

A EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO COMO FERRAMENTA PARA A PREVENÇÃO DE MORTES CAUSADAS PELA IMPRUDÊNCIA NO TRÂNSITO NA CIDADE DE CERES - GOIÁS

EDUCATION FOR TRANSIT AS A TOOL FOR THE PREVENTION OF DEATHS CAUSED BY THE IMPRUDENCE IN TRANSIT IN THE CITY OF CERES - GOIÁS

PEIXOTO, Lucivalda Rodrigues ¹
SANCHES, Clives Pereira ²

RESUMO

Este estudo verificou se a prevenção, por meio da educação, poderá reduzir os altos índices de mortes causadas por acidentes de trânsito na cidade de Ceres/GO. Mostrou as principais causas destas eventualidades e as atribuições e competências do Policial Militar no trânsito; tendo como propósito informar e esclarecer pedestres e condutores, ampliando o entendimento que a educação para o trânsito proporcionará benefícios para toda a sociedade. Buscou-se fundamentação teórica em livros, teses, dissertações periódicos e revistas, e sites da internet. A coleta de dados foi realizada na Seção Administrativa da 22ª CIPM da cidade de Ceres/GO e identificou as ocorrências de acidentes de trânsito com vítimas fatais. Tais informações foram extraídas do software: Registros de Atendimento Integrado (RAI), no período de junho de 2016 a setembro de 2017. Os resultados da pesquisa mostraram que os acidentes de trânsito decorrem de diversos fatores, entre eles, o consumo de álcool, excesso de velocidade, inexperiência no volante, falta de manutenção tanto em veículos quanto nas vias. Concluiu-se neste estudo que a educação é peça fundamental. Ações que envolvam aulas temáticas abordando os principais problemas a serem evitados no trânsito. Com contato direto entre o policial e as escolas, como o Programa Educacional de Resistência às Drogas e à Violência (PROERD) desenvolvido pela Polícia Militar, poderão prevenir futuras imprudências e acidentes com vítimas fatais ou mutiladas.

Palavras-Chave: Educação. Trânsito. Acidentes. Polícia Militar.

ABSTRACT

This study verified whether prevention, through education, could reduce the high death rates caused by traffic accidents in the city of Ceres / GO. It showed the main causes of these eventualities and the attributions and competences of the Military Police in traffic; with the purpose of informing and clarifying pedestrians and drivers, broadening the understanding that education for traffic will provide benefits for the whole society. Theoretical basis was found in

¹ Aluna do Curso de Formação de Praças do Comando da Academia da Polícia Militar de Goiás - CAPM, lrp09@hotmail.com; Ceres - GO, Junho de 2018.

² Professor orientador: Especialista, professor do Programa de Pós-Graduação e Extensão do Comando da Academia da Polícia Militar de Goiás CAPM, clives.sanches@gmail.com, Goiânia - GO, Junho de 2018.

books, theses, periodical dissertations and magazines, and internet sites. Data collection was performed in the Administrative Section of the 22nd CIPM of the city of Ceres / GO and identified the occurrences of traffic accidents with fatal victims. Such information was extracted from the software: Integrated Service Records (RAI), from June 2016 to September 2017. The results of the survey showed that traffic accidents are due to several factors, including alcohol consumption, excess speed, inexperience in the steering wheel, lack of maintenance in both vehicles and roads. It was concluded in this study that education is fundamental. Actions that involve thematic classes addressing the main problems to be avoided in traffic. With direct contact between the police and schools, such as the Drug Resistance and Violence Education Program (PROERD) developed by the Military Police, they can prevent future imprudence's and accidents with fatal or mutilated victims.

Keywords: Education. Traffic. Accident. Military Police.

1 INTRODUÇÃO

Segundo Braga (2002) os acidentes de trânsito geram um elevado número de mortes em nível mundial. Observando os altos índices de acidentes de trânsito no Brasil, é possível identificar o alto custo destes acontecimentos para a sociedade em termos pessoais e econômicos.

Diante disto, este artigo tem como objetivo geral, verificar se a prevenção poderá reduzir os altos índices de mortes no trânsito na cidade de Ceres/GO. Os objetivos específicos pautam-se numa reflexão para averiguar o comportamento de condutores e pedestres no trânsito de Ceres/GO; mostrar as principais causas de acidentes ocorridos na cidade em estudo, e verificar o âmbito de atribuições e competências do policial militar no trânsito; tais objetivos têm como propósito informar e esclarecer condutores e pedestres, contribuindo assim para estimular o senso crítico dos usuários do trânsito, e proporcionar a reflexão e a mudança de costume neste espaço de convívio social.

Acredita-se que a realização desta pesquisa será de grande importância, visto que hoje, existe a necessidade de ampliar cada vez mais o debate sobre o comportamento de pedestres e motoristas, considerando que conhecer melhor os fatores que levam a ocorrência de tantos eventos, é indispensável para que se planeje as ações necessárias para, se não os extinguir totalmente, minimizá-los ao máximo.

A justificativa para esta pesquisa consiste na constatação de que a educação para o trânsito pode trazer benefícios para a Polícia Militar, como, mais tranquilidade no desempenho de suas funções e menos estresse no trabalho.

Ressalta-se ainda que para a Polícia Militar, a importância do tema reside na possibilidade de redução dos acidentes no trânsito e, conseqüentemente, melhoria na qualidade de vida da sociedade dos policiais militares que trabalham diuturnamente nas vias urbanas e rurais do estado.

Uma importante observação a ser feita, é que a educação para o trânsito visa entre outros, diminuir acidentes bem como outros tipos de violência. O trabalho da Polícia Militar nesse sentido, acarretará benefícios à corporação e à população, pois trará mais segurança aos condutores e pedestres.

Os resultados serão benéficos também para a Polícia Militar, pois, ao analisar os índices de acidentes no trânsito, sobretudo, os fatais, o órgão traçará medidas voltadas à educação para o trânsito, buscando a conscientização de condutores e pedestres, que tornarão o trânsito mais seguro, menos violento. Isto proporcionará mais tranquilidade à sociedade e à Polícia Militar, que poderá desenvolver suas atividades de policiamento ostensivo com mais qualidade.

Acredita-se que o estudo sobre os índices de acidentes no trânsito auxiliará a Polícia Militar no sentido de desenvolver ações que visem melhorias no trânsito.

Segundo Mantovani (2018) o desenvolvimento da educação para o trânsito possibilita atingir uma visão ampla e consistente da realidade brasileira, além de oportunizar um trabalho educativo que possibilita e estimula a participação social.

Desse modo, o que se espera deste artigo, é que o mesmo sirva como fonte de pesquisa e que possa trazer benefícios à sociedade, no sentido de provocar reflexões, instigando novas pesquisas, favorecendo tomadas de decisões mais eficazes em relação à segurança no trânsito.

2 REVISÃO DE LITERATURA

2.1 ACIDENTES DE TRÂNSITO

A Associação Brasileira de Departamentos de Trânsito (ABDETRAN, 2001 p. 71) apud Moraes e Cruz (2013, p. 140) conceitua acidente de trânsito “como todo evento danoso que envolva o veículo, a via, o homem e/ou animais e para caracterizar-se, é necessário a presença de dois desses fatores”.

Segundo Cruz; Alchieri; Hoffmann (2003) estes acontecimentos são determinados por dois tipos existentes: os evitáveis e os não evitáveis. O evitável é aquele em que a pessoa deixou

de fazer tudo que certamente poderia ter feito para esquivá-lo, ao passo que o não evitável é aquele em que se exaurindo todos os meios para impedi-lo, este aconteceu.

Conforme Trinta (2003) na maioria das vezes, não são tomadas as merecidas soluções para os assuntos inerentes aos acidentes de trânsito, pois os governos das prefeituras fabricam lombadas em lugares incorretos sem uma pesquisa específica, com o objetivo de diminuir a velocidade, ou então colocam semáforos em lugares impróprios, que muitas vezes provocam uma enorme aglomeração de veículos imobilizados.

Segundo Margaret Chan, diretora da Organização Mundial de Saúde (OMS, 2015), no ranking de 2013, o Brasil é o 56º país mais mortal no trânsito, e 4º das Américas, atrás apenas de Venezuela, Belize e República Dominicana.

O Brasil registra cerca de 47 mil mortes de trânsito por ano – 400 mil pessoas ficam com algum tipo de seqüela. O custo dessa epidemia ao país é de R\$ 56 bilhões, segundo levantamento do Observatório Nacional de Segurança Viária. (LAJOLO, 2017 *Online*).

Lajolo (2017, p. 1) ressalta que desde a inserção do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), uma sequência de ações otimistas foi praticada, como a Lei Seca, o uso de cadeirinha para crianças e a obrigação de *airbag* frontal nos veículos modernos. Mas, após ágil declínio, a quantidade de mortes voltou a aumentar. De 2009 a 2016, por exemplo, o resultado de mortes avançou de 19 para 23,4 por 100 mil habitantes. Nesse ritmo, o país não alcançará a meta da Organização das Nações Unidas (ONU) de diminuir pela metade as ocorrências de acidentes até 2020.

2.2 FATORES CONTRIBUINTES PARA EVENTUAIS ACIDENTES DE TRÂNSITO

Existem vários motivos que são apontados como razão pela qual acontecem os acidentes no trânsito, segundo Vasconcellos (2005 p.13) alguns recebem significativo destaque: a) Os ambientes que são utilizados simultaneamente para a circulação de pedestres e veículos. b) Consumo expressivo de álcool encontrado no sangue da maior parte das pessoas acidentadas. c) O excesso de velocidade. d) As condições das pistas e das sinalizações nas vias de circulação urbanas e rurais: asfalto em péssimas condições (lisos, ou com buracos), curvas acentuadas, depressões, pontes estreitas, sinalização deficiente, ou inexistente e a presença de animais nas pistas. e) Conservação dos veículos com deficiência também colaboram para estes acontecimentos, principalmente os ligados a freios e suspensão. f) As condições meteorológicas, iluminação de pistas e do trânsito, o efeito da luz natural ou artificial podem afetar a visão do condutor, como: chuva ou nevoeiro. Além da grande circulação de veículos

na pista de modo especial em turnos extremos também são razões para que aconteçam os acidentes de trânsito.

Broughton; Markey; Rowe (1998) observam que tais fatores são essencialmente subjetivos e dependem da habilidade e experiência de um investigador encarregado de reconstruir os eventos que levaram ao acidente.

Nesse contexto, entende-se que os fatores contribuintes de um acidente no trânsito são as principais ações, falhas ou condições que levaram diretamente ao acidente. Eles mostram quais circunstâncias dão origem ao acidente e dão pistas de como este acidente poderia ter sido evitado.

Vasconcellos (2005 p. 86) também mostra que a capacitação dos brasileiros é feita de maneira precária, com procedimentos e materiais inapropriados, pois existe uma disposição por parte das pessoas em entenderem que uma vez obtida a Carteira Nacional de Habilitação (CNH), o seu processo de conhecimento está concluído. É interessante observar que o direito de dirigir um veículo está sempre sujeito a uma atuação adequada e à necessidade de modernização ou reciclagem periódica.

Contrapondo-se às afirmações de Vasconcellos, é imprescindível analisar a Resolução do CONTRAN nº 168/2004, que normatiza o processo de desenvolvimento de motoristas de veículos automotores e elétricos, a execução dos exames, o despacho de documentos de habilitação, as orientações de formação, experientes e de reciclagem, fundamentada em teorias e hábitos pedagógicos que sejam aptos a promover um trânsito mais prudente, no qual os motoristas tenham requisitos para receber a apropriada formação.

De acordo com o artigo 13, anexo II da Resolução do CONTRAN nº 168/2004, a carga horária dos cursos teóricos e práticos seguem as seguintes normas: para o candidato à obtenção da Autorização para Conduzir Ciclomotor (ACC), são 20 h/a de teoria técnica e 20 h/a de prática de direção destas, 4 h/a devem ser noturnas. Para a obtenção da CNH, categorias A e B são 45 h/a de teoria técnica e 20 h/a de prática de direção para a categoria A, destas 4 h/a devem ser noturnas. Para a categoria B são previstas 25 h/a de prática de direção, sendo 4 h/a noturnas e 5 h/a em simulador, destas 1 h/a de conteúdo noturno (BRASIL, 2004).

Outro aspecto importante, é que o processo de formação de condutores passou a ter um conjunto de medidas legais mais complexas com a Legislação de Trânsito em vigor. Desse modo, procurou-se aperfeiçoar, cada vez mais, a estrutura voltada para a aquisição da CNH, entre as várias alterações ocorridas, tem-se os artigos 147-A e 148-A que foram inseridos no CTB pela Lei 13.146/2015.

O art. 147-A, assegura ao candidato com deficiência auditiva, a utilização de recursos tecnológicos e ajuda técnicas em todas as etapas do processo de habilitação, ampliando assim suas habilidades. Além disso, garante a disponibilização de materiais didáticos audiovisuais em suas aulas teóricas com subtítulos e legendas ocultas associadas a tradução em Libras, e caso o candidato necessite de acompanhamento há o serviço de interprete de Libras desde o ato da inscrição, até as aulas práticas (BRASIL, 2015).

O art.148-A estabelece que os condutores das categorias C, D e E deverão realizar exames toxicológicos com janela de detecção de 90 dias para habilitação e renovação da CNH, conforme normas do CONTRAN, estes exames detectarão a presença de substâncias psicoativas que possam comprometer a capacidade de direção do condutor. Estes exames só poderão ser realizados em laboratórios credenciados pelo Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), nos termos das normas do CONTRAN (BRASIL, 2015).

Dentre as questões abordadas, registra-se ainda, conforme Dantas (2015, p. 5), a deficiência do processo de formação de condutores. As autoescolas no Brasil são instituições de ensino pouco valorizadas e que não apresentam uma estrutura curricular visando a formação de condutores conscientes e críticos. As autoescolas, por se tratarem de um ambiente de aprendizagem, cujos resultados esperados contemplem a formação de um cidadão consciente para o trânsito, deveriam possuir profissionais qualificados (pedagogos, psicólogos), bem como estratégias de ensino-aprendizagem voltados para uma formação completa, ampla, não se limitando à memorização de placas de sinalização e artigos do CTB.

Dantas (2015, p. 5) observa também que vários alunos depois de obterem seu documento de habilitação mediante várias tentativas, continuam despreparados e inseguros. Apresentando receio de dirigir, fazendo assim surgir vários questionamentos sobre a formação destes condutores, que saem sem capacitação, preparo devido para lidar com diversas situações no trânsito. O que nos faz refletir se a qualidade, didática e tempo do curso de formação são realmente eficientes para a formação dos novos condutores.

Dantas (2015) vê as autoescolas como negligentes, por delegarem a formação de condutores exclusivamente a profissionais sem a devida capacitação, promovendo um aprendizado ineficiente e conseqüentemente uma conduta imprudente dos futuros condutores no trânsito.

Segundo Dantas (2015, p. 5) é necessário observar o processo de formação dos futuros condutores, os fatores primordiais como o respeito à vida, e os princípios éticos e de cidadania devem ser instituídos como pilares. A busca deste entendimento trará para o condutor a real importância e responsabilidade de se ter em mãos o poder de destruir famílias, mutilar pessoas,

gastos ao Estado, e tantos outros fatores negativos que são causados por imprudência ao conduzir seu veículo.

Segundo a Polícia Rodoviária Federal (PRF, 2016), entre as principais causas dos acidentes com mortes ocorridos em 2016 estão falta de atenção (30,8% dos óbitos registrados); velocidade incompatível (21,9%); ingestão de álcool (15,6%); desobediência à sinalização (10%); ultrapassagens indevidas (9,3%); e sono (6,7%).

Estudos realizados pelo Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada (IPEA, 2009), indicaram muitos motivos que favorecem para o crescimento gradativo e perigoso destes acontecimentos no trânsito, os quais podemos citar: a) falta de formação adequada dos condutores; b) inexistência de cooperação da sociedade, bem como o apoio e presença dos familiares durante a formação, e alteração do comportamento; c) peso excessivo de caminhões que deterioram as estradas e que oferecem risco aos condutores e veículos próximos; d) consumo de drogas e álcool pelos condutores; e) tráfegos excessivos; f) má conservação das vias; g) sobrecarga de trabalho dos condutores, colocando-os em situações de risco; h) incapacidade dos instrutores de trânsito; i) desobediência às normas de trânsito; j) erro humano; k) dirigir sob efeito de álcool, e substâncias entorpecentes; l) velocidade incompatível com o estabelecido para a via; m) inexperiência, falta de conhecimento, desatenção e inobservância.

Dantas (2015) observa que diversos desses problemas acima mencionados, podem ser explicados à população por técnicos conhecedores do assunto, com o intuito de instruir e orientar, e desse modo, contribuir para o surgimento de uma melhor conscientização diante dos distintos problemas ocasionados no trânsito, não apenas os acidentes em si, mas também a violência física e verbal.

Diversos estudos realizados em vários Estados do país apontam a associação do álcool e velocidade como causas que mais matam no trânsito. Em Curitiba por exemplo, em 2012, o abuso de bebidas alcoólicas e o excesso de velocidade foram responsáveis por 120 de 183 acidentes de trânsito fatais – 65% do total. A conclusão partiu de um levantamento realizado pelo Comitê de Análise dos Acidentes de Trânsito sobre 71,5% das 256 colisões que tiraram 261 vidas em Curitiba. (MARCHIORI, 2013, p. 01 Online).

Segundo Lajolo (2017) uma pesquisa realizada pelo Observatório Nacional de Segurança Viária, evidenciou que, no Brasil, é mais perigoso ser vítima de trânsito que de homicídio ou câncer. Em número, isso revelaria que só no ano de 2012 houve “60 mil mortes e 352 mil casos de invalidez permanentes. A embriaguez e o excesso de velocidade são, evidentemente, os maiores causadores de acidentes de trânsito com resultado morte”.

É relevante destacar com base em Dantas (2015), a importância da 'Educação no Trânsito' na vida do cidadão, desde à infância, através de ações governamentais com projetos temporários, e sobretudo, de cursos constantes.

2.3 ESTATÍSTICA DE MORTES NO TRÂNSITO EM GOIÁS

Segundo o Sindicato dos Corretores de Seguros de Goiás (SINCORGO), Goiás é um dos estados brasileiros que mais reduziram o número de mortos no trânsito entre 2014 e 2015. O índice saiu de 32,5 mortos por 100 mil habitantes em 2014 para 27,7 mil mortos a cada 100 mil habitantes no levantamento de 2015. Os dados foram apurados pelo programa Trânsito com Vida, do Goiás Mais Competitivo e Inovador. O recuo de 4,5%, é o quarto maior do país, ficando atrás apenas de Mato Grosso do Sul (-7,7%), Rio de Janeiro (-5,6%) e Amazonas (-5,5%). (Programa Goiás Mais Competitivo e Inovador, 2017 Online).

Segundo informações do DETRAN-GO (2014), a imprudência e a inexperiência foram as principais causadoras de 2.110 mortes no trânsito em 2014. Em 2015 houve uma diminuição para 1.837 mortes, nos dois anos citados constatou-se que além destas duas causas temos também a ligação de álcool e direção. Diante do número de vítimas fatais no trânsito, observou-se, por meio do Departamento de Informática do SUS (DATASUS), altos índices aglomerado em três cidades goianas, Goiânia (32,27%), Anápolis (7,2%), e Aparecida de Goiânia (4,36%), assim a fiscalização foi intensificada junto com a aplicação da Lei Seca, a fim de reduzir estes dados.

Para o presidente do DETRAN-GO (2017), com a adoção da direção defensiva e a observação às leis de trânsito muitas mortes podem ser evitadas, pois a prioridade da autarquia no momento são ações educativas, e estas não vem demonstrando resultados satisfatórios, e ressalta ainda que uma intervenção de forma mais firme, com a devida fiscalização, seria uma forma eficaz de diminuir os altos índices de mortes e feridos no trânsito.

Xavier (2017, p. 1, *Online*) afirma que em 2015, a Balada Responsável contribuiu para a redução de mortes no trânsito e foi responsável pela abordagem de 277.458 pessoas em ações educativas e blitzes de fiscalização, realizando 48.528 testes do etilômetro, com isso, 5.656 condutores autuados em flagrante por dirigir sob o efeito de álcool.

De acordo com a Gerência de Comunicação DETRAN-GO (2017), mais de três milhões de pessoas foram abordadas nas blitzes educativas de fiscalização, também foram realizados 54.180 testes de etilômetro no ano de 2016. E quase seis mil condutores foram flagrados violando a Lei Seca, em 2017. Esses motoristas, além de multas, tiveram a aplicação da

penalidade de suspensão do direito de dirigir por um ano. E para obterem sua CNH de volta, após cumprir a suspensão, esses condutores deverão frequentar um curso de reciclagem.

Apesar do avanço, o condutor que transita pelo estado é o sexto que mais mata do Brasil, depois do Piauí (36,5), Tocantins (35,3), Roraima (31,4) e Rondônia (28,3). “Os números mostram que Goiás está no caminho certo, mas temos a consciência de que ainda há um longo caminho a ser percorrido. Qualquer índice de morte que tenhamos é intolerável, pois não é apenas uma estatística, mas uma vida que se foi e uma família que foi deixada desamparada emocionalmente e, muitas vezes, financeiramente” (DETRAN-GO, 2017).

2.4 SOLUÇÕES QUE PODEM MINIMIZAR ACIDENTES NO TRÂNSITO

Acredita-se que para solucionar o problema de acidentes no trânsito é necessária uma combinação de medidas, e a primeira seria a engenharia. Conforme Lajolo (2017, p. 1, *online*), “é preciso melhorar as vias – estradas, ruas e calçadas – e garantir segurança a todos os usuários. As obras passam por proporcionar, por exemplo, boa cobertura asfáltica, sinalização adequada, instalação de semáforos, faixas de pedestres e lombadas para diminuição de velocidade em pontos críticos das vias, em ciclovias e qualidade das calçadas, entre outros”.

É importante ressaltar que mudanças estruturais podem não ter efeito significativo sem a diminuição dos limites de velocidade. A OMS recomenda a máxima de 50 km/h em vias arteriais (OMS, 2016).

De acordo com Lajolo (2017), também não adianta investir em infraestrutura se os condutores não forem hábeis e, assim como os pedestres, não seguirem as regras do trânsito. O investimento em educação é fundamental.

É necessário observar que um ponto fraco do sistema brasileiro está na formação do condutor. O processo de educação de condutores e pedestre deve ser acompanhado de fiscalização eficiente e punição aos causadores de acidente e aos entes públicos que não atuaram para evitá-los (PORTAL DO TRÂNSITO BRASILEIRO, REGRAS, 2017).

2.5 A EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO E O PAPEL DA PMGO

O inciso VI do artigo 7º do CTB estabelece que a Polícia Militar também é componente do Sistema Nacional de Trânsito. Segundo esse preceito, a Polícia Militar é um dos órgãos responsáveis pela educação para o trânsito nos Estados da Federação Brasileira. A Polícia Militar do Estado de Goiás (PMGO), está em constante atuação na fiscalização das rodovias estaduais e trânsito nos centros urbanos, cumprindo perfeitamente a sua missão constitucional,

ou seja, garantindo a segurança e o bem-estar dos cidadãos, fiscalizando e autuando os condutores infratores (BRASIL, 1997).

Entretanto, não se visualiza até o momento, a existência de um programa efetivo de educação para o trânsito sendo desenvolvido pela Corporação Militar. Nesse contexto, observa-se que no campo do desenvolvimento de atividades educativas, a Polícia Militar necessita se tornar efetiva.

Desse modo, vislumbra-se que existe a necessidade de que se crie dentro da PMGO, um grupo especializado em ações educativas para o trânsito, e que este busque o apoio de outros órgãos públicos e privados, para a introdução de mecanismos educacionais a todos os membros da sociedade em geral, com a finalidade de educar as crianças e os adultos, condutores e pedestres, despertando o todos, a responsabilidade e o empenho com a minimização da quantidade de acidentes de trânsito, tornando as vias públicas mais seguras e tranquilas, proporcionando melhor qualidade de vida a todos (A FORÇA POLICIAL. São Paulo: ed. digital 02/2016).

Dessa forma, é necessário que a PMGO realize um papel preponderante na educação para o trânsito no Estado, buscando formas mais eficazes de prevenção de acidentes de trânsito e tornando possível um trânsito mais seguro, para toda a sociedade.

3 METODOLOGIA

O objetivo deste artigo é verificar se a prevenção poderá reduzir os altos índices de mortes no trânsito na cidade de Ceres/GO. Buscou-se também refletir sobre o comportamento de condutores e pedestres no trânsito, mostrando também as principais causas de acidentes ocorridos, e verificou-se ainda, o âmbito das atribuições e competências do policial militar no trânsito. Com o propósito de estimular o senso crítico dos usuários, buscando mudanças que viabilizem a minimização de acidentes.

A metodologia utilizada no presente artigo tratou-se de uma pesquisa descritiva, qualitativa e exploratória, onde a coleta de informações foi na 16º CRPM/22º CIPM da cidade de Ceres/GO. Para a fundamentação teórica foi utilizada ainda como base conceitual, levantamentos bibliográficos em livros, teses, dissertações periódicos e revistas, além de sites da internet, em que se estudou os acidentes e os fatores contribuintes para eventuais acidentes de trânsito na cidade em estudo. Também foi verificada a estatística de mortes no trânsito em

Goiás, e posteriormente foram apresentadas soluções que podem minimizar acidentes no trânsito.

A coleta de dados se iniciou através de solicitação realizada pelo próprio autor à Seção Administrativa do 16º CRPM/22º CIPM da cidade de Ceres/GO, onde a pretensão foi o levantamento de ocorrências de acidentes de trânsito com vítimas fatais. Tais informações foram extraídas do software: Registros de Atendimento Integrado (RAI), no período de junho de 2016 a setembro de 2017. As informações foram disponibilizadas através de impressão das ocorrências localizadas, sendo os resultados organizados em planilhas e posteriormente analisados e interpretados por gráficos de setores, afim de identificar os fatores determinantes de tais acidentes. Foi utilizado o software Microsoft Excel versão 2013 para organização das tabelas e elaboração dos gráficos deste estudo.

Finalizando, a apreciação dos dados levou ao entendimento da importância do trabalho da Polícia Militar, visto que ao analisar os índices de acidentes no trânsito, principalmente, os acidentes com vítimas fatais, a PM poderá traçar medidas voltadas à educação para o trânsito, buscando a conscientização de condutores e pedestres, tornando o trânsito mais seguro, menos violento, proporcionando mais tranquilidade à sociedade e à Polícia Militar, que poderá desenvolver suas atividades com mais qualidade. A educação para o trânsito promove uma visão ampla e sólida da realidade do trânsito brasileiro, além de contribuir com um trabalho educativo que viabiliza e provoca a participação social.

Uma importante observação a ser feita, é que a educação para o trânsito visa entre outros, diminuir acidentes bem como outros tipos de violência. O trabalho da Polícia Militar nesse sentido, acarretará benefícios à corporação e à população, pois trará mais segurança aos condutores e pedestres.

Nesse contexto, o crescimento da educação para o trânsito proporciona obter uma visão ampla e sólida da realidade brasileira, além de favorecer um trabalho educativo que viabiliza e estimula a participação social.

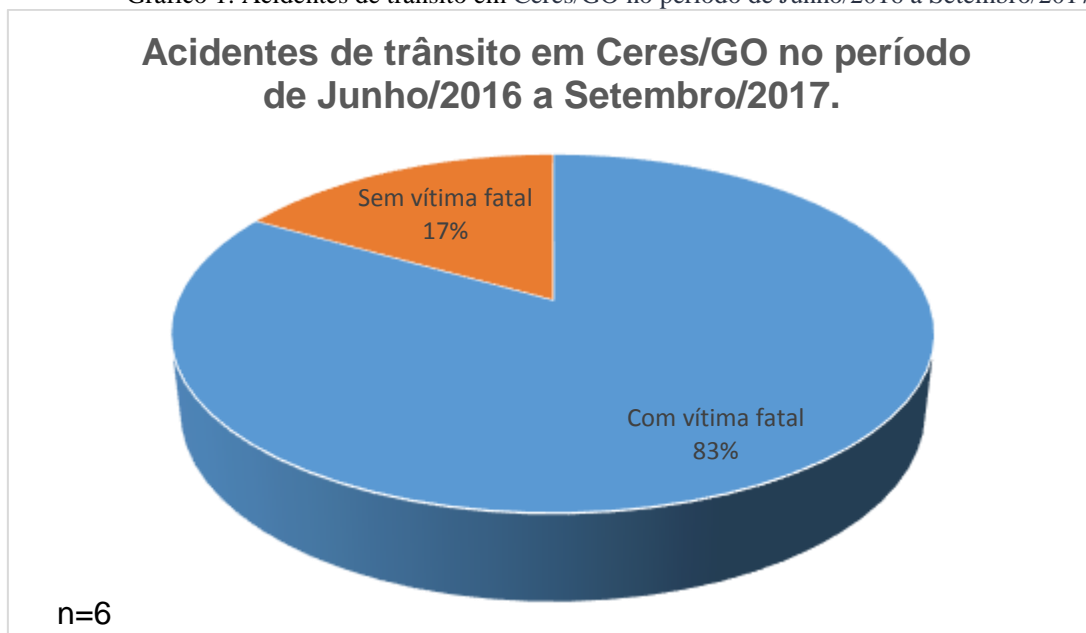
4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Os resultados obtidos com embasamento nas pesquisas bibliográfica e documental para a elaboração do presente artigo, possibilitam afirmar que os acidentes de trânsito têm sido observados em diferentes espaços, temporalidades e sob diversas perspectivas. O estudo mostrou que vários autores acordam em considerar o acidente e seus efeitos como um problema

de Saúde Pública prevenível, uma vez que são decorrentes de deficiências das vias, dos veículos e das falhas humanas.

Na cidade de Ceres/Goiás, de acordo com os Registros de Atendimento Integrado (RAI), emitidos pela 16º CRPM/22º CIPM, no período de junho de 2016 a setembro de 2017, foram registrados seis acidentes com cinco vítimas fatais, como mostra o Gráfico 1. Posteriormente foram identificados os fatores determinantes de tais acidentes.

Gráfico 1: Acidentes de trânsito em Ceres/GO no período de Junho/2016 a Setembro/2017.

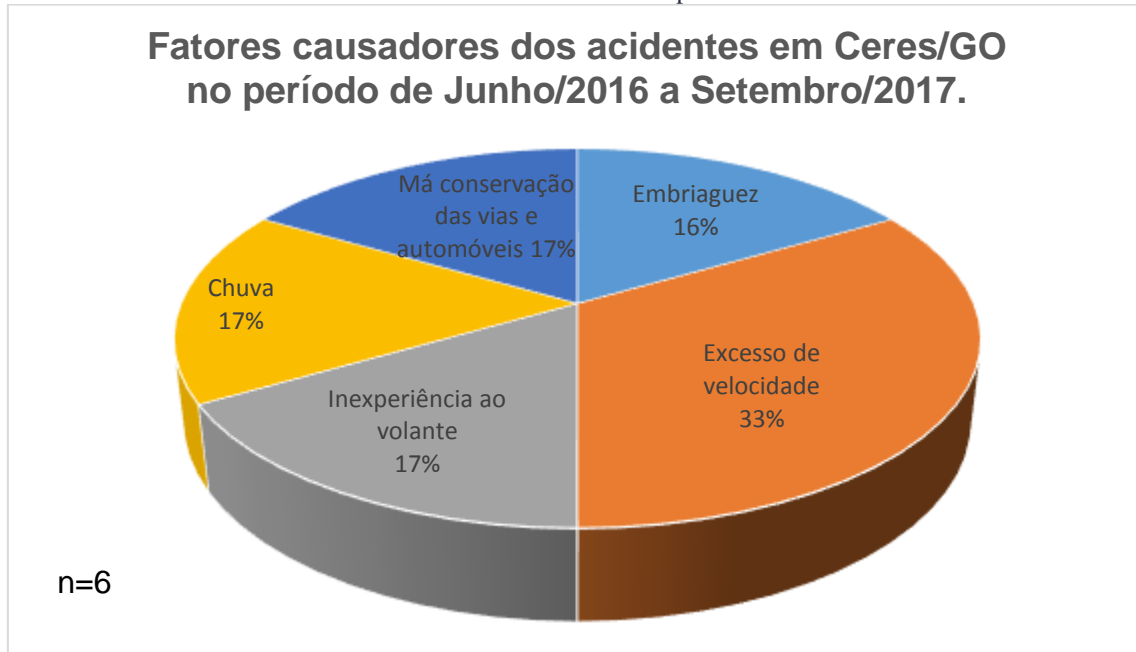


Fonte: RAI, (6/2016 a 9/2017).

De acordo com o Gráfico 1, é um número grande de acidentes, pois, 17% sem vítima fatal e 83% com vítimas fatais, considerando que a cidade de Ceres se estende por 214,3 km² e conta com 22.034 habitantes, conforme o último censo (IBGE, 2016). A densidade demográfica é de 96,5 habitantes por km² no território do município.

No Gráfico 2, são apresentados os fatores que desencadearam os acidentes em Ceres/GO, no período em estudo:

Gráfico 2 - Fatores causadores dos acidentes em Ceres/GO no período de Junho/2016 a Setembro/2017.



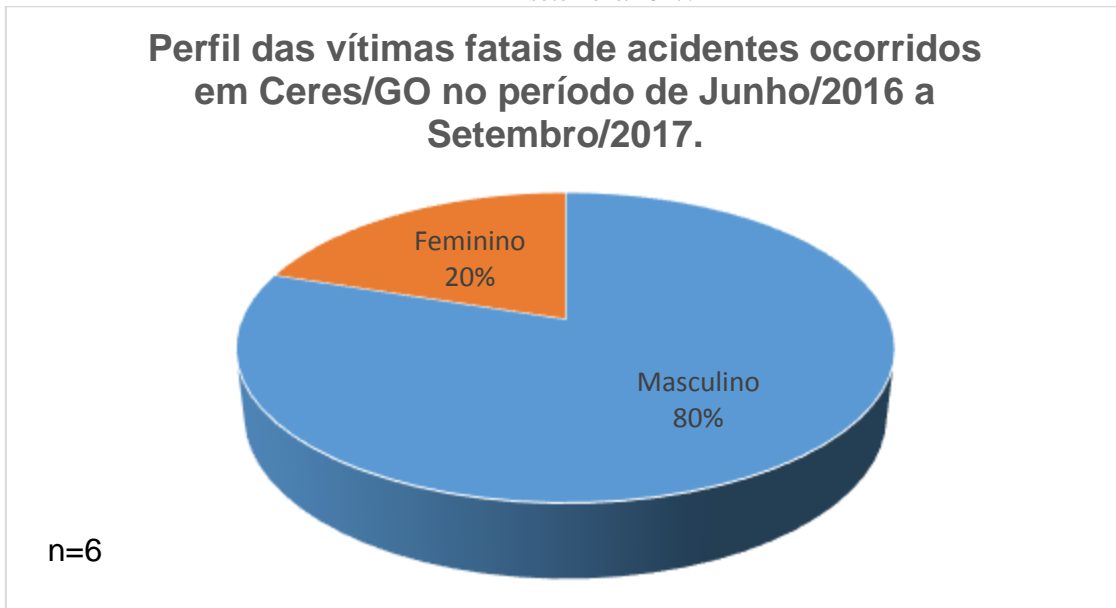
Fonte: RAI, (6/2016 a 9/2017).

Como observado nos acidentes ocorridos em Ceres, os fatores são diversos, entre eles, o consumo de álcool (16%), excesso de velocidade (33%), inexperiência no volante (17%), falta de manutenção tanto em veículos quanto às vias (17%), chuvas (17%), etc.

Pelo estudo documental foi possível precisar que um dos acidentes fatais de trânsito foi proveniente de embriaguez ao volante, outro por provavelmente excesso de velocidade e inexperiência, visto que o condutor se descontrolou e chocou-se com uma árvore. Um dos acidentes não possui narrativa suficiente para precisar os fatores que desencadearam o acontecimento, cita apenas que o veículo saiu da pista e houve o capotamento, possivelmente excesso de velocidade e/ou embriaguez, porém não foi feito teste de etilômetro. Uma colisão transversal causou a morte do condutor de um dos veículos e ferimentos em outras cinco pessoas, sendo um o condutor do outro veículo e outros quatro passageiros do veículo com vítima fatal. As condições do tempo mostraram que chovia no momento da colisão.

Quanto ao perfil das vítimas fatais dos acidentes ocorridos em Ceres/GO, no período em estudo, o Gráfico 3 mostra um resultado predominantemente masculino, e o Gráfico 4 mostra a faixa etária.

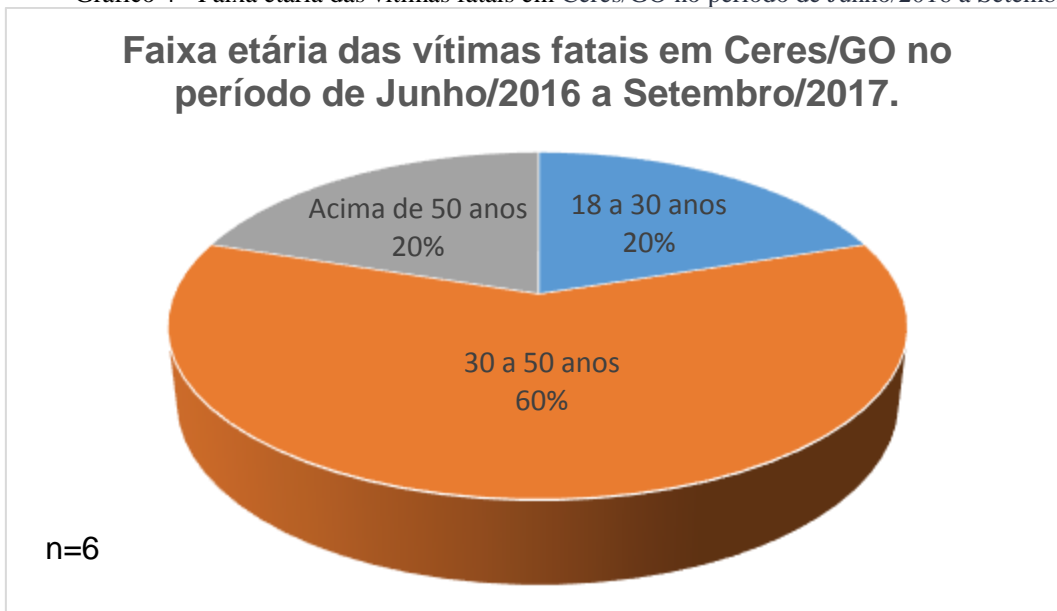
Gráfico 3 – Perfil das vítimas fatais de acidentes ocorridos em Ceres/GO no período de junho/2016 a setembro/2017.



Fonte: RAI, (6/2016 a 9/2017).

Conforme os dados registrados no RAI, emitidos pela 16º CRPM/22º CIPM, Gráfico 3, o índice de acidentes de trânsito com homens, corresponde a 80% do número de acidentes ocorridos no período em estudo.

Gráfico 4 - Faixa etária das vítimas fatais em Ceres/GO no período de Junho/2016 a Setembro/2017.



Fonte: RAI, (6/2016 a 9/2017).

O Gráfico 4 apontou um maior número de vítimas na faixa etária correspondente entre 30 a 50 anos (60%). É importante ressaltar que esses dados são das vítimas fatais, sendo que

nesses documentos, tem registros de outras vítimas não fatais que estavam envolvidas nesses acidentes.

Segundo Dantas (2015) os resultados mostram que para se ter um trânsito seguro, é necessário conscientizar os condutores e pedestres, pois, a conscientização leva à prevenção, e esta, à redução dos índices de mortes no trânsito. Para Dantas diversos problemas existentes no trânsito, podem ser explicados à população por técnicos conhecedores do assunto, com o intuito de instruir e orientar, e desse modo, contribuir para o surgimento de uma melhor conscientização diante dos distintos problemas ocasionados no trânsito, não apenas os acidentes em si, mas também a violência física e verbal.

Os objetivos foram alcançados, visto que pela pesquisa documental, foi possível verificar o comportamento de condutores e pedestres, verificando os fatores causadores de acidentes no trânsito de Ceres/GO; ou seja, excesso de velocidade, embriaguez e inexperiência no trânsito.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Para compreender a origem dos acidentes e desenvolver medidas preventivas, o levantamento de informações sobre os fatores que contribuem para a ocorrência dos acidentes em Ceres/GO, foi feito a partir de informações obtidas no RAI.

Analisando os dados estatísticos extraídos do RAI, no período de junho de 2016 a setembro de 2017 na 16^o CRPM/22^o CIPM da cidade de Ceres/GO, constatou-se que o excesso de velocidade foi o fator que mais influenciou os acidentes de trânsito neste período.

Observou-se nesta pesquisa que a mortalidade por acidentes de trânsito e o comportamento dos motoristas estão intrinsicamente ligados e com mais ênfase entre o sexo masculino. Quanto à faixa etária, a pesquisa mostrou que 60% dos acidentes ocorridos no período estudado foi entre 30 e 50 anos, embora a faixa etária entre os 18 e 30 anos também foi alta, tendo chegado a 20% dos acidentes.

Verificou-se que os números não se mostram muito propícios para a redução de acidentes, muito pelo contrário apresentaram alto índice de mortalidade (83%). O que leva a reflexão sobre quais medidas poderão contribuir para a melhoria dos níveis de segurança viária e alcançar as metas propostas pela Organização das Nações Unidas e Organização Mundial de Saúde.

Acredita-se que a educação é a peça chave para a tão almejada mudança de comportamento no trânsito. Nesse contexto, entende-se que medidas como a difusão de uma consciência ou cultura de segurança no trânsito através de ações de educação para o trânsito em todos os níveis da sociedade, bem como barreiras educativas, com a finalidade específica de educar e não punir os infratores; palestras em escolas abrangendo todos os níveis, com conteúdo para formar nos alunos uma consciência de responsabilidade com a humanização do trânsito; seminários e campanhas educativas nas empresas de grande porte, em associações comerciais, nos *shoppings centers* e em outros locais com grande aglomeração de pessoas, como praças, feiras livres etc. utilizar também o simulador de direção veicular como ferramenta pedagógica e de inovação tecnológica, proporcionando para quem ainda não dirige, uma noção do que é o trânsito quando se está dirigindo.

A Polícia Militar vem desde 1998 desenvolvendo ações conjuntas com as escolas e famílias por meio do PROERD, onde o policial fardado tem contato direto com estudantes, e os assuntos abordados têm relação direta com habilidades a serem desenvolvidas e conhecimentos para a resistência e pressão de companheiros frente ao oferecimento de drogas.

Estas ações demonstram resultados satisfatórios, chegando à 770 mil formandos em Goiás. A educação para trânsito mais seguro, assim como a conscientização dos riscos ocasionados pela imprudência podem ser tratados de forma similar com as atividades desenvolvidas pelo PROERD, com aulas temáticas que abordem os principais problemas a serem evitados, objetivando educar e prevenir futuras imprudências e incidentes com vítimas fatais, ou mutiladas.

REFERÊNCIAS

A FORÇA POLICIAL. **Atividade de policiamento de trânsito**. São Paulo: ed. Digital nº 02/2016. Disponível em: <<http://www3.policiamilitar.sp.gov.br>> Acesso em: 18 jan. 2018.

BRAGA, Marilita Gnecco de Camargo. Acidentes de trânsito no Brasil: agressão cotidiana ao meio-ambiente urbano. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro, v. 29, n. 2, p.27-32, 1995.

BRASIL. CONTRAN. Resolução nº 168 de 14 de dezembro de 2004. **Estabelece Normas e Procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos**. D.O.U., Brasília, DF, 22 de dez. de 2004. Seção 1, p. 73.

_____. IBGE. **Estimativa Populacional**, 2016. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em: 21 mar. 2018.

_____. Lei nº 13146, de 06 de julho de 2015. **Institui a lei brasileira de inclusão da pessoa com deficiência**. D.O.U., Brasília, DF, 7 de jul. de 2015. Seção 1, p. 2.

_____. Lei nº 9503, de 23 de setembro de 1997. **Institui o Código de Trânsito Brasileiro**. D.O.U., Brasília, DF, 24 de set. de 1997. Seção 1, p. 21201.

_____. Policia Rodoviária Federal. **Mortos, feridos e acidentes graves nas rodovias federais no Paraná**. 2016. Disponível em: <www.prf.gov.br>. Acesso em: 25 jan. 2018.

BROUGHTON, J.; MARKEY, K. A.; ROWE, D. **Um novo sistema para registro de fatores contributivos em acidentes rodoviários**. Londres, 1998.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro. **Estimativa dos custos dos acidentes de trânsito no Brasil com base na atualização simplificada das pesquisas anteriores do IPEA**. Brasília, 2009. Disponível em: <<http://repositorio.ipea.gov.br>> Acesso em: 21 mar. 2018.

CRUZ, R. M. O processo de conhecer em avaliação psicológica. In: R. M. Cruz, J. A. Alchieri & J. Sarda (Orgs.). **Avaliação e medidas psicológicas**. Itatiba: Casa do Psicólogo, 2013.

CRUZ, Roberto Moraes; ALCHIERI, João Carlos; HOFFMANN, Maria Helena. **Comportamento Humano no Trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2013.

DANTAS, Wagna Eliza Macedo da Silva. **Violência no trânsito e a má formação do condutor: uma análise do ensino-aprendizagem nas autoescolas de Natal/RN**. [Artigo Científico]. 27 f. Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2015.

DETRAN-GO. **Goiás é o quarto Estado que mais reduziu índice de mortes no trânsito**. 2017. Disponível em: <<http://detran.go.gov.br>> Acesso em: 11 fev. 2018.

FERREIRA FILHO, Manoel Xavier. **Em artigo, presidente do DETRAN-GO aborda campanha de conscientização e segurança no trânsito**. 2017. Disponível em <<http://detran.go.gov.br>> Acesso em: 21 jan. 2018.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). **Mortes por acidentes de transporte terrestre no Brasil: Análise dos sistemas de informação do Ministério da Saúde.** Texto para Discussão, número 2212, julho 2016. Brasília: IPEA, 2016.

LAJOLO, Mariana. **Trânsito no Brasil mata 47 mil por ano e deixa 400 mil com alguma sequela.** 2017. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/seminariosfolha>>. Acesso em: 15 jan. 2018.

_____. **Violência no trânsito mata tanto quanto a violência pública.** OBSERVATORIO NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA. Disponível em: <<https://www.onsv.org.br>> Acesso em: 12 jan. 2018.

MANTOVANI, Roberta. Educando para o Trânsito. Disponível em: <<http://www.educarparaotransito.blogspot.com.br>>. Acesso em: 10 jan. 2018.

MARCHIORI, Raphael. **Álcool e velocidade causam 65% das mortes no trânsito.** Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br>> Acesso em: 15 jan. 2018.

Organização Mundial da Saúde (OMS). **Segurança rodoviária na região das américas.** 2016. Disponível em: <<http://www.who.int>>. Acesso em: 20 jan. 2018.

_____. **Situação global sobre segurança rodoviária.** 2015. Disponível em: <<http://www.who.int>>. Acesso em: 22 jan. 2018.

PORTAL DO TRÂNSITO BRASILEIRO, REGRAS. **Educação para o trânsito.** 2017. Disponível em: <<http://www.transitobr.com.br>> Acesso em: 10 jan. 2018.

SINCORGO – Sindicato dos Corretores de Seguros de Goiás. **Cai o número de mortes no trânsito em Goiás,** 2017. Disponível em: <<http://sincorgo.com.br>> acesso em: 15 jan. 2018.

TRINTA, Z. A. **Impactos ambientais provocados pelo trânsito urbano.** 2003. Disponível em: <www.univercidade.edu/html>. Acesso em: 10 jan. 2018.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **A cidade o transporte e o trânsito.** São Paulo: Polivros, 2005. 127 p.