade dos casos demandados, as infrações são cometidas.

Fazer a promoção das campanhas e usar da comunicação, quer seja visual ou por outros meios, seria apropriado para diminuir acidentes, e enquanto estas estratégias são usadas transmitindo informações por meio das quais se tomam atitudes e condutas positivas, os condutores ficam informados quanto à fiscalização e as leis que vigoram. As campanhas educativas devem incluir informes usufruindo de vários tipos de mídia, e de acordo com o que prevê o CTB. (ROMÃO, 2015)

2.5 EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO NO ESTADO DE GOIÁS

Antes de falar de medidas de prevenção e métodos educativos que já vêm sendo aplicados no estado de Goiás, faz-se necessária a exposição de alguns dados referentes ao trânsito, aquisição de veículos, acidentes e óbitos no estado. Estima-se que em 2017, considerando dados do Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN) e do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), haviam cerca de 3,7 milhões de veículos registrados, para um total de 6,5 milhões de habitantes. É o mesmo que dizer que há aproximadamente um veículo por cada dois habitantes, um número alto que contribui para o aumento de acidentes também.

Apesar do aumento do número de veículos, o estado de Goiás foi um dos que mais houve redução do total de óbitos no trânsito. O número partiu em 2014 de 32,5 óbitos por 100 mil habitantes retrocedendo para 27,7 mil óbitos por cada 100 mil habitantes na colheita de dados de 2015. Com a redução de 4,5 pontos percentuais, Goiás ocupou a 4ª posição dos estados brasileiros, abaixo somente do MT (-7,7), RJ (-5,6) e AM (-5,5). Em 2014, a irresponsabilidade ocasionou a morte de 2.110 pessoas, e em 2015, o índice caiu para 1.837 vítimas fatais. O Detran tem aumentado a fiscalização em Goiânia, Anápolis, e Aparecida de Goiânia, cidades que mais contribuíram com o índice, intensificando principalmente a aplicação da Lei Seca, uma vez que a embriaguez combinada com a direção configura as maiores causas de acidentes no trânsito. É estimado que grande parte dos óbitos fosse evitável se observadas as leis do trânsito e adotada a direção defensiva. (SEGPLAN, 2015)

O DETRAN tem intensificado medidas de educação tentando conscientizar os habitantes dos números altos de feridos e mortos. A preferência é educar em vez de punir, mas a fiscalização intervém com rigor nos casos em que a educação não mostra resultados. A combinação das ações do DETRAN-GO, SSP (Secretaria de Segurança Pública), PM (Polícia Militar), Secretaria de Saúde, Agência Goiana de Transportes e Obras e outras instituições vêm se mostrando eficazes. Em conjunto com as campanhas de educação, e da agilidade no resgate de acidentados, a “Balada Responsável” é um dos importantes contribuintes para a diminuição de mortes no trânsito. O programa abordou 277.458 veículos em ações de educação e blitzes, das quais 5.656 foram de condutores flagrados e autuados por conduzir embriagados. Mesmo com o progresso, Goiás é o 6º estado de condutores que mais matam no trânsito do País, ficando atrás de Piauí, Tocantins, Roraima e Rondônia. Os índices apontam que o estado está na direção certa, no entanto, ainda há uma longa estrada a percorrer. (FERREIRA FILHO, 2017)

Ferreira Filho (2017), presidente do DETRAN-GO, afirma que todos os cidadãos são responsáveis pelo trânsito, e acerca da campanha “Maio Amarelo” diz que se trata de um programa que objetiva atrair a atenção da comunidade para o número elevado de pessoas feridas

e mortas no trânsito no mundo todo. Uma ação coordenada entre a sociedade civil e o poder público. No Goiás, o DETRAN, em seu papel de órgão executivo, é o mobilizador e indutor de incentivos de discussão e reflexão acerca da segurança no trânsito. Durante o mês de maio, com ajuda de cerca de 200 parcerias as medidas educativas, de repressão e fiscalização são intensificadas em todos os municípios do estado. São uma combinação de blitz educativa, palestra, passeata e outras ações que contribuem para advertir acerca da relevância de salvar vidas no trânsito.

Em 2017 o DETRAN-GO utilizou-se de alguns meios para aplicação da educação para o trânsito no estado e um deles foi uma iniciativa que se deu nas escolas incentivando aos alunos. Tratou-se de uma espécie de concurso onde as escolas e os alunos concorriam através de redações, desenhos, história em quadrinho, ou fotografias que abordassem o tema da SNT 2017 “Minha Escolha Faz a Diferença no Trânsito”. Mesmo com esforços do governo no âmbito de promoção da educação para o trânsito e da fiscalização, o número de acidentes no estado ainda é alto. Esse cenário só poderá ser alterado com a conscientização e o empenho da sociedade civil a partir do momento em que adotam comportamentos responsáveis e seguros. Por este motivo, programas como o supracitado, que visam envolver a comunidade estudantil são de extrema importância.

3 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Ao serem analisadas as citações e comentários supracitados dos autores estudados, é possível notar a concordância de maneira unânime acerca da relevância da educação para o trânsito nos dias atuais, o que responde a problemática exposta e justificada na introdução do presente estudo. Nota-se essa concordância nos argumentos que serão evidenciados nos parágrafos decorrentes que comporão este capítulo.

Como requisito, para este estudo, é tratado como verdade o que prevê o Código de Trânsito Brasileiro no que se refere à educação para o trânsito quando é descrito que a mesma se trata de algo que necessita ser garantido a todos independente de grau hierárquico, classe social ou “bandeira” qualquer que seja considerada um divisor, sendo que esta deve ser tratada como prioridade nos assuntos que dizem respeito às entidades ou órgãos constituintes do Sistema Nacional de Trânsito. Exige-se a organização educacional em cada um desses elementos do SNT uma vez que se deve promover, com a estrutura organizacional ou através

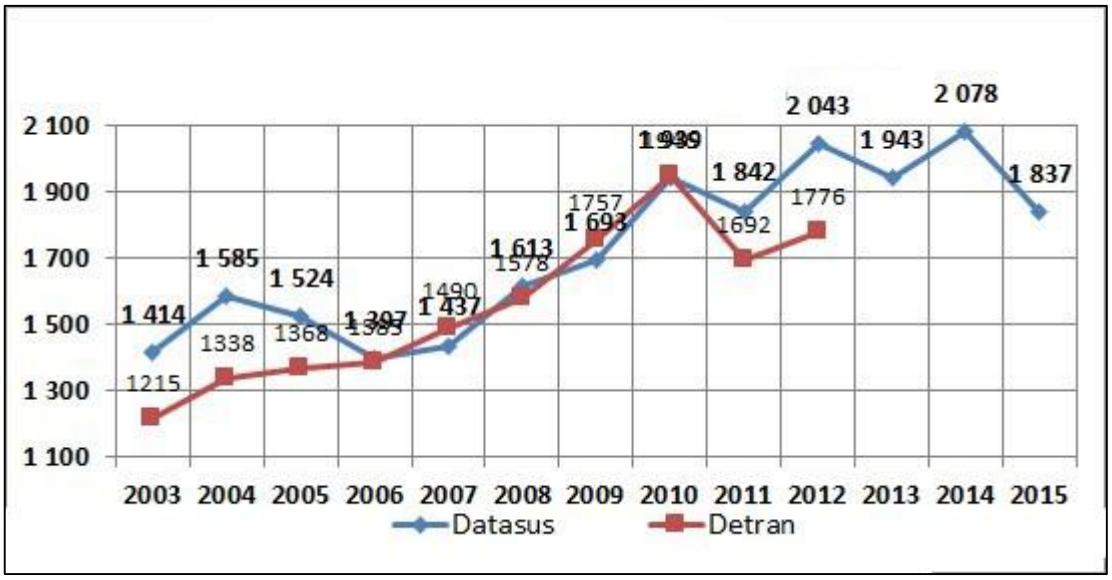
de convênio, Escolas Públicas de Trânsito tendo o Conselho Nacional de Trânsito como ditador dos padrões que devem ser seguidos.

Fica evidenciado, por meio do comentário dos autores Elvik et al. (2009), porque é importante que sejam tomadas medidas educativas acerca do trânsito, quando frisam que alguns casos de agressivas condutas maximizam o perigo de acidentes no trânsito e de vítimas, como é o caso de velocidade alta, condução sob efeito alcoólico, infração do sinal vermelho e o não uso de equipamento de segurança. Os autores calcularam que se os usuários das estradas em sua totalidade obedecessem toda a legislação do trânsito, as estatísticas de vítimas seriam reduzidas em 27% e as mortes em 48%. Esse, porém, não é o fato, pois os condutores não tendem a seguir as regras de maneira voluntária e como a maneira de fiscalizar adotada ainda não é suficiente para lidar com a totalidade dos casos demandados, as infrações são cometidas, fato este, que nos leva mais uma vez a concluir que realmente precisa-se de cada vez mais medidas educativas e de conscientização.

No intuito de afunilar o estudo e aproximá-lo da realidade na qual está inserida a Polícia Militar de Goiás, foram abordadas e discutidas informações e dados estatísticos concernentes ao estado de Goiás, onde foi possível notar que mesmo com aumento do número de veículos, o estado de Goiás foi um dos estados onde mais houve queda do total de óbitos no trânsito. O número partiu em 2014 de 32,5 óbitos por 100 mil habitantes retrocedendo para 27,7 mil óbitos por cada 100 mil habitantes na colheita de dados de 2015. Com a redução de 4,5 pontos percentuais, Goiás ocupou a 4ª posição dos estados brasileiros, abaixo somente do MT (-7,7), RJ (-5,6) e AM (-5,5). Em 2014, a irresponsabilidade ocasionou a morte de 2.078 pessoas, e em 2015, o índice caiu para 1.837 vítimas fatais. (VIAS SEGURAS, 2017)

Os dados são exemplificados no gráfico seguinte:

Gráfico 1: Avaliação do número de mortos no trânsito do estado de Goiás



Fonte: (Vias Seguras, 2017)

Apesar de que o índice tenha caído entre 2014 e 2015, continua alto e o DETRAN tem atuado no aumento da fiscalização em Goiânia, Anápolis, e Aparecida de Goiânia, cidades que mais contribuem com o índice elevado, intensificando principalmente a aplicação da Lei Seca, uma vez que a embriaguez combinada com a direção configura as maiores causas de acidentes no trânsito. É estimado que grande parte dos óbitos fosse evitável se observadas as leis do trânsito e adotada a direção defensiva, reforçando ainda mais a justificativa do artigo.

Todos os cidadãos têm parcela de responsabilidade pelo trânsito e campanhas como o Maio Amarelo que são programas que objetivam atrair a atenção da comunidade para o número elevado de pessoas feridas e mortas no trânsito no mundo todo, vêm se mostrando eficazes, mas ainda não são suficientes. No Goiás, o DETRAN, em seu papel de órgão executivo, já é o mobilizador e indutor de incentivos de discussão e reflexão acerca da segurança no trânsito e deve continuar sendo e ampliando cada vez mais as políticas de conscientização até que haja redução significativa de índices negativos. Durante o mês de maio, com ajuda de cerca de 200 parcerias as medidas educativas, de repressão e fiscalização são intensificadas em todos os municípios do estado de Goiás. São uma combinação de blitz educativa, palestra, passeata e outras ações que contribuem para advertir acerca da relevância de salvar vidas no trânsito, fato que mostra que está sendo notada a necessidade de constante promoção de campanhas desse gênero.

Observa-se, como pontuou Ferreira (2015), que mesmo que seja tentado implementar a educação para o trânsito no ensino regular, a formação e educação do condutor é, caracteristicamente, cabível aos Centros de Formação de Condutores, ainda que seja corrente

que se associe a educação para o trânsito como o ambiente da escola, como instituição. A função da escola é discutir, trazer reflexão, analisar e debater acerca da obediência às leis de trânsito e o espaço público; quanto a convivência dos indivíduos nos locais públicos alicerçados na cooperação; acerca da tolerância e paciência, direitos iguais, solidariedade, responsabilidade e muitos outros princípios primordiais ao bom funcionamento de um trânsito mais humano.

O Código de Trânsito Brasileiro também estabelece que o Ministério da Saúde deve atuar no âmbito da educação para o trânsito, estabelecendo campanhas nacionais que esclareçam as condutas a serem tomadas nos primeiros socorros no caso de acidente no trânsito. Isso permite observar com clareza que não cabe somente aos órgãos e entidades do SNT a função de educar para o trânsito. Felizmente, observa-se certo empenho pela parte do Ministério da Saúde nesse quesito, inclusive pelo levantamento de estatísticas do DATASUS (Departamento de Informática do Sistema único de Saúde), não que seja suficiente, mas é de ajuda significante.

Portanto, frisa-se que a Educação no Trânsito tem poder de desenvolver função relevante na diminuição de acidentes de trânsito no mundo inteiro, desde quando é ensinada para o indivíduo que ainda é criança, até mesmo, e principalmente, através de campanhas que atingem cidadãos já habilitados em sua maioria.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir do exposto ao longo do estudo foi possível concluir que a educação para o trânsito é, de fato, relevante para os dias atuais, ainda que políticas e campanhas educativas já vêm sendo aplicadas há alguns anos e contribuíram para a redução das estatísticas referentes aos acidentes no trânsito, os índices permanecem altos, informação da qual pode-se inferir que mais medidas precisam ser aplicadas ou intensificadas as já existentes, quer seja no ensino regular, nas escolas de trânsito, ou para condutores já habilitados.

Com base nos números expostos referentes ao trânsito no Estado de Goiás, pôde-se observar que houve redução dos índices negativos no estado, mas que continuam altos, e um dos motivos pode ser o aumento da quantidade de veículos motorizados em relação à população, fato este que permite concluir que é real a necessidade de cada vez mais expandir os mecanismos de educação para o trânsito já existentes, bem como inserir novas medidas concernentes e adaptadas aos cenários atuais.

Indica-se, como sugestão de novos e futuros estudos, que sejam pesquisados os fatores que levam os condutores à infração das leis de trânsito, procurando medidas de solução que visem amenizar, senão, extinguir tais fatores, melhorando cada vez mais as condições atuais do trânsito no Brasil.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Lei n° 9.503/2007. **Código de Trânsito Brasileiro** - CTB, 1997.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO – DENATRAN. **Portaria 147/2009.**

DIÁRIO DE GOIÁS. **DETRAN-GO vai premiar estudantes e escolas por trabalhos sobre educação no trânsito**. Disponível em: <https://diariodegoias.com.br/cidades/
81999-detran-go-vai-premiar-estudantes-e-escolas-por-trabalhos-sobre-educacao-no-transito>. Acesso em: mar. 2017.

ELVIK, R. et al. **The hanbook of road safety measures.** 2.ed. Bingley: Emerald, 2009.1124p.

FERREIRA, B. M. M. **Educação para o trânsito e o papel dos instrutores:** uma leitura psicanalítica. 2015. 120 f., il. Dissertação (Mestrado em Educação - Universidade de Brasília, Brasília, 2015.

FERREIRA FILHO, M. X. **Campanha de Conscientização e Segurança no Trânsito.** *Opinião.* Disponível em: <http://sincorgo.com.br/2017/05/02/em-artigo-presidente-do-detran-go-aborda-campanha-de-conscientizacao-e-seguranca-no-transito/>. Acesso em: mar. 2017.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Goiás.** Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/go/panorama>. Acesso em: mar. 2017.

INSTITUTO DE PESQUISAS ECONÔMICAS APLICADAS – IPEA. **Impactos Sociais e Econômicos dos Acidentes de Trânsito.** Brasília, 2006.

KAKEFUDA, I.; STALLONES, L.; GIBBS, J. **Discrepancy in bicycle helmet use among college students between two bicycle use purposes:** Commuting and recreation. Accident Analysis and Prevention, 41, 513–521, 2009.

LAURSEN, B. **Closeness and conflict in adolescent peer relationships:** Interdependence with friends and romantic partners. In W.M. Bukowski, A.F. Newcomb & W.W. Hartup (Orgs.), The company they keep: Friendship in childhood and adolescence. Cambridge: Cambridge University Press, 1996.

ROMÃO, M. N. P. V. **Fundamentos Metodológicos para a elaboração de Campanhas de Segurança Viária.** Tese (Doutorado em Ciências). Escola de Engenharia de São Carlos da USP. São Carlos, 2015.

SACRISTÁN, G. J. **O Currículo:** uma reflexão sobre a prática. Porto Alegre: Artmed, 1988.

SECRETARIA DE ESTADO DE GESTÃO E PLANEJAMENTO. **Goiás reduz mortes no trânsito.** Disponível em: <http://www.segplan.go.gov.br/?option=com_content&view=article&id=20658>. Acesso em: mar. 2017.

SILVA, T. T. **Documentos de identidade** - Uma introdução às teorias do currículo. Belo Horizonte: Autêntica, 1999.

SOUSA, J. L. **Sobre a forma e o Conteúdo da Educação para o Trânsito no Ensino Fundamental.** Tese (Doutorado em Ciências) Escola de Engenharia de São Carlos da USP. São Carlos, 2010.

SUPREME. **Relatório Final do Projeto Supreme (2007)** financiado pela comissão Européia. Programa TREN/E3/27 - 2005, 2007.

THOMSON, J., TOLMIE, A., FOOT, H. C., MCLAREN, B., & Department for Transport (Funder). **Child development and the aims of road safety education**. (Road Safety Research Reports), 1996.

WARD, N.J., LINKENBACH, J., KELLER, S.N. & OTTO, J. **White Paper on Traffic Safety Culture**. Montana: Western Transportation Institute. College of Engineering Montana State University, 2010.