



**Ministério da Educação – MEC**  
**Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – CAPES**  
**Diretoria de Educação a Distância – DED**  
**Universidade Aberta do Brasil – UAB**  
**Programa Nacional de Formação em Administração Pública – PNAP**  
**Universidade de Brasília – UnB**  
**Departamento de Administração - ADM**

**MARCELO OCTÁVIO**

**EDUCAÇÃO:**  
**UM CAMINHO PARA UM TRÂNSITO MENOS VIOLENTO.**

Brasília – DF

2015

MARCELO OCTÁVIO

**EDUCAÇÃO:  
UM CAMINHO PARA UM TRÂNSITO MENOS VIOLENTO.**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharelado em Administração Pública pela UnB – Universidade de Brasília.

Orientadora: Profa. Ma. Vanessa Cabral Gomes.

Brasília – DF

2015

Octávio, Marcelo.

Educação: Um caminho para um trânsito menos violento. / Marcelo Octávio. – Brasília: UnB, 2015.

58 p.

Orientadora: Profa. Ma. Vanessa Cabral Gomes.

Trabalho de Conclusão de Curso (Administração Pública) - Universidade de Brasília – UnB.

1. Educação; 2. Políticas Públicas 3. Trânsito; 4. Violência.



**Ministério da Educação – MEC**  
**Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – CAPES**  
**Diretoria de Educação a Distância – DED**  
**Universidade Aberta do Brasil – UAB**  
**Programa Nacional de Formação em Administração Pública – PNAP**  
**Universidade de Brasília – UnB**  
**Departamento de Administração - ADM**

Autor do Trabalho: Marcelo Octávio.

Título do trabalho: Educação: Um caminho para um trânsito menos violento.

Monografia apresentada como exigência parcial para a obtenção do título de Bacharel em Administração Pública pela Universidade de Brasília – UnB.

Aprovada em: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

Nota: \_\_\_\_\_

### **BANCA EXAMINADORA**

---

Profa. Ma. Vanessa Cabral Gomes  
Orientadora

---

Prof. Dr. Cleidson Nogueira Dias  
Examinador

Este trabalho é dedicado à minha querida e saudosa irmã, Ana Paula Octávio, que aos 15 anos de idade, faleceu em um acidente de trânsito na cidade de Ribeirão Preto- SP em 28 de Outubro de 1990 juntamente com seu namorado de 18 anos de idade, que dirigia em alta velocidade e embriagado, devido à falta de educação e de respeito ao trânsito, comuns em nosso país. Dedico também à minha querida e amada esposa Thalita e ao meu querido e amado filho Pedro que tanto me incentivam e me apoiam nesta vida. E, acima de tudo, a Deus, pois sem Ele nada seria possível, nem mesmo a vida.

## **Agradecimentos**

Agradeço, primeiramente, a Deus que nos ilumina, nos protege e nos abençoa a cada dia de nossas vidas, nos fortalecendo e nos fazendo ter fé para crer que tudo é possível se estivermos com Ele, em nome de Jesus Cristo.

Agradeço imensamente à Thalita Dal Picolo Octávio, minha querida e amada esposa, companheira e colega de curso, pelo incentivo, pelas cobranças e por me fazer acreditar que sempre é possível alcançar nossos sonhos, mesmo que tardiamente.

Agradeço ao meu querido e amado filho Pedro, pelo seu amor, seu carinho, seu encantamento e sua alegria que nos torna felizes a cada dia.

Agradeço aos meus pais, Rita Helena e José Geraldo, que sempre me orientaram e me educaram para que eu me tornasse uma pessoa do bem.

Agradeço a todos os meus colegas de curso, especialmente, ao Rodrigo Macedo Martinelli e ao Denys de Oliveira Cândido, que em muitas horas nos serviram de verdadeiros orientadores tirando nossas dúvidas e nos ajudando nos encontros presenciais e mesmo à distância.

Agradeço à nossa querida tutora presencial Lucila Pimenta, que nos acolheu como seus filhos, pelo incentivo e pela insistência em nos orientar e nos fazer acreditar que chegaríamos até aqui.

Agradeço à minha orientadora Professora Ma. Vanessa Cabral Gomes, pelo seu tempo e pela orientação de forma acertada com que me fez encontrar a melhor maneira para confeccionar este trabalho.

Agradeço a todos os tutores que nos orientaram e nos avaliaram em cada etapa do curso, interagindo e tirando nossas dúvidas em relação às atividades conforme nos eram apresentadas.

Agradeço à UnB – Universidade de Brasília pela oferta do curso de Bacharelado em Administração Pública, juntamente com a UAB (Universidade Aberta do Brasil).

Agradeço, por fim, a todos aqueles que contribuíram para que fosse possível alcançar este objetivo tão importante para a minha vida, que é a minha formação pessoal e profissional.

*“Se a educação sozinha não transforma a sociedade, sem ela tampouco a sociedade muda”.*  
(Paulo Freire)

## RESUMO

O presente trabalho tem como objetivo apresentar as principais políticas públicas educacionais de trânsito utilizadas no Brasil, referentes, principalmente, ao ato de dirigir sob o efeito de bebida alcoólica. Foi feita uma pesquisa empírica de caráter exploratório e descritivo, com métodos de pesquisa bibliográfica e documental, com abordagem qualitativa e com coleta de dados secundários disponíveis na internet, como artigos científicos, monografias e publicações não acadêmicas. A revisão da literatura conta com relatórios técnicos, referências bibliográficas de artigos, monografias e Legislação Brasileira. Foram identificados problemas relativos a políticas públicas de educação para o trânsito, pois as principais causas de acidentes no país estão relacionadas ao comportamento humano, principalmente quando este comportamento está relacionado ao uso de álcool antes de dirigir. Alguns autores pesquisados sugerem soluções relacionadas à educação para o trânsito, desde a fase escolar até a idade adulta, para que seja possível termos um trânsito menos violento no Brasil, as quais constam nas principais políticas públicas encontradas sobre o tema.

**Palavras chave** – Educação; Políticas Públicas; Trânsito; Violência.



## LISTA DE IMAGENS

- Imagem 1** – “Que tipo de motorista você está criando?” – Campanha da TAC – Transport Accident Comission – para destacar o papel dos pais no processo de formação do comportamento de seus filhos no trânsito.....31
- Imagem 2** – “Qualquer dose pode ser a gota d’água”, publicada em 16 de maio de 2012 pelo site Campanha Lei Seca.....32
- Imagem 3** – Campanha especial de Carnaval lançada pelo DENATRAN em 2013 para a conscientização de motoristas para a redução do número de acidentes de trânsito que tendem a aumentar em épocas de feriados.....32
- Imagem 4** – Campanha bem humorada da prefeitura do município de Piracicaba - SP alertando para os perigos de dirigir usando o celular.....33
- Imagem 5** – Logo da "Semana Nacional de Trânsito do DENATRAN de 2010, referente ao uso do cinto de segurança e da cadeirinha da segurança para crianças .....34
- Imagem 6** – Campanha "Semana Nacional de Trânsito do DENATRAN da década de 2011/2020 em prol da redução de acidentes de trânsito no Brasil.....34
- Imagem 7** - Representação do Trânsito nas escolas segundo as Diretrizes Nacionais para Educação para o Trânsito. ....46

## LISTA DE TABELAS

<b>Tabela 1</b> - Quantidade de acidentes, feridos e mortos de 2010 a 2014.....	19
<b>Tabela 2</b> - Causas dos acidentes e percentuais de mortos em relação à causa do acidente de 2010 a novembro de 2014 .....	21

**LISTA DE FIGURAS**

<b>Figura 1:</b> Figura explicativa referente ao aumento de valores de multas ocorrido em Novembro 2014.....	de de 24
--	----------------

## LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas.

AT – Acidentes de Trânsito.

CNH – Carteira Nacional de Habilitação.

CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito.

CNE – Conselho Nacional de Educação.

CEB – Câmara de Educação Básica.

CTB – Código de Trânsito Brasileiro.

DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito.

DENIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes.

dg – Decigrama.

DPVAT – Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre.

ENEM – Exame Nacional do Ensino Médio.

EUA – Estados Unidos da América (país).

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada.

mg – Miligrama.

OMS – Organização Mundial de Saúde.

PPD – Permissão para Dirigir.

# SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>14</b>
1.1	Formulação do Problema .....	14
1.2	Objetivo Geral.....	15
1.3	Objetivos Específicos .....	15
1.4	Justificativa .....	16
<b>2</b>	<b>REFERENCIAL TEÓRICO .....</b>	<b>17</b>
2.1	Acidentes de trânsito .....	17
2.2	Condutores educados ou multas altíssimas .....	22
2.3	Informação, educação, habilitação e consequências .....	25
2.4	Educação para o trânsito.....	28
2.5	Campanhas publicitárias sobre trânsito no Brasil .....	31
2.6	Bebida e direção.....	36
<b>3</b>	<b>MÉTODO DE PESQUISA .....</b>	<b>39</b>
3.1	Tipo e descrição geral da pesquisa .....	39
3.2	Caracterização do objeto ou fenômeno de estudo .....	39
3.3	População e amostra.....	40
3.4	Procedimentos da coleta e de análise de dados .....	40
<b>4</b>	<b>RESULTADOS E DISCUSSÃO .....</b>	<b>41</b>
4.1	Política Nacional de Trânsito segundo o CONTRAN.....	41

4.2	Política Nacional Para a Redução da Morbimotalidade por Acidentes e Violência.....	44
4.3	Código de Trânsito Brasileiro - CTB .....	44
4.4	Diretrizes Nacionais para a Educação para o Trânsito na Pré-Escola e no Ensino Fundamental .....	45
<b>5</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>48</b>
	<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>51</b>

## 1 INTRODUÇÃO

Segundo Bacchieri e Barros (2011, p. 950), o Brasil é “considerado um dos países com o trânsito mais violento do mundo”. Diariamente são publicadas em jornais e TVs, notícias sobre acidentes de trânsito. Acidentes estes que poderiam ter sido evitados por meio da educação no trânsito e de uma fiscalização mais eficiente em todo o território nacional.

Mesmo com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), instituído pela Lei nº 9.503/1997, e implantado em 1998, houve um aumento do número de mortos em acidentes de trânsito computados no ano de 2008, ou seja, dez anos depois da implantação do CTB ainda não tinham sido obtidos resultados positivos referentes à redução do número de acidentes de trânsito e conseqüentemente de vítimas fatais em nosso país (BACCHIERI e BARROS, 2011).

Muitos acidentes no Brasil são decorrentes do ato de dirigir sob o efeito de bebidas alcoólicas (PINSKY e PAVARINO FILHO, 2007). Em 2008 a Lei Seca torna-se mais rígida em relação à tolerância de níveis de álcool no sangue de motoristas, que considera o ato de beber e dirigir como um crime e que está sujeito a multas altíssimas, visando a redução do número deste tipo de infração, do número de acidentes de trânsito e, conseqüentemente, de mortos e feridos decorrentes destes (BACCHIERI e BARROS, 2011).

### 1.1 Formulação do problema

Notícias sobre acidentes trânsito sempre são destaque em jornais e TV, principalmente quando estas tratam de tragédias com mortos e feridos, enfim, vítimas de graves acidentes de trânsito. Mas, infelizmente, poucas são as notícias a respeito de trabalhos voltados para a segurança e a educação no trânsito (SIMIONI, 2007). O Brasil é considerado um país com um dos trânsitos mais perigoso do mundo, onde “ocorre um acidente para cada 410 veículos em circulação”

(PINHEIRO *et al.*, 2006, p. 2). Novas leis de trânsito foram implantadas com o intuito de reduzir o número de acidentes no país, como a Lei Seca, em sua versão de 2008 e em sua alteração ainda mais rígida de 2012, que prevê punições severas para motoristas que forem flagrados dirigindo sob o efeito de álcool (CISA, 2015). Nos Estados Unidos uma pesquisa apontou que os acidentes fatais por decorrência do ato de beber e dirigir ocorrem, principalmente, nos finais de semana no período das 18h às 6h (CAMPOS *et al.*, 2012). No Brasil isso não é diferente, as noites e as madrugadas por aqui também são bem violentas em se tratando de desrespeito às leis de trânsito, principalmente quanto à imprudência e a combinação álcool e direção (SILBER *et al.*, 2002). Apesar de todos os esforços voltados para o desenvolvimento do Código de Trânsito Brasileiro e para a criação de novas leis de trânsito com punições cada vez mais severas, entende-se que isso tudo ainda não seja suficiente para resolver os problemas relacionados aos acidentes de trânsito no Brasil (BACCHIERI e BARROS, 2011). Portanto, deseja-se saber: Quais são as principais políticas públicas educacionais de trânsito que o Brasil vem implementando, referentes ao ato de dirigir sob o efeito de bebida alcoólica?

## **1.2 Objetivo Geral**

O objetivo geral desta pesquisa é apresentar as principais políticas públicas educacionais de trânsito utilizadas no Brasil referentes, principalmente, ao ato de dirigir sob efeito de bebida alcoólica.

## **1.3 Objetivos Específicos**

- Identificar as principais causas de acidentes de trânsito no Brasil;
- Avaliar as campanhas de educação no trânsito existentes no país em relação ao comportamento dos condutores de veículos.



- Descrever a importância da educação desde a infância em relação ao comportamento humano no trânsito para que a legislação de trânsito do país seja verdadeiramente respeitada, e para que haja civilidade entre os usuários do trânsito, evitando assim, os acidentes.
- Analisar se no Brasil, políticas públicas de educação no trânsito como campanhas educacionais para conscientização de condutores e futuros condutores, estão sendo desenvolvidas e aplicadas, visando, principalmente, o ato de dirigir sob o efeito de bebidas alcoólicas.

#### **1.4 Justificativa**

Esta pesquisa visa, principalmente, a preservação da vida. Muitas delas são perdidas e muitas pessoas sofrem com as sequelas irreversíveis decorrentes de grande parte dos acidentes de trânsito (AT). Os resultados desta pesquisa mostram os benefícios da educação para o trânsito à população brasileira como um todo, pois todos fazem parte do trânsito, seja dirigindo um veículo ou como passageiro. Seja fora de veículos, como pedestres, ou ciclistas. Afinal, quando pensamos em trânsito, não pensamos somente em veículos, mas sim, no conjunto formado por veículos e pessoas. Do mesmo modo que acidentes não ocorrem somente entre veículos, eles também podem envolver veículos e pessoas, como um atropelamento por exemplo.

Diante disso, verifica-se também que os acidentes de trânsito geram altos custos para a administração pública em relação aos gastos com os atendimentos de emergências na área da saúde e também com as indenizações por meio do Seguro DPVAT, pois os custos para o poder público poderiam ser bem menores com a prevenção de acidentes do que com a grande quantidade de atendimentos médicos e de indenizações decorrentes destes acidentes (PALU, 2013).

Com uma política mais efetiva em relação à educação para o trânsito brasileiro, com foco na redução do número de acidentes, conseguimos enxergar uma possibilidade de avanço no controle efetivo de uma melhor qualidade do trânsito no país. Devido a isso, entende-se que existe a necessidade de

investimentos constantes em novas pesquisas e na aplicação de novos programas para a obtenção de resultados favoráveis a essa redução.

## **2 REFERENCIAL TEÓRICO**

É fato que o número de veículos automotores em circulação em nosso país vem crescendo ano a ano, devido à facilidade de créditos e financiamentos para a aquisição dos mesmos. No Brasil, somente entre os anos 2000 e 2010 houve um aumento de 119% da frota de veículos atingindo o total de 65 milhões (CAIAFFA e FRICHE, 2012). A consequência desse crescimento da frota de veículos é o aumento da possibilidade da ocorrência de acidentes entre veículos e também de acidentes entre veículos e pessoas, como atropelamento de pedestres, ciclistas, etc.

Mas não é só o aumento desenfreado de veículos em circulação que faz com que aumente a probabilidade de ocorrência de acidentes. A falta de educação, respeito e civilidade dos condutores destes veículos que vão disputar os pequenos espaços que lhes sobra é que é a grande questão. Campanhas educacionais de trânsito são desenvolvidas ano a ano com o intuito de tentar conscientizar os condutores de veículos a utilizarem os equipamentos de segurança, além de tentar prevenir acidentes e reduzir a quantidade destes. Porém, acredita-se que com uma educação a partir da infância do ser humano, seria possível uma melhor conduta por parte dos usuários de trânsito decorrente do aprendizado da civilidade e do respeito ao próximo. A consequência dessa educação pode contribuir e muito para a redução dos acidentes, tornando-os realmente acidentes e não algo resultante da imprudência das pessoas. Com isso o país fica menos refém destas tais campanhas preventivas (SIMIONI, 2007).

### **2.1 Acidentes de trânsito**

Em todo o mundo, morrem, por ano, cerca de 1,2 milhões de pessoas vítimas de acidentes de trânsito, sendo que 90% destes acontecem em países de baixa e média renda, como o Brasil, que com a criação do Código de Trânsito

Brasileiro em 1998, realizou-se uma das tentativas para a redução destes números, já que o país é visto como possuidor de um dos trânsitos mais violentos do mundo (BACCHIERI e BARROS, 2011). Conforme afirmação de Marín-León (2012), o Brasil é um dos dez países que concentram mais de 60% das mortes por acidentes de trânsito no mundo. É um número realmente alto, pois representa, em um único país, mais da metade do número das mortes em todo o mundo. Fica clara a explicação da afirmação acima quando vemos que no início dos anos 2000, enquanto que no Brasil acontecia um acidente para cada 410 veículos em circulação, na Suécia o número era muito diferente, ou seja, para cada 21,4 mil veículos em circulação ocorria um acidente. Em países desenvolvidos existe, e sempre existiu, uma real preocupação com os acidentes de trânsito, já no Brasil isso precisa ser mais trabalhado (PINHEIRO *et al.*, 2006).

O número de mortos decorrentes de acidentes de trânsito por aqui só não é maior porque o Brasil não segue as orientações da OMS de incluir nas estatísticas, as mortes, em decorrência de acidentes de trânsito, ocorridas após 30 dias do acidente. Conforme recomendação da ABNT, apenas são registradas as mortes ocorridas por causa de acidentes após 3 dias do ocorrido. Se uma pessoa, após um acidente de trânsito, for socorrida em um hospital e vier a falecer após estes 3 dias recomendados pela ABNT, não fica computado nas estatísticas que esta morte foi decorrente de acidente de trânsito, mas sim por causas posteriores ao acidente. Isso sem contar que muitos acidentados, na entrada em hospitais não são identificados como vítimas de acidentes de trânsito, mas sim como vítimas de acidentes em geral (MARÍN e QUEIROZ, 2000).

Abaixo, na Tabela 1, é possível verificar quanto ao número de acidentes em rodovias federais de 2010 a 2014 da PRF (Polícia Rodoviária Federal), que os dados oscilam entre os anos citados, contudo, há uma queda nestes números quando falamos no ano de 2014, principalmente nos quesitos “Quantidade de Acidentes” e “Quantidade de Feridos”, juntamente com o número de mortos que também obteve uma pequena queda em 2014.

**Tabela 1 – Quantidade de acidentes, feridos e mortos de 2010 a 2014.**

<b>ACIDENTES – VALORES ABSOLUTOS</b>			
<b>Acidentes, feridos e mortos, valores absolutos: 2010 a 2014</b>			
<b>Ano</b>	<b>Qtd Acidentes</b>	<b>Qtd Feridos</b>	<b>Qtd Morto</b>
2010	183.464	103.209	8.623
2011	192.327	106.818	8.674
2012	184.532	104.434	8.660
2013	186.692	103.743	8.425
2014	153.677	90.763	7.466

  

<b>Variação % de acidentes, feridos e mortos</b>			
<b>Ano</b>	<b>Acidentes</b>	<b>Feridos</b>	<b>Mortos</b>
2011/2010	4,8%	3,5%	0,6%
2012/2011	-4,1%	-2,2%	-0,2%
2013/2012	1,2%	-0,7%	-2,7%
2014 /2013 (jan a nov)	-9,3%	-2,7%	-1,1%

  

<b>ACIDENTES – VALORES RELATIVOS À FROTA</b>			
<b>Acidentes, feridos e mortos, relativos à frota</b>			
<b>Ano</b>	<b>Acidentes</b>	<b>Feridos</b>	<b>Mortos</b>
2010	2949,13	138,58	1659,41
2011	2837,28	127,92	1576,07
2012	2511,25	117,72	1421,15
2013	2361,94	106,51	1312,13
2014	1828,37	88,77	1079,41

  

<b>Variação % de acidentes, feridos e mortos; relat. à frota</b>			
<b>Ano</b>	<b>Acidentes</b>	<b>Feridos</b>	<b>Mortos</b>
2011/2010	-3,8%	-7,7%	-5,0%
2012/2011	-11,5%	-8,0%	-9,8%
2013/2012	-5,9%	-9,5%	-7,7%
2014/2013 (jan a nov)	-15,0%	-7,3%	-8,8%

Fonte: PRF, 2015.

Em seguida, na Tabela 2 é possível visualizar as causas dos acidentes. Por meio desta tabela, é possível ver que, mesmo que discreto, é visível o aumento

da porcentagem de causas de acidentes referente à “Não Guardar Distância de Segurança”, “Velocidade Incompatível”, “Desobediência à Sinalização” e “Ingestão de Álcool”.

Observando ainda a Tabela 2 abaixo, é possível observar o aumento do percentual de mortos em relação à causa do acidente, que só no quesito “Ingestão de álcool”, pulou de 4,7% em 2010 para 6,2% em 2014, mesmo com a Lei Seca em suas versões mais rígidas em vigor.

Estes números são o verdadeiro retrato do mau comportamento, do desrespeito e da falta de educação dos condutores brasileiros. É possível concluir que estes quesitos demonstram que o perfil do condutor brasileiro é cada vez mais egoísta e irresponsável, mesmo com leis severas em vigor em nosso país aplicando multas altíssimas para inibir tais atos.

Assim, fica clara a necessidade de políticas de educação desde a infância em conjunto com as campanhas que já existem para contribuir para a redução de acidentes no Brasil (SIMIONI, 2007).

Por isso é possível entender Diniz *et al.* (2008), quando afirma que a sociedade civil vem cobrando do Estado uma postura de resgate à cidadania, ou seja, a criação de novas políticas de trânsito mais eficientes e efetivas, com foco na segurança e na melhor qualidade de vida, como políticas de educação.

E por falar em educação, as principais causas de acidentes de trânsito no Brasil estão relacionadas ao mau comportamento de motoristas de veículos motorizados (MARÍN-LEÓN, 2003).

Exemplos dessa imprudência se relacionam com o descaso com a faixa de pedestre, o excesso de velocidade, a ingestão de bebida alcoólica antes de dirigir, a falta de paciência, a falta de respeito aos demais usuários do trânsito e também aos sinais e às leis de trânsito.

**Tabela 2** - Causas dos acidentes e percentuais de mortos em relação à causa do acidente de 2010 a novembro de 2014.

<b>ACIDENTES – CAUSAS</b>					
<b>Percentual de acidentes em relação à causa, 2010 a nov de 2014</b>					
<b>Descrição das Causas</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
<u>Falta de atenção</u>	33,2%	33,0%	33,2%	33,7%	32,7%
<u>Outras</u>	31,0%	29,4%	26,9%	23,6%	23,1%
<u>Não guardar distância de segurança</u>	8,5%	9,0%	10,2%	11,6%	11,5%
<u>Velocidade incompatível</u>	7,5%	8,4%	9,1%	10,0%	10,3%
<u>Desobediência a sinalização</u>	3,9%	4,1%	4,2%	4,3%	4,9%
<u>Ingestão de álcool</u>	3,7%	3,9%	4,1%	4,0%	4,4%
<u>Defeito mecânico em veículo</u>	3,8%	3,6%	3,7%	3,8%	4,1%
<u>Animais na Pista</u>	2,6%	2,6%	2,6%	2,6%	2,2%
<u>Dormindo</u>	2,4%	2,3%	2,5%	2,6%	2,8%
<u>Ultrapassagem indevida</u>	2,1%	2,2%	2,2%	2,4%	2,5%
<u>Defeito na via</u>	1,3%	1,5%	1,3%	1,5%	1,6%

  

<b>Percentual de mortos em relação à causa do acidente, 2010 a nov de 2014</b>					
<b>Descrição das Causas</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
<u>Outras</u>	46,2%	42,0%	39,1%	37,9%	36,9%
<u>Falta de atenção</u>	20,1%	20,0%	19,3%	17,9%	18,4%
<u>Velocidade incompatível</u>	9,9%	11,3%	12,7%	14,7%	14,0%
<u>Ultrapassagem indevida</u>	7,4%	9,7%	9,4%	9,2%	9,0%
<u>Ingestão de álcool</u>	4,7%	4,0%	5,6%	5,1%	6,2%
<u>Desobediência a sinalização</u>	3,7%	4,6%	4,3%	4,9%	5,7%
<u>Dormindo</u>	3,2%	3,3%	3,8%	4,4%	3,9%
<u>Defeito mecânico em veículo</u>	1,6%	2,0%	2,0%	1,9%	2,1%
<u>Animais na Pista</u>	1,2%	1,3%	1,5%	1,4%	1,2%
<u>Não guardar distância de segurança</u>	1,1%	0,9%	1,1%	1,6%	1,3%
<u>Defeito na via</u>	1,0%	1,0%	1,0%	1,1%	1,2%

Fonte: PRF, 2015.

O egoísmo e a falta de civilidade e respeito também fazem parte da lista de exemplos do mau comportamento de muitos condutores e são algumas das características dos infratores e causadores de acidentes. Como no simples exemplo

que Hoffmann *et al.* (2003) nos apresenta sobre essas atitudes egoístas como estacionar em fila dupla incomodando vários motoristas, ou seja, pequenas atitudes equivocadas que interferem no bom andamento do trânsito e que podem causar um acidente a qualquer momento tirando a vida de mais um ser humano.

Portanto, é preciso reduzir o número de acidentes para, conseqüentemente, fazer reduzir o número de vítimas relacionadas a estes acidentes, sejam vítimas com vida, mas com possíveis sequelas irreversíveis, ou até vítimas fatais.

Além de evitarmos a perda de vidas, o custo para a Administração Pública também reduziria, pois a cada atendimento de resgate de vítimas de acidentes de trânsito, mais a continuidade no tratamento dessas vítimas e os altos custos de indenizações do seguro DPVAT, geram despesas altíssimas para os cofres públicos, pois os acidentes de trânsito, além de representarem um grande problema para a saúde pública, geram um custo anual de 1 a 2% do PIB para países subdesenvolvidos, como é o caso do Brasil que registra a geração do custo de 1% do PIB nacional (PINHEIRO *et al.*, 2006).

## **2.2 Condutores educados ou multas altíssimas**

O bom desempenho do trânsito é verdadeiramente prejudicado por atitudes inadequadas de alguns condutores de veículos, criando situações de perigo para todas as pessoas que utilizam as vias públicas como pedestres ou ciclistas e também para os próprios motoristas, colocando vidas em risco. Estas atitudes inadequadas podem ser decorrentes da falta de conhecimento dos procedimentos corretos sobre a forma de agir no trânsito ou por falta de informação ou mesmo por falta de respeito às leis e aos seus semelhantes. O que também pode ocorrer é o fato de alguns destes condutores colocarem, como prioridade, os seus interesses particulares em relação aos interesses da coletividade. Exemplo disso é a execução de manobras irregulares e arriscadas, com a possibilidade de resultar em acidentes (PINHEIRO *et al.*, 2006).

Outros fatores que podem contribuir para a maior incidência de acidentes de trânsito são, por exemplo: a falta de experiência; o limitado poder de decisão; o

excesso de velocidade; o sentimento de prazer em se introduzir em situações de risco; impulsividade; consumo de bebidas alcoólicas; e o uso de drogas ilícitas, segundo Pinheiro *et al* (2006, p. 196).

Muitos condutores de veículos se comportam mal no trânsito, cometendo infrações a todo o momento e em todos os cantos do país, decorrentes destes fatores mencionados. Boa parte destas infrações passam despercebidas de qualquer tipo de fiscalização, dependendo da localização, como as periferias das cidades, ou de certos horários, como a madrugada, que Silber *et al.* (2002) e Campos *et al.* (2012) apontam em suas pesquisas, se tratar de um horário propício para ocorrência de acidentes. Toda infração de trânsito, como já se sabe, é passível de multa. Surgindo leis menos tolerantes, como a Lei Seca de 1998, que punam com mais severidade, além de cobrar multas com valores altíssimos pelas infrações cometidas, os condutores de veículos passam a respeitar mais estas leis pelo fato dos valores cobrados por estas multas “mexerem no bolso”, como diz a expressão popular, ou seja, estes valores podem pesar no orçamento.

É por isso que em novembro de 2014, seguindo o exemplo da Lei Seca, o DENATRAN realizou um aumento considerável nos valores de multas de outras infrações de trânsito como “ultrapassar em locais proibidos”, “ultrapassar pelo acostamento”, “forçar ultrapassagem perigosa” e “disputar corrida” (“racha”).

Estes aumentos nos valores das multas têm o intuito de causar um impacto positivo em relação à redução das infrações cometidas por parte dos condutores de veículos e também à redução do número de acidentes pelo receio dos condutores de terem que pagar estes altos valores por estas multas, caso cometam tais infrações.

A última infração citada, ou seja, “disputar corrida” (“racha”), além de ser passível de multa, o referido ato está sujeito à pena de 6 meses a 3 anos de prisão.

Com este tipo de punição imposta pelo DENATRAN, o que se espera é que os condutores tenham consciência de que tais atos não são possíveis de serem aceitos pela sociedade. Ou o condutor respeita as leis de trânsito, ou ele vai pagar caro pelas infrações cometidas, podendo ainda tal ato ser caracterizado crime e o sujeito ser preso e processado pelo Estado.

Na Figura 1 abaixo, observamos as infrações, os valores antigos de multas e os seus respectivos aumentos que variam de 233% a 650% a mais do que os valores cobrados anteriormente pelas mesmas infrações. Nesta tabela também



podemos observar a previsão da pena de detenção de 2 a 4 anos referente ao ato de causar acidente por estar dirigindo sob o efeito de álcool ou drogas.



Fonte: G1, 2014.

**Figura 1:** Figura explicativa referente ao aumento de valores de multas ocorridos em Novembro de 2014.

A necessidade da civilidade no trânsito é fato, pois se regras simples como o respeito aos limites de velocidade, a não ingestão de álcool antes de dirigir, a utilização de capacetes por motociclistas, o uso de cintos de segurança e o uso de cadeirinhas de segurança para crianças no banco traseiro dos automóveis fossem respeitadas, mesmo com a ocorrência de um acidente, independentemente do motivo, a probabilidade de ocorrerem mortes seria muito menor. Isso até parece

óbvio, mas é possível assistirmos isso no dia a dia das ruas e das estradas pelo Brasil afora. Segundo Pinheiro *et al.* (2006), é o excesso de confiança dos condutores que subestimam o risco de acidentes, aumentando a sua frequência. Um verdadeiro descaso com a vida. Mas de nada adianta a criação ou alteração de leis, tornando-as mais severas, se não houver fiscalizações em toda parte. E estas precisam ser constantes, desde o momento do lançamento destas novas regras. As fiscalizações não devem ficar mais brandas com o passar do tempo, pois com um policiamento menos ostensivo, ou seja, um relaxamento nas fiscalizações, os condutores tendem a ficarem mais despreocupados e cometem tais infrações sem medo de serem autuados. Com isso, aumenta-se a probabilidade da ocorrência de acidentes. Uma simples ultrapassagem em local proibido, ou o simples fato do uso do celular ao dirigir, ou ainda o grave ato de dirigir sob o efeito de bebida alcoólica, por exemplo, podem terminar em tragédia. E Isso é fato, pois a falta de uma fiscalização eficiente e constante pode prejudicar a aplicação da lei, conforme afirmam Queiroz e Oliveira (2003). Porém, também é verdade que, de nada adiantam todas essas intenções da melhoria do trânsito se cada indivíduo não fizer a sua parte, que se resume em respeitar as leis de trânsito em vigor. Por isso é preciso desenvolver campanhas educativas para um trânsito mais civilizado (QUEIROZ e OLIVEIRA, 2003).

### **2.3 Informação, educação, habilitação e consequências.**

Segundo Simioni (2007), existe uma confusão entre educar e informar, pois as campanhas institucionais brasileiras mais informam do que educam. A explicação para isso, é que estas campanhas são desenvolvidas com fins publicitários. As campanhas abordam muito sobre os sinais de trânsito e sobre pontos referentes às infrações cometidas, mas o desconhecimento das leis não é o que causa a maioria dos acidentes de trânsito. O fator determinante na maioria dos acidentes de trânsito é o comportamento referente à falta de respeito à legislação.

As campanhas institucionais sobre trânsito no Brasil apresentam, constantemente, propagandas de informações sobre educação no trânsito. Temos plena consciência que os motoristas, pedestres, enfim, todos que se utilizam do

trânsito, ao menos conhecem as leis e os sinais de trânsito, mas também sabemos que métodos educacionais eficientes teriam maior foco na educação propriamente dita para que as pessoas realmente respeitassem tais leis e sinais, para que assim, verdadeiramente, pudéssemos trafegar com mais segurança, civilidade e respeito mútuo. Porém, para se desenvolver ações eficientes de educação, se faz necessário, inicialmente, cumprir o código brasileiro de trânsito (SIMIONI, 2007).

Em boa parte dos acidentes de trânsito, por inúmeras causas, é comum que suas vítimas venham a falecer. Muitas dessas causas estão relacionadas ao descaso com as leis de trânsito, principalmente em relação ao consumo de bebidas alcóolicas por parte dos condutores dos veículos. Silva (2014) questiona: Será que essas consequências graves e esse descaso têm a ver com problemas no processo de formação de futuros condutores de veículos? E será que essa formação dos condutores, se fosse iniciada na infância, não obteríamos melhores resultados, como um número menor de acidentes? Acredita-se que sim. Porém, para ser um condutor de veículo no Brasil, o indivíduo, candidato à habilitação, apenas deve ter no mínimo 18 anos de idade e passar por aprovações em exames para a obtenção de sua habilitação, conforme institui o art. 147 do CTB abaixo, que diz:

**CTB - Lei nº 9.503 de 23 de Setembro de 1997**

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

**Art. 147.** O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na seguinte ordem:

**I** - de aptidão física e mental;

**II** - (VETADO)

**III** - escrito, sobre legislação de trânsito;

**IV** - de noções de primeiros socorros, conforme regulamentação do CONTRAN;

**V** - de direção veicular, realizado na via pública, em veículo da categoria para a qual estiver habilitando-se.

**§ 1º** Os resultados dos exames e a identificação dos respectivos examinadores serão registrados no RENACH. (Renumerado do parágrafo único pela Lei nº 9.602, de 1998)

**§ 2º** O exame de aptidão física e mental será preliminar e renovável a cada cinco anos, ou a cada três anos para condutores com mais de sessenta e cinco anos de idade, no local de residência ou domicílio do examinado. (Incluído pela Lei nº 9.602, de 1998)

**§ 3º** O exame previsto no parágrafo anterior, quando referente à primeira habilitação, incluirá a avaliação psicológica preliminar e complementar ao referido exame. (Incluído pela Lei nº 9.602, de 1998)

**§ 3o** O exame previsto no § 2o incluirá avaliação psicológica preliminar e complementar sempre que a ele se submeter o condutor que exerce atividade remunerada ao veículo, incluindo-se esta avaliação para os demais candidatos apenas no exame referente à primeira habilitação. (Redação dada pela Lei nº 10.350, de 2001)

§ 4º Quando houver indícios de deficiência física, mental, ou de progressividade de doença que possa diminuir a capacidade para conduzir o veículo, o prazo previsto no § 2º poderá ser diminuído por proposta do perito examinador. (Incluído pela Lei nº 9.602, de 1998)

§ 5º O condutor que exerce atividade remunerada ao veículo terá essa informação incluída na sua Carteira Nacional de Habilitação, conforme especificações do Conselho Nacional de Trânsito - Contran. (Incluído pela Lei nº 10.350, de 2001).

Esta habilitação que trata o art. 147 da CTB, na verdade, trata-se da PPD (Permissão para Dirigir), ou seja, a primeira habilitação, que é provisória, já que, o condutor depende de uma boa conduta pelo prazo de um ano para que ele possa obter sua CNH definitiva, segundo o CTB em seu art. 148 que diz:

CTB - Lei nº 9.503 de 23 de Setembro de 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

**Art. 148.** Os exames de habilitação, exceto os de direção veicular, poderão ser aplicados por entidades públicas ou privadas credenciadas pelo órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN.

§ 1º A formação de condutores deverá incluir, obrigatoriamente, curso de direção defensiva e de conceitos básicos de proteção ao meio ambiente relacionados com o trânsito.

§ 2º Ao candidato aprovado será conferida Permissão para Dirigir, com validade de um ano.

§ 3º A Carteira Nacional de Habilitação será conferida ao condutor no término de um ano, desde que o mesmo não tenha cometido nenhuma infração de natureza grave ou gravíssima ou seja reincidente em infração média.

§ 4º A não obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, tendo em vista a incapacidade de atendimento do disposto no parágrafo anterior, obriga o candidato a reiniciar todo o processo de habilitação.

§ 5º O Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN poderá dispensar os tripulantes de aeronaves que apresentarem o cartão de saúde expedido pelas Forças Armadas ou pelo Departamento de Aeronáutica Civil, respectivamente, da prestação do exame de aptidão física e mental. (Incluído pela Lei nº 9.602, de 1998).

Segundo Simioni (2007), em países desenvolvidos como a França que, aliás, é país modelo de trânsito seguro e consciente, existem projetos de educação para o trânsito desde a educação infantil. Estes projetos foram criados, pois se acredita que os futuros condutores de veículos automotores devem ser preparados para o trânsito, moralmente, civicamente, psicologicamente e também sobre o respeito ao próximo e ao próprio trânsito.

Simioni (2007, p.7) acredita que na França e também em instituições educativas brasileiras, “a educação para a segurança no trânsito faz parte das missões fundamentais da Escola”. Simioni (2007, p. 7), afirma também que:

A educação e a formação do cidadão, abordadas desde a escola primária, prosseguida da 5ª à 8ª séries e no ensino médio, constituem uma missão majoritária para a Escola. Uma vez adulto, o discente adota comportamentos sociais e cívicos que a escola tem a obrigação de preparar. A Educação para a Segurança no Trânsito é, desde a escola maternal, um campo de ações e de reflexões que, num ambiente que deve ser apreendido e em relação constante com os outros, desenvolvam e permitam o exercício do comportamento de cidadão responsável.

É claro que para toda regra existem exceções, mas se essa educação baseada nos quesitos específicos mencionados acima por Simioni (2007) fosse aplicada desde a infância, quando o indivíduo atingisse a idade de se habilitar para conduzir veículos automotores, isso seria feito de forma mais simples, pois a sua formação para o trânsito já faria parte de seu cotidiano. Com isso o indivíduo, ao adquirir sua habilitação para dirigir um veículo, iria conduzi-lo com muito mais responsabilidade e respeito ao trânsito. Como consequência disso, poderíamos ter um trânsito mais calmo e com condutores mais gentis e civilizados, o que possivelmente, faria cair o número de acidentes de trânsito que sempre esteve em patamares assustadores no país.

Portanto, o que se defende aqui, principalmente, é a preservação de vidas por meio da redução do número de acidentes e, conseqüentemente, a redução dos custos por parte da Administração Pública, gerados pelos atendimentos de resgate pelo setor de saúde pública por consequência destes acidentes.

#### **2.4 Educação para o trânsito.**

Acredita-se que os graves problemas relacionados ao trânsito possam ser evitados com métodos de educação mais eficazes desde a educação primária, ou até, por meio de cursos intensivos para formação de condutores e também de reciclagem para aqueles que já possuem a CNH. Sem contar que as campanhas de publicidade impactantes que mostram as reais causas e conseqüências dos acidentes e como eles podem ser evitados, também auxiliam nesse processo de conscientização dos usuários de trânsito.

Segundo Diniz *et al.* (2008, p.22), é preciso investir em educação para ser possível estabelecer e “fomentar uma cultura de tráfego, na qual os seres sejam tratados como seres vivos”, ou seja, para se aprender a valorização do próximo.

Isso tanto é verdade, que Simioni (2007) já acreditava e afirmava anteriormente que, se fosse introduzido um método de educação para o trânsito em todos os níveis escolares, desde a Educação Infantil até o Ensino Superior, seria possível modificar as atitudes de todos os futuros motoristas em relação às atitudes dos atuais, principalmente no Ensino Superior, quando os adolescentes atingem idade para obtenção da habilitação provisória, ou seja, a PPD. A aprendizagem de como agir em diferentes situações do trânsito, faz do motorista uma pessoa mais segura e mais preparada para reagir e agir de acordo com a legislação de trânsito. Com esta educação precoce desde a escola, acredita-se que a pessoa do motorista passaria a ser mais prudente em relação ao trânsito e com isso seriam evitados problemas como o maior deles que é o de dirigir alcoolizado. Conseqüentemente, esta providência possivelmente resultaria redução do número de acidentes de trânsito.

Baptista (2014) defende o ensinamento de comportamentos seguros no trânsito para pré-adolescentes e adolescentes, pois se trata de uma necessidade, já que desde esta fase da vida, eles já se utilizam do trânsito e, logo a seguir, o ser humano se torna mais um condutor de veículo. Batista (2014) realça ainda que a escola é o lugar mais apropriado para difundir e ampliar o conhecimento para o bem comum e para o desenvolvimento da cidadania.

A verdadeira educação começa quando o ser humano ainda é uma criança. Na infância, a facilidade de aprendizado é muito grande e isso não é diferente em relação ao trânsito. Em países desenvolvidos foram realizadas experiências que nos fazem supor que o número de acidentes tenderia a cair, caso houvesse uma preparação para o trânsito seguro desde a infância até a idade adulta (SIMIONI, 2012).

Portanto, o que se defende aqui, é a educação para o trânsito desde a infância, passando pela fase escolar até a idade adulta, como prevê o Código de Trânsito Brasileiro, por meio da Lei nº 9.503/1997 em seu art. 76:

CTB - Lei nº 9.503 de 23 de Setembro de 1997

Art. 76. A educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação.

Parágrafo único. Para a finalidade prevista neste artigo, o Ministério da Educação e do Desporto, mediante proposta do CONTRAN e do Conselho de Reitores das Universidades Brasileiras, diretamente ou mediante convênio, promoverá:

I - a adoção, em todos os níveis de ensino, de um currículo interdisciplinar com conteúdo programático sobre segurança de trânsito;

II - a adoção de conteúdos relativos à educação para o trânsito nas escolas de formação para o magistério e o treinamento de professores e multiplicadores;

III - a criação de corpos técnicos interprofissionais para levantamento e análise de dados estatísticos relativos ao trânsito;

IV - a elaboração de planos de redução de acidentes de trânsito junto aos núcleos interdisciplinares universitários de trânsito, com vistas à integração universidades-sociedade na área de trânsito.

Como já defendido por Baptista (2014), o indivíduo deve ser educado desde as fases iniciais de sua vida, não apenas em relação às matérias do currículo escolar, mas também em relação ao comportamento, à civilidade, ao respeito ao trânsito e suas leis. Afinal, todos nós, cidadãos, ou seja, usuários do trânsito em geral, como homens, mulheres, crianças, idosos, condutores de veículos ou não, vivemos todos os dias nos utilizando do trânsito, seja dirigindo veículos ou como passageiros ou ainda fora de veículos, isto é, na posição de pedestres ou até de ciclistas. Mas para que essa educação desde a idade infantil, defendida por Batista (2014), seja realmente eficiente, é preciso haver uma extensão da mesma em casa, ou seja, a educação pelos pais ou responsáveis.

O que não pode ocorrer, é o fato dos pais darem maus exemplos aos seus filhos, consumindo de bebida alcoólica antes de dirigir ou até dirigindo, de brigas no trânsito, de ultrapassagens em locais proibidos, da não utilização de cinto de segurança e de cadeiras de segurança para crianças, etc. Se a criança presencia seus próprios pais agindo de maneira contrária ao que lhe foi apresentada, influenciam negativamente na educação da criança, pois isso pode prejudicar seu aprendizado da escola (BATISTA, 2014).

Este exemplo que os pais devem passar a seus filhos está bem explicito na Imagem 1 a seguir:



Fonte: IG, 2015.

**Imagem 1** – “Que tipo de motorista você está criando?” – Campanha da TAC – Transport Accident Commission – para destacar o papel dos pais no processo de formação do comportamento de seus filhos no trânsito.

Esta imagem demonstra o conceito de que criança tende a seguir os atos de seus pais, pois ela retrata uma criança que segue os movimentos do pai, pois está ligada por cordas a ele, ou seja, seus movimentos são conduzidos pelo pai no banco da frente do veículo, como um fantoche. A campanha referente à Imagem 1 acima, defende a ideia de que os atos do pai são seguidos por seu filho.

É por isso que a influência positiva em casa, ou seja, dos pais para seus filhos, tende a colaborar na construção de uma personalidade equilibrada, civilizada e socialmente adequada com boa índole e bom comportamento desde a infância até a idade adulta, o que para o trânsito tem grande valor (SIMIONI, 2007).

## 2.5 Campanhas publicitárias sobre trânsito no Brasil.

As campanhas publicitárias brasileiras sobre o trânsito, promovidas pela Polícia Federal, Ministério da Saúde e Ministério da Justiça, buscam apresentar as consequências de acidentes e do desrespeito à sinalização ou a legislação de trânsito, dando prioridade ao ato dirigir sob o efeito de bebida alcoólica, com o intuito de conscientizar os condutores de veículos em relação ao risco de acidentes que estas atitudes representam (FARIAS, 2009). Estas campanhas se utilizam de frases e imagens de efeito para alertar sobre os perigos do trânsito.



Em campanhas recentes foram utilizadas imagens como as que seguem abaixo na Imagem 2 e Imagem 3 na conscientização de motoristas.



Fonte: WORPRESS, 2012.

**Imagem 2** – “Qualquer dose pode ser a gota d’água” - Garrafa gigante com veículo destruído em acidente causado por motorista embriagado.



Fonte: INTELIGEMCIA, 2013.

**Imagem 3** – Campanha especial de Carnaval lançada pelo DENATTRAN em 2013 para a conscientização de motoristas para a redução do número de acidentes de trânsito que tendem a aumentar em épocas de feriados.

Campanhas como estas, têm a intenção de serem bem impactantes, como apresentam as imagens acima, mostrando as consequências do desrespeito às leis e aos sinais de trânsito. Elas são utilizadas para realmente afetar a consciência daqueles cidadãos que estão acostumados a levarem a vida perigosamente, dirigindo em alta velocidade, embriagados, sem respeitar ao próximo e chegando a pensar que este tipo de atitude nunca terá consequência alguma, até que aconteça algo realmente grave. Mas aí, pode ser tarde demais. Não tem volta.

Existem também, campanhas que utilizam o bom humor com forma de conscientizar os condutores de veículos para o perigo de um ato incorreto, como o ato de dirigir utilizando o telefone celular que foi veiculado pela Prefeitura do Município de Piracicaba – SP e que podemos visualizar na Imagem 4 abaixo.



Fonte: SEMUTTRAN, 2015

**Imagem 4** – Campanha bem humorada da prefeitura do município de Piracicaba – SP alertando para os perigos de dirigir usando o celular.

Também é comum vermos campanhas temáticas sobre segurança no trânsito, como a “Semana Nacional de Trânsito” do DENATRAN em 2010, a qual é possível visualizar logo a seguir na Imagem 5. Campanha esta que teve como tema o uso do cinto de segurança e das cadeirinhas de segurança para crianças, com o

intuito de evitar lesões graves causadas pelos acidentes de trânsito (DENATRAN, 2010).



Fonte: DENATRAN, 2010.

**Imagem 5** – Logo da Semana Nacional de Trânsito do DENATRAN de 2010, referente ao uso do cinto de segurança e da cadeirinha de segurança para crianças.

Mais recentemente, em 2011, o DENATRAN lançou uma campanha especial para a década 2011/2020 sobre segurança no trânsito. Esta campanha é dedicada à redução de acidentes no trânsito brasileiro. A cada ano da década, a campanha foca um tema específico, como a de 2012 que tinha o apelo do excesso de velocidade como demonstrado na Imagem 6 abaixo:



## **SEMANA NACIONAL DE TRÂNSITO 2012**

**TEMA: “Década Mundial de Ações para a Segurança do Trânsito – 2011/2020: Não exceda a Velocidade, Preserve a Vida”**

Fonte: DENATRAN, 2012.

**Imagem 6** – Campanha “Semana Nacional de Trânsito” do DENATRAN da década de 2011/2020 em prol da redução de acidentes de trânsito no Brasil.

O IPEA (2015) aponta em sua pesquisa que é extremamente necessária a implantação de políticas públicas que visem à redução dos números de acidentes no Brasil. O principal grupo dessas políticas são as referentes às ações perenes de educação no trânsito, que são as campanhas de estímulo de uso de equipamentos de segurança como o cinto de segurança, o capacete, cadeiras de segurança para crianças e também o alerta de perigo de ingestão de bebidas alcoólicas relacionado com o ato de dirigir, como mostra as imagens 2 e 3 acima. Isso sem falar na estruturação pedagógica de conteúdo relacionado à segurança no trânsito a ser ministrado em escolas para as turmas de ensino médio e fundamental, pois “as crianças e os jovens de hoje são os motoristas de amanhã”. O IPEA (2015) reforça o fato da necessidade urgente da educação para o trânsito avançar no Brasil, pois praticamente nada está sendo feito até agora na maioria das escolas brasileiras, visto que esse conteúdo não está sendo abordado nas aulas. É preciso que o governo federal crie condições para que esta educação para o trânsito seja realmente aplicada com programas pedagógicos e programas de capacitação de professores e multiplicadores. Somente com programas como esses, com a realização maciça de campanhas educativas, seria possível reduzir os altos números de acidentes no Brasil. E estas campanhas devem ser constantes e direcionadas ao público alvo no projeto de comunicação, segundo o IPEA (2015). E é uma tendência essas campanhas com imagens cada vez mais impactantes, como visto em países desenvolvidos, para que o motorista realmente acorde para o real problema que está afetando a segurança de todos nós, usuários de trânsito. Porém, Diniz *et al.* (2008, p. 27), aponta que:

Os recursos públicos têm se mostrado cada vez mais escassos e disputados em todas as áreas de atuação voltada para o bem estar e a qualidade de vida necessária da população. Nesse ínterim, os investimentos voltados para a estruturação do trânsito e seu desenvolvimento educacional exigem aplicações eficientes, eficazes e efetivas dos órgãos competentes com vistas a alcançar o escopo pretendido.

Segundo o IPEA (2015), é de suma importância que os recursos arrecadados com as multas de trânsito sejam aplicados na estruturação e no financiamento de campanhas educativas. O IPEA (2015) ainda nos apresenta que o Denatran, em seu portal da transparência, demonstra que em 2014, o fundo arrecadado pela União, correspondente a 5% do valor das multas de trânsito, ou

seja, o FUNSET – Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito se referiu a aproximadamente 340 milhões de Reais, ou seja, 6 bilhões de Reais, em multas, arrecadados pelos estados e municípios brasileiros durante o ano referido. (DENATRAN, 2015). O IPEA (2015), afirma ainda que os órgãos competentes são responsáveis por verificar se essa receita pública, advinda do montante arrecadado com as multas de trânsito, está sendo aplicada conforme a sua destinação legal, isto é, atendendo às necessidades referentes ao trânsito.

## **2.6 Bebida e direção.**

Segundo Pinsky e Pavarino Filho (2007), São inúmeros os fatores que contribuem para os altos índices de problemas relacionados ao álcool e aos acidentes de trânsito. Eles afirmam que os acidentes podem ser decorrentes da combinação de fatores relacionados ao ambiente físico, aos veículos e às pessoas que utilizam as vias. Destacando o último dos três fatores citados, ou seja, as pessoas, devemos observar o comportamento, a educação e a perícia destas em relação ao trânsito. Um dos maiores problemas relacionados ao comportamento, é o consumo desenfreado de bebidas alcoólicas em conjunto com uma fiscalização pouco eficiente, com poucos policiais e poucos bafômetros, ou seja, um ambiente propício para a ocorrência de acidentes. O que existe também é a tolerância excessiva por parte da sociedade, a respeito do consumo altíssimo de bebidas alcoólicas até mesmo dentro de casa, com adultos passando maus exemplos às crianças e adolescentes próximos, influenciando em sua educação e seus atos futuros (PINSKY e PAVARINO FILHO (2007).

Pinsky e Pavarino Filho (2007) destacam ainda, a apologia ao consumo de álcool e à velocidade. Propagandas de bebidas alcoólicas e de veículos com potencial para altíssimas velocidades são expostas diariamente sem nenhuma restrição de horário e de público nos meios de comunicação no Brasil, influenciando nas atitudes e nas escolhas das pessoas. E o que é mais grave, crianças e adolescentes assistem a isso livremente, o que acaba atrapalhando e muito, na formação da personalidade e da percepção por parte destes, do que é certo e o que é errado (PINSKY e PAVARINO FILHO, 2007).

Seguindo esta mesma linha, *Diniz et al.* (2008, p.24) afirma que “os fatores humanos estão relacionados ao desvio de comportamento do homem”, como o alcoolismo no trânsito, estresse, falta de atenção e outros fatores. Segundo *Campos et al.* (2012), em pesquisas realizadas no mundo inteiro, a maioria dos acidentes com vítimas fatais são decorrentes do ato de ingerir bebidas alcoólicas antes de dirigir e que estes acidentes ocorrem, preferencialmente, nas noites dos finais de semana, mais precisamente no período compreendido entre 18h até 6h da manhã. Estas situações ainda são agravadas quando se trata de motoristas do sexo masculino com idade entre 22 e 45 anos, com problemas de alcoolismo, com condenação por beber e dirigir e pela falta do uso de cinto de segurança. Inclusive, segundo *Marín-Leon et al.* (2012, p.39), “os acidentes de trânsito constituem um problema importante para a saúde pública em virtude do grande impacto na morbidade e mortalidade, principalmente da população jovem do sexo masculino”.

Visando à redução no número de acidentes no Brasil, somente em 20 de junho de 2008 é que houve uma alteração no Código Brasileiro de Trânsito (CBT), com a promulgação da Lei nº 11.705 onde passou a ser considerada a “tolerância zero” em relação à concentração de álcool no sangue de motoristas que forem abordados em fiscalizações por meio do uso do etilômetro (mais conhecido como bafômetro), aparelho utilizado para aferir a concentração de álcool no sangue. Com esta alteração no CTB estão previstas: suspensão do direito de dirigir, multas, 7 pontos na CNH (Carteira Nacional de Habilitação), o que é considerado infração gravíssima, seguida da detenção do motorista se a concentração alcoólica aferida for igual ou maior que 6 dg (decigramas) de álcool por litro de sangue, ou seja, 0,3 mg (miligramas) de álcool por litro de ar expelido no etilômetro. Neste último caso, o motorista deverá ser processado criminalmente podendo ser condenado á pena de seis meses a três anos de prisão, além de ter que pagar uma multa, com valor altíssimo, gerada pela infração (*SALGADO et al.*, 2012).

*Salgado et al.* (2012) também afirma que a redução de tolerância da Lei Seca em 2008 contribuiu bastante para a modificação da conduta dos motoristas brasileiros desde então, porém, como já foi defendido pelo IPEA (2015), existe a clara necessidade de políticas públicas relacionadas à educação no trânsito, para reduzir ainda mais a ocorrência deste problema. Pois só assim seria possível introduzir, de uma vez por todas, na consciência das pessoas, desde a infância, de

que não é possível dirigir com segurança se o condutor estiver sob o efeito de álcool, mesmo que se tenha a sensação de conseguir dirigir sem nenhum problema. Porém é neste tipo de atitude que surge a possibilidade da ocorrência do acidente, o sentimento da autoconfiança.

O trânsito brasileiro está repleto de condutores “autoconfiantes” e “mal educados”, por isso é necessário elaborar campanhas educativas que chamem a atenção dos condutores de veículos para os principais motivos causadores de acidentes, como por exemplo: a desatenção no trânsito, que pode estar relacionado ao uso do celular ao volante ou não; o uso de bebidas alcoólicas antes de dirigir; o desrespeito às leis de trânsito, como excesso de velocidade e ultrapassagens proibidas; dentre outros (IPEA, 2015).

Silva (2014) afirma que o próprio ENEM (Exame Nacional do Ensino Médio), teve com o tema de redação em 2013, o assunto relacionado à combinação do consumo de bebida alcoólica e direção, ou seja, ele nos mostra que a educação para uma boa conduta no trânsito deve ser apresentada aos jovens já na fase escolar, mesmo antes de pensarem em obter a CNH para poder conduzir veículos. Assim, aumentam as chances destes jovens agirem com civilidade e respeito.

Segundo Marín e Queiroz (2000), nos EUA, o Governo Federal estabeleceu que a segurança nas rodovias era prioridade nacional, desde 1986. Com isso, o número de acidentes, por ano, caiu 21%, mesmo com o número de quilômetros percorridos por veículos tenha aumentado em 114%. Foi um conjunto de políticas públicas envolvendo avanços científicos em programas de informação pública, promoção de mudanças comportamentais, mudanças na legislação e mudanças na engenharia e tecnologias em relação ao trânsito. Com isso, os resultados foram muito positivos e foi possível observar no trânsito norte americano, veículos mais seguros e modificação de conduta dos motoristas, por exemplo. Ou seja, diminuiu a frequência de motoristas dirigindo alcoolizados e também o aumento do uso do cinto de segurança, isto é, um ambiente muito mais seguro para todos os usuários do trânsito.

### **3 MÉTODO DE PESQUISA**

Segundo Da Silva e Menezes (2005, p. 9), “a Metodologia tem como função mostrar a você como andar no “caminho das pedras” da pesquisa, ajudá-lo a refletir e instigar um novo olhar sobre o mundo: um olhar curioso, indagador e criativo”.

Quanto ao procedimento metodológico adotado nesta pesquisa, foi utilizado o método de pesquisa bibliográfico e documental, que é a pesquisa “elaborada a partir de material já publicado, constituído principalmente de livros, artigos de periódicos e atualmente com material disponibilizado na Internet” (DA SILVA e MENEZES, 2005, p. 21 apud GIL, 1991).

Para esta pesquisa, foram consultados e analisados inúmeros materiais bibliográficos, como monografias e artigos de autores especialistas no tema em questão e também materiais como dados estatísticos, notícias e campanhas relacionadas ao trânsito, em sítios na internet.

#### **3.1 Tipo e descrição geral da pesquisa**

Esta é uma pesquisa empírica de caráter exploratório e descritivo, com abordagem qualitativa e coleta de dados secundários. Os dados foram coletados em documentos pesquisados via Internet, relacionados com o tema “educação no trânsito”, “bebida e direção” e “redução de acidentes”.

#### **3.2 Caracterização do objeto ou fenômeno de estudo**

O objeto de estudo desta pesquisa é o trânsito brasileiro, que há muito tempo, vem sofrendo com o grande número de acidentes ocorridos ano a ano, decorrentes de problemas de comportamento humano, que comprovadamente, pode



ser modificado com políticas públicas de educação para o trânsito, previstas no CTB (Código de Trânsito Brasileiro).

O trânsito brasileiro é de responsabilidade pública, seja no âmbito nacional, pelo governo federal, seja no âmbito estadual, pelos governos estaduais, seja nos municípios, pelos governos municipais.

As políticas públicas em benefício do trânsito são de responsabilidade dos governos, principalmente do governo federal, que tem o poder para definir quais atitudes devem ser tomadas para um trânsito tranquilo e saudável em todo o país. E conforme o objetivo desta pesquisa, foram pesquisadas e analisadas as principais políticas públicas referentes à educação no trânsito no âmbito nacional.

### **3.3 População e amostra**

A população-alvo desta pesquisa se refere às principais políticas públicas de educação no trânsito.

Quanto à amostra desta pesquisa, esta se refere às campanhas educacionais de trânsito visando à redução do número de acidentes, com foco direcionado ao combate do ato de dirigir sob o efeito de bebida alcoólica.

### **3.4 Procedimentos de coleta e análise de dados**

Segundo Da Silva e Menezes (2005, p. 34), a coleta de dados está “relacionada com o problema, a hipótese ou os pressupostos da pesquisa e objetiva obter elementos para que os objetivos propostos na pesquisa possam ser alcançados”.

A Coleta de dados foi feita por meio de pesquisa bibliográfica e documental. Com os materiais encontrados, disponíveis em sítios da Internet, foi possível fazer uma análise qualitativa a respeito das leis de trânsito; das campanhas publicitárias desenvolvidas pelo governo federal para a prevenção de acidentes, principalmente sobre o ato de beber e dirigir; e da aplicação dos recursos advindos

dos impostos pagos pela população brasileira em tais campanhas para o benefício do trânsito brasileiro, como cursos sobre a educação para o trânsito nas escolas desde a infância, cursos para a educação de condutores e futuros condutores, ou seja, todos os usuários do trânsito.

## **4. RESULTADOS E DISCUSSÕES**

O objetivo deste trabalho foi saber quais as principais políticas públicas educacionais de trânsito que o Brasil vem implementando, principalmente sobre o ato de dirigir sob o efeito de bebida alcoólica, visando à redução do número de acidentes.

### **4.1 Política Nacional de Trânsito segundo o CONTRAN**

Primeiramente, segue a apresentação da Resolução nº 514, de 18 de Dezembro de 2014 do CONTRAN, Conselho Nacional de Trânsito, que dispõe sobre a Política Nacional de Trânsito e descreve seus atributos em relação à educação no trânsito em seu Capítulo II, nas seções I, II e III como segue abaixo em destaque:

**Resolução nº 514, de 18 de Dezembro de 2014 do CONTRAN, Conselho Nacional de Trânsito.**

Dispõe sobre a Política Nacional de Trânsito, seus fins e aplicação, e dá outras providências.

#### **CAPÍTULO II DOS INSTRUMENTOS DA POLÍTICA NACIONAL DE TRÂNSITO SEÇÃO I DOS PRINCÍPIOS**

Art. 3º A Política Nacional de Trânsito visa assegurar a proteção da integridade humana e o desenvolvimento socioeconômico do País, atendidos os seguintes princípios:

I - assegurar ao cidadão o pleno exercício do direito de locomoção;

II - priorizar ações à defesa da vida, incluindo a preservação da saúde e do meio ambiente; e

**III – incentivar o estudo e a pesquisa orientada para a segurança, fluidez, conforto e educação para o trânsito.**

## **SEÇÃO II DOS OBJETIVOS**

Art. 4º A Política Nacional de Trânsito tem por objetivos:

I - promover a melhoria da segurança viária;

**II - aprimorar a educação para a cidadania no trânsito;**

III - garantir a melhoria das condições de mobilidade urbana e viária, a acessibilidade e a qualidade ambiental;

IV - fortalecer o Sistema Nacional de Trânsito – SNT;

V - incrementar o planejamento e a gestão do trânsito.

## **SEÇÃO III DAS DIRETRIZES**

Art. 5º A Política Nacional de Trânsito é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - da segurança de trânsito:

a) intensificar a fiscalização do trânsito viário, dos veículos e dos condutores;

b) fomentar projetos destinados à redução de acidentes de trânsito;

c) promover o aperfeiçoamento das condições de segurança veicular;

d) incentivar a renovação da frota circulante, com foco no uso de veículos com elevados níveis de segurança passiva e ativa;

e) desenvolver e modernizar a gestão da operação e fiscalização do trânsito viário;

f) promover a melhoria das condições físicas do sistema viário: sinalização; geometria; pavimento; passeios e calçadas de pedestres;

g) incentivar o desenvolvimento de pesquisas tecnológicas em gestão e segurança do trânsito;

h) padronizar, aperfeiçoar e produzir as informações estatísticas de trânsito;

i) estimular a regulamentação municipal de registro, licenciamento e circulação de ciclomotores, bicicletas e veículos de tração animal;

**II - da educação para a cidadania no trânsito:**

- a) articular e promover a educação para o trânsito no âmbito da educação básica;**
- b) articular e promover a capacitação de professores multiplicadores da educação para o trânsito;**
- c) buscar parcerias com universidades e centros de ensino para promover a educação e capacitação para o trânsito;**
- d) estimular a produção intelectual, tanto de obras científicas como de obras artísticas e culturais voltadas para o trânsito;**
- e) aperfeiçoar e monitorar a formação de condutores;**
- f) promover e monitorar campanhas permanentes de utilidade pública com vistas a difundir princípios de cidadania, valores éticos, conhecimento, habilidades e atitudes favoráveis ao trânsito seguro;**

Foi possível observar nesta resolução nº 514 do CONTRAN, que existem muitas diretrizes voltadas para a educação no trânsito, com intuito de promover campanhas com a finalidade de difundir a cidadania, valores éticos, conhecimento, habilidades e atitudes favoráveis ao trânsito seguro, mas, segundo o IPEA (2015), não estão sendo devidamente aplicadas na sua totalidade, haja vista que não estão sendo ofertados cursos e orientações nas escolas, como previsto nesta resolução, mas apenas campanhas institucionais publicitárias para alertar os condutores dos perigos do trânsito. E conforme já afirmou Simioni (2007) anteriormente, há uma grande confusão entre educar e informar. As campanhas institucionais brasileiras mais informam do que educam, pois estas são desenvolvidas com fins publicitários.

Não está explícito nesta resolução, alguma diretriz educacional voltada para o combate ao ato de dirigir sob efeito de álcool. Contudo, entende-se que isto esteja implícito nas diretrizes voltadas para a educação. Mas como se trata de um assunto gravíssimo e de grande destaque em relação às ações para tornar o trânsito brasileiro menos violento, seria de suma importância a criação de uma diretriz voltada exclusivamente para essa ação de combate ao consumo de bebida alcóolica antes de dirigir, voltado para a educação escolar.

Também foram encontradas, e seguem apresentadas aqui, algumas das principais políticas públicas referentes ao trânsito:

## **4.2 Política Nacional para a Redução da Morbimortalidade por Acidentes e Violência**

A Política Nacional para a Redução da Morbimortalidade por Acidentes e Violência, da Secretaria de Políticas de Saúde – Ministério da Saúde é uma política pública que, segundo Santos e Almeida (2013), foi instituída pela portaria nº137/GM em 16 de maio de 2001, e que tem como prioridade as medidas preventivas para evitar a ocorrência de acidentes e violências. Esta política conta com ações destinadas a impedir mortes e ao tratamento de vítimas destes eventos. Ela visa à prevenção destes atos para que se diminuam os custos de atendimentos na rede pública de saúde. E como já exposto por Marín-Leon *et al.* (2012), os acidentes de trânsito representam um grande problema para a saúde pública brasileira, em decorrência do grande impacto na morbidade e mortalidade, principalmente em relação a jovens do sexo masculino, particularmente.

Mas para que esta política em questão seja concretizada, se faz necessária a participação em conjunto com o Ministério dos Transportes, para tornar possível a melhoria das condições das vias públicas e também do Ministério da Justiça, para que se cumpram as normas de caráter preventivo e para que haja controle das condições de segurança da frota de veículos previstos no CTB, e também da divulgação de material educativo sobre os riscos que influenciam na direção segura, como a divulgação a nível nacional do próprio Código de Trânsito Brasileiro (SANTOS e ALMEIDA, 2013).

## **4.3 Código de Trânsito Brasileiro - CTB**

O código Brasileiro de trânsito, que foi instituído pela lei 9.503 de 23 de setembro de 1997 e que entrou em vigor em Janeiro de 1998, também pode ser considerado como política pública e, segundo Santos e Almeida (2013), é um instrumento inovador em vários aspectos. O CTB passou por várias alterações que o transformaram em uma legislação mais rígida aos condutores de veículos por meio das aplicações de seus dispositivos.

Como já foi explanado por Pinheiro *et al.* (2006), o consumo de álcool contribui para uma maior incidência de acidentes de trânsito, por isso, dentre estas alterações no CTB, está a Lei 11.705 de 19 de junho de 2008, a “Lei Seca”, que prevê a imposição de penalidades mais rígidas aos condutores de veículos que forem abordados dirigindo sob o efeito de álcool. Política esta que só é eficiente se houver uma fiscalização efetiva e constante (SANTOS e ALMEIDA, 2013).

Leis extremamente severas e punitivas são mais respeitadas, por isso, conforme o CISA (2015), a Lei nº 12.760/2012, ou a Nova Lei Seca, foi sancionada em Dezembro de 2012 e reforça aquela que já é conhecida por Lei Seca (Lei nº 11.705/2008). A Nova Lei Seca é uma alteração do CTB que aumenta o valor da multa administrativa de R\$957, 69 para R\$1.915,38 e ainda pode dobrar em caso de reincidência no período de 12 meses. Esta também amplia as possibilidades de provas da infração de dirigir sob o efeito de álcool ou substâncias psicoativas, como a utilização de exames de sangue, percepção de sinais que indiquem alteração de capacidade psicomotora, ou até por prova testemunhal, vídeo ou quaisquer outras formas de provas admitidas em direito. Estas novas medidas foram disciplinadas pelo CONTRAN por meio da Resolução nº 432 de 23 de Janeiro de 2013.

#### **4.4 Diretrizes Nacionais para Educação para o Trânsito na Pré-Escola e no Ensino Fundamental**

“Para atender ao disposto no CTB, o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) elaborou essas Diretrizes Nacionais da Educação para o Trânsito na Pré-Escola. Cujas finalidades é trazer um conjunto de orientações capaz de nortear a prática pedagógica voltada ao tema trânsito” (BRASIL, 2009).

Segundo as Diretrizes Nacionais para a Educação para o trânsito,

A inclusão do trânsito como tema transversal tem como objetivos:

I – priorizar a educação para a paz a partir de exemplos positivos que reflitam o exercício da ética e da cidadania no espaço público;

II - desenvolver posturas e atitudes para a construção de um espaço público democrático e equitativo, por meio do trabalho sistemático e contínuo, durante toda a escolaridade, favorecendo o aprofundamento de questões relacionadas ao tema trânsito; III - superar o enfoque reducionista de que ações

educativas voltadas ao tema trânsito sejam apenas para preparar o futuro condutor;  
IV - envolver a família e a comunidade nas ações educativas de trânsito desenvolvidas;  
VI - contribuir para mudança do quadro de violência no trânsito brasileiro que hoje se apresenta;  
VII - criar condições que favoreçam a observação e a exploração da cidade, a fim de que os alunos percebam-se como agentes transformadores do espaço onde vivem. (BRASIL, 2009).

O DENATRAN, com a publicação destas diretrizes, simplesmente acatou a sugestão do Conselho Nacional de Educação, emitida pelo Parecer CNE/CEB n. 22/2004, de 05 de agosto de 2004 (MEC, 2004). Este parecer foi homologado no Diário Oficial da União em 04 de Fevereiro de 2005, e firmava que as instituições de ensino do nosso país deveriam considerar a busca de comportamentos adequados no trânsito na definição de seus projetos pedagógicos (BRASIL, 2009).

A Imagem 7 abaixo, faz parte desta cartilha das Diretrizes Nacionais para Educação para o Trânsito.



Fonte: BRASIL, 2009.

**Imagem 7** – Imagem representativa da Educação para o Trânsito nas escolas segundo as Diretrizes Nacionais para Educação para o Trânsito.

Segundo os Objetivos Gerais do Tema Trânsito no Ensino Fundamental das Diretrizes Nacionais para Educação para o Trânsito;

A inclusão do tema trânsito no currículo das instituições de Ensino Fundamental deve ser organizada de forma a possibilitar ao aluno:

- I - conhecer a cidade onde vive, tendo oportunidade de observá-la e de vivenciá-la;
- II - conhecer seus direitos e cumprir seus deveres ao ocupar diferentes posições no trânsito: pedestre, passageiro, ciclista;
- III - pensar e agir em favor do bem comum no espaço público;
- IV - manifestar opiniões, ideias, sentimentos e emoções a partir de experiências pessoais no trânsito;
- V - analisar fatos relacionados ao trânsito, considerando preceitos da legislação vigente e segundo seu próprio juízo de valor;
- VI - identificar as diferentes formas de deslocamento humano, desconstruindo a cultura da supervalorização do automóvel;
- VII - compreender o trânsito como variável que intervém em questões ambientais e na qualidade de vida de todas as pessoas, em todos os lugares;
- VIII - reconhecer a importância da prevenção e do autocuidado no trânsito para a preservação da vida;
- IX - adotar, no dia-a-dia, atitudes de respeito às normas de trânsito e às pessoas, buscando sua plena integração ao espaço público;
- X - conhecer diferentes linguagens (textual, visual, matemática, artística, etc.) relacionadas ao trânsito;
- XI - criar soluções de compromisso para intervir na realidade. (BRASIL, 2009).

O IPEA (2015), relata em sua pesquisa que estas políticas públicas são extremamente necessárias, inclusive sobre a questão da estruturação pedagógica de conteúdo relacionado à segurança no trânsito para que seja aplicado a alunos do ensino médio e fundamental. E ainda reforça que a necessidade desta ação é extremamente urgente, pois de nada adianta contarmos com políticas, leis e diretrizes que expressem a obrigatoriedade desta educação se nada disso for colocado em prática, como afirma o próprio IPEA (2015), que reforça que este conteúdo relacionado ao trânsito não está sendo abordado nas aulas.

Estas diretrizes não têm como foco principal, o ato de beber e dirigir. Porém, com a educação sendo aplicada desde a infância, como defende Simioni (2007), as chances de existirem condutores mal educados ao ponto de cometerem tal ato, diminuem.



## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O objetivo desse trabalho foi saber quais as principais políticas públicas educacionais de trânsito que o Brasil vem implementando, com foco no ato de dirigir sob o efeito de bebida alcoólica, visando à redução do número de acidentes.

De acordo com o referencial teórico, existem inúmeros problemas referentes ao comportamento humano no trânsito e estes dependem de políticas públicas de educação no trânsito para sanar o problema da violência no trânsito no Brasil, ou seja, para que haja uma redução radical nos números de acidentes registrados ano a ano. Acidentes estes que, em boa parte, são causados por problemas relacionados ao consumo de álcool, ou seja, relativos ao ato de dirigir sob o efeito de bebidas alcoólicas.

Durante toda a elaboração desta pesquisa, foi feita a busca por políticas públicas de educação no trânsito, principalmente relacionadas ao problema citado acima, ou seja, o ato de beber e dirigir. Foram encontradas as principais políticas públicas nacionais. Dentre elas, o CTB (Código de Trânsito Brasileiro), onde está contida a Lei Seca, que prevê punições severas, multas altíssimas, aplicação de penas, etc. Mesmo assim, A Lei Seca trata-se de uma política de “remediação” do problema depois que ele já ocorreu. Quando o ideal seria a existência de uma política de educação que preparasse o indivíduo para que não ocorresse esse tipo de problema, ou que pelo menos fosse evitado. Por isso, tem-se a impressão de que o motorista brasileiro ainda não aprendeu que ele é quem deve começar a dar o bom exemplo, pois ele mesmo é quem pode sofrer as consequências por não acatar e respeitar leis de trânsito vigentes no país.

Também foi encontrada a Política Nacional de Trânsito segundo o CONTRAN, que na sua resolução nº 514 de 18 de Dezembro de 2014 Dispõe sobre a Política Nacional de Trânsito, e está previsto o aprimoramento da educação para a cidadania no trânsito por uma série de ações visando à segurança no trânsito, como:

- a) articular e promover a educação para o trânsito no âmbito da educação básica;
- b) articular e promover a capacitação de professores multiplicadores da educação para o trânsito;
- c) buscar parcerias com universidades e centros de ensino para promover a educação e capacitação para o trânsito;
- d) estimular a produção intelectual, tanto de obras científicas como de obras artísticas e culturais voltadas para o trânsito;

- e) aperfeiçoar e monitorar a formação de condutores;
- f) promover e monitorar campanhas permanentes de utilidade pública com vistas a difundir princípios de cidadania, valores éticos, conhecimento, habilidades e atitudes favoráveis ao trânsito seguro;

O Estatuto da Cidade, em seu Capítulo II, no Art. 23 diz que “É competência da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios”, “estabelecer e implantar política de educação para a segurança do trânsito”.

Porém, não foi encontrada nenhuma política pública colocando na prática estas ações previstas na resolução do CONTRAN sobre a Política Nacional de trânsito constante no Estatuto da Cidade. O próprio IPEA (2015) diz que:

O primeiro grupo de políticas públicas que merece destaque é o referente às ações perenes de educação no trânsito. Isso inclui desde campanhas educativas que estimulem o uso de equipamentos de segurança – como capacetes e cinto de segurança, o alerta de perigo de uso de álcool associado à direção, entre outras campanhas – até a estruturação pedagógica de conteúdo a ser ministrado nos ensinamentos fundamental e médio. As crianças e os jovens de hoje serão os motoristas de amanhã. Esse último item precisa avançar no país, já que a maioria das escolas não aborda a questão nem mesmo de forma transversal ao conteúdo tradicional pedagógico. O governo federal poderia criar condições para isso, produzindo conteúdo pedagógico e programas de capacitação de professores e multiplicadores, para que as escolas comecem a ministrar conteúdo sobre educação no trânsito para seus alunos.

Foram encontradas nas pesquisas, apenas políticas públicas na teoria e também campanhas publicitárias de “prevenção” de acidentes, alertando os condutores para os perigos e punições referentes ao ato de beber e dirigir e para o incentivo do uso de equipamentos de segurança, como o cinto de segurança, cadeiras de segurança para crianças, capacetes, dentre outros, como foi apresentado ao longo do presente trabalho. Mas se isso fizesse parte da educação dos condutores desde sua infância, não se necessitaria tanto destes alertas, que na verdade, não são campanhas “preventivas”, mas sim, uma tentativa de mostrar, tardiamente, que se faz necessário tais cuidados, pois caso contrário, o indivíduo corre o risco de morrer ou de carregar consigo as sequelas dos acidentes devido à falta destes cuidados que são alertados nas campanhas.

Como Simioni (2007),

Acredita-se que, introduzindo a educação para o trânsito em todos os níveis escolares, desde a Educação Infantil até o Ensino Superior, respeitando os limites necessários para a aprendizagem, de

acordo com cada faixa etária, conseqüentemente modificaremos as atitudes dos motoristas.

Claro que estas campanhas publicitárias de prevenção existentes no país são necessárias, mas isso só teria um melhor resultado se houvessem políticas públicas de educação para o cidadão desde a escola, preparando-o para o futuro.

Com isso, foi possível chegar à conclusão de que se houvesse, na prática, e não apenas em leis e estatutos, uma educação prévia dos usuários de trânsito desde a sua infância, isso seria levado para a vida toda, e, provavelmente não seria tão necessária a preocupação com multas altíssimas, ou punições severas, ou ainda a preocupação em lançar inúmeras campanhas publicitárias apelativas com o intuito de evitar acidentes, isto é, tentando “remediar” uma situação que já poderia ter sido prevenida desde o começo com a educação. É como diz o provérbio: “É melhor prevenir do que remediar”.

Nesta pesquisa, o tema educação para o trânsito foi abordado com foco na redução de acidentes causados pelo ato de dirigir sob o efeito de álcool, com o intuito de localizar políticas públicas nacionais referentes ao assunto. Porém, o tema utilizado é muito amplo para ser abordado apenas com o foco nos condutores de veículos. Existem vários outros pontos sobre o tema que são possíveis de serem abordados, como o foco no pedestre, no ciclista, etc.

Como sugestão para futuras pesquisas e uma maior abordagem sobre educação no trânsito, seria de muita valia o levantamento de dados sobre as políticas regionais de educação para o trânsito, ou seja, políticas estaduais, do Distrito Federal e dos municípios do Brasil, pois assim, com as ideias que estão sendo aplicadas isoladamente em algum canto do país, podem ser muito úteis para se torarem modelos a serem seguidos em todo o país. Também seriam de grande utilidade, pesquisas com coleta de dados qualitativos a respeito do trânsito brasileiro no tocante aos acidentes de trânsito tendo com causa principal o ato de dirigir sob efeito de bebidas alcoólicas.

## REFERÊNCIAS

BACCHIERI, G.; BARROS, Aluísio. J. D. **Acidentes de trânsito no Brasil de 1998 a 2010**: muitas mudanças e poucos resultados, Programa de Pós-graduação em Epidemiologia. Universidade Federal de Pelotas. Pelotas, RS, Brasil, p. 950-963, 2011. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rsp/v45n5/2981>>. Acesso em 24 mai. 2014.

BAPTISTA, Cibele Aparecida. **Educação para o trânsito nas aulas de geografia**: trabalhando a transversalidade e a cidadania com jovens estudantes. 2015. Disponível em:< [http://treinamento-dspace.bce.unb.br/bitstream/10483/10603/1/2014\\_CibeleAparecidaBaptista.pdf](http://treinamento-dspace.bce.unb.br/bitstream/10483/10603/1/2014_CibeleAparecidaBaptista.pdf)>. Acesso em 26 set. 2015.

BRASIL. DENATRAN. Departamento Nacional de Trânsito. **Diretrizes da educação para o trânsito no ensino fundamental** / Texto de Juciara Rodrigues; Ministério das Cidades, Departamento Nacional de Trânsito, Conselho Nacional de Trânsito. – Brasília; Ministério das Cidades, 2009. 36 p.: il. Disponível em: <[http://www.denatran.gov.br/publicacoes/download/DIRETRIZES\\_EDUCACAO\\_FUNDAMENTAL.pdf](http://www.denatran.gov.br/publicacoes/download/DIRETRIZES_EDUCACAO_FUNDAMENTAL.pdf)> Acesso em 03 nov. 2015.

CAIAFFA, Waleska Teixeira; FRICHE, Amélia Augusta de Lima. Urbanization, globalization and road safety: a potential dialogue in search of equity?. **Ciência & Saúde Coletiva**, v. 17, n. 9, p. 2238-2241, 2012. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S1413-81232012000900004&script=sci\\_arttext](http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S1413-81232012000900004&script=sci_arttext)>. Acesso em 11 out. 2015.

CAMPOS, Valdir Ribeiro et al. Beber e dirigir: características de condutores com bafômetro positivo. **Rev. Psiq. Clín.**, v. 39, n. 4, p. 166-71, 2012. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rpc/v39n5/a04v39n5.pdf>>. Acesso em: 24 mai. 2014.

CISA – Centro de Informações sobre saúde e álcool. **Álcool, legislação e Políticas Públicas**. 2015. São Paulo. CISA, 2015. Disponível em: <<http://www.cisa.org.br/artigo/289/alcool-legislacao-politicas-publicas.php>>. Acesso em 01 nov. 2015.

CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO – Lei 9503/97 | **Lei nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997, art. 76**. Disponível em: <<http://presrepublica.jusbrasil.com.br/legislacao/91797/codigo-de-transito-brasileiro-lei-9503-97#art-76>>. Acesso em 17 set. 2015.

CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO – Lei 9503/97 | **Lei nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997, art. 147**. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/topicos/10609464/artigo-147-da-lei-n-9503-de-23-de-setembro-de-1997>>. Acesso em 26 out. 2015.

CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO – Lei 9503/97 | **Lei nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997, art. 148**. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/topicos/10609035/artigo-148-da-lei-n-9503-de-23-de-setembro-de-1997>>. Acesso em 18 out. 2015.

DA SILVA, Edna Lúcia; MENEZES, Estera Muzkat. **Metodologia da pesquisa e elaboração de dissertação**. UFSC, Florianópolis, 4a. edição, 2005. Disponível em: <[http://200.17.83.38/porta1/upload/com\\_arquivo/metodologia\\_da\\_pesquisa\\_e\\_elaboracao\\_de\\_dissertacao.pdf](http://200.17.83.38/porta1/upload/com_arquivo/metodologia_da_pesquisa_e_elaboracao_de_dissertacao.pdf)>. Acesso em 02 nov. 2015.

DENATRAN – DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO. **Evolução de receitas e despesas**: 1998 a 2014. Brasília: Denatran, 2015. Disponível em: < [http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:http://www.denatran.gov.br/download/Receitas2014TransparenciaPublica.pdf&gws\\_rd=cr&ei=atQsVummEoGHwQSQzLOYBA](http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:http://www.denatran.gov.br/download/Receitas2014TransparenciaPublica.pdf&gws_rd=cr&ei=atQsVummEoGHwQSQzLOYBA)>. Acesso em 25 out. 2015.

DENATRAN – DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO. **Resolução nº 514**, de 18 de Dezembro de 2014. Brasília: Contran 2014. Disponível em: < <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolucao5142014.pdf>>. Acesso em 01 nov. 2015.

DENATRAN – DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO. **Resolução nº 532**, de 23 de Janeiro de 2013. Brasília: Contran 2013. Disponível em: < [http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/\(resolu%C3%A7%C3%A3o%20432.2013c\).pdf](http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/(resolu%C3%A7%C3%A3o%20432.2013c).pdf)>. Acesso em 02 nov. 2015.

DENATRAN - DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO. **Semana Nacional de Trânsito 2010a**. Brasília: Denatran 2010. Disponível em: < <http://www.denatran.gov.br/campanhas/semana/2010/snt2010.htm>>. Acesso em 27 out. 2015.

DENATRAN - DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO. **Semana Nacional de Trânsito 2012a**. Brasília: Denatran 2012. Disponível em: < <http://www.denatran.gov.br/campanhas/semana/2012/snt2012.htm>>. Acesso em 27 out. 2015.

DINIZ, Carlos Eduardo Marinho et al. Uma análise dos investimentos públicos nas políticas de trânsito e suas conseqüências para a redução de acidentes de trânsito. **Revista do UNI-RN**, v. 2, n. 2, p. 21, 2008. Disponível em:< <http://www.revistaunirn.inf.br/revistaunirn/index.php/revistaunirn/article/view/75>>.

Acesso em 05 out. 2015.

**G1. Lei que aumenta valor de multas entra em vigorem 1º de novembro, diz PRF.** Site Portal G1 – TV Sergipe. 2014. Disponível em: < <http://g1.globo.com/se/sergipe/noticia/2014/10/lei-que-aumenta-valor-de-multas-entra-em-vigor-em-novembro-diz-prf.html>>. Acesso em 26 set. 2015.

HOFFMANN, Maria Helena; CRUZ, Roberto Moraes; ALCHIERI, João Carlos. **Comportamento humano no trânsito.** Casa do Psicólogo, 2003. Disponível em:< [https://books.google.com.br/books?hl=pt-BR&lr=&id=Mm7KEjD5tFgC&oi=fnd&pg=PA9&dq=related:bWAICALcDJUJ:scholar.google.com/&ots=T2EpDTgQ1K&sig=\\_ZhF5bGDJhONKllh9Vp-tZWryJ0#v=onepage&q&f=false](https://books.google.com.br/books?hl=pt-BR&lr=&id=Mm7KEjD5tFgC&oi=fnd&pg=PA9&dq=related:bWAICALcDJUJ:scholar.google.com/&ots=T2EpDTgQ1K&sig=_ZhF5bGDJhONKllh9Vp-tZWryJ0#v=onepage&q&f=false)>. Acesso em 07 out. 2015.

**IG. Campanha questiona os pais: Que tipo de motorista você está criando?** Site Comunicação de Interesse Público, 2015. Disponível em: <<http://cip.ig.com.br/index.php/tag/transito/page/2/>>. Acesso em 18 out. 2015.

INTELIGEMCIA. **DENATRAN divulga “tolerância zero” da Lei Seca.** Site Inteligemcia, 2013. Disponível em: <<http://www.inteligemcia.com.br/denatran-divulga-tolerancia-zero-da-lei-seca/>>. Acesso em 18 out. 2015.

IPEA, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Acidentes de trânsito nas rodovias federais brasileiras**: Caracterização tendências e custos para a sociedade. Relatório de Pesquisa. 2015. Disponível em: <[http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/relatoriopesquisa/150922\\_relatorio\\_acidentes\\_transito.pdf](http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/relatoriopesquisa/150922_relatorio_acidentes_transito.pdf)>. Acesso em 12 out. 2015.

MARÍN-LEÓN, Letícia; BELON, Ana Paula; BARROS, Marilisa Berti de Azevedo; ALMEIDA, Solange Duarte de Mattos; RESTITUTTI, Maria Cristina. Tendência dos acidentes de trânsito em Campinas, São Paulo, Brasil: importância crescente dos motociclistas. **Cadernos de Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 28, n. 1, p. 39-51, jan. 2012. Disponível em: < <http://www.scielosp.org/pdf/csp/v28n1/05.pdf>>. Acesso em 25 mai. 2014.

MARÍN-LEÓN, Leticia; VIZZOTTO, Marília Martins. **Comportamentos no trânsito**: um estudo epidemiológico com estudantes universitários Driving-related behavior: an epidemiologic study of undergraduate students. **Cadernos de Saúde Pública**, v. 19, n. 2, p. 515-523, 2003. Acesso em: <<http://www.scielo.br/pdf/csp/v19n2/15417>>. Acesso em 11 out. 2015.

MARÍN, Letícia; QUEIROZ, Marcos S. A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral Car accidents in the age of speed: an overview. **Cadernos de Saúde Pública**, v. 16, n. 1, p. 7-21, 2000. Disponível em: < <http://www.scielosp.org/pdf/csp/v16n1/1560.pdf>>. Acesso em 18 out. 2015.

MEC - MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO. **Parecer CNE/CEB n. 22/2004**, de 05 de agosto de 2004. Portal Mec. Disponível em: < [http://portal.mec.gov.br/cne/arquivos/pdf/pceb022\\_04.pdf](http://portal.mec.gov.br/cne/arquivos/pdf/pceb022_04.pdf)> Acesso em 04 nov. 2015.



PALU, Ligia Aparecida. **O custo social dos acidentes com motocicletas e sua correlação com os índices de trauma.** 2013. Disponível em: <<http://dspace.c3sl.ufpr.br:8080/dspace/bitstream/handle/1884/29981/R%20-%20D%20-%20LIGIA%20APARECIDA%20PALU.pdf?sequence=1&isAllowed=y>>.

Acesso em 11 out. 2015.

PINHEIRO, Ana Lúcia da Fonseca Bragança et al. **Educação para o trânsito e responsabilidade social.** In: Anais do XXXV Congresso Brasileiro de Ensino de Engenharia–Passo Fundo/RS. 2006. Disponível em: <[http://apatru.tempsite.ws/arquivos/%7B42233D51-9531-46AA-A9C2-1DC504CC15CE%7D\\_educa%C3%A7%C3%A3o%20para%20o%20transito%20e%20responsabilidade%20social.pdf](http://apatru.tempsite.ws/arquivos/%7B42233D51-9531-46AA-A9C2-1DC504CC15CE%7D_educa%C3%A7%C3%A3o%20para%20o%20transito%20e%20responsabilidade%20social.pdf)>. Acesso em 24 mai. 2014.

PINSKY, Ilana; PAVARINO FILHO, Roberto Victor. A apologia do consumo de bebidas alcoólicas e da velocidade no trânsito no Brasil: considerações sobre a propaganda de dois problemas de saúde pública. **Revista de Psiquiatria do Rio Grande do Sul - SPRS**, v. 29, n. 1, p. 110-8, 2007. Disponível em:<<http://www.scielo.br/pdf/rprs/v29n1/v29n1a19.pdf>>. Acesso em 27 out. 2015.

PRF/Ministério da Justiça (MJ), Núcleo de Estatística e Sistema de Informações Gerenciais. Assessoria de Comunicação Social. **Relatório 2010 a 2014.** 2015. Disponível em: <<https://www.prf.gov.br/portal/arquivos/Relatorio2010a2014.pdf>>. Acesso em 12 out 2015.

QUEIROZ, Marcos S.; OLIVEIRA, Patrícia CP. Acidentes de trânsito: uma análise a partir da perspectiva das vítimas em Campinas. **Psicologia & Sociedade**, v. 15, n. 2, p. 101-23, 2003. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/%0D/psoc/v15n2/a08v15n2.pdf>>. Acesso em 11 out. 2015.

SALGADO, Rogério de Souza et al. O impacto da “Lei Seca” sobre o beber e dirigir em Belo Horizonte/MG. **Ciência e Saúde Coletiva**, v. 17, n. 4, p. 971-976, 2012. Disponível em: < <http://www.scielo.br/pdf/csc/v17n4/v17n4a19.pdf>>. Acesso em: 25 mai. 2014.

SANTOS, Mauricio Gomes dos; ALMEIDA, Giancarla Fontes de. Políticas públicas e seus reflexos na violência dos acidentes de trânsito no estado de Mato Grosso. **VI Jornada Internacional de Políticas Públicas**. Universidade Federal do Maranhão – Centro de Ciências Sociais – Programa de Pós Graduação em Políticas Públicas. 2013. Disponível em: < <http://www.joinpp.ufma.br/jornadas/joinpp2013/JornadaEixo2013/anais-eixo9-poderviolenciaepoliticaspUBLICAS/politicaspUBLICASESSEUSREFLEXOSNAVIOLENCIA.pdf>>. Acesso em 01 nov. 2015.

SEMUTTRAN – Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes – Prefeitura do Município de Piracicaba. **Prefeitura lança 3ª campanha de conscientização por um trânsito mais seguro**. Site Semuttran, 2015. Disponível em: < <http://semuttran.piracicaba.sp.gov.br/prefeitura-lanca-3-campanha-de-conscientizacao-por-um-transito-mais-seguro/234>>. Acesso em 27 out. 2015.

SILBER, Paulo Caldas; SOUZA, LB de; TONGU, Maira Tiyomi Sacata. Perfil epidemiológico do trauma ocular penetrante antes e após o novo código de trânsito. **Arq Bras Oftalmol**, v. 65, n. 4, p. 441-4, 2002. Disponível em:< <http://www.scielo.br/pdf/abo/v65n4/11571.pdf>>. Acesso em 18 out. 2015.

SILVA, Artur Dias de Oliveira Conceição. **Bebida alcoólica e direção de veículos automotores**: uma combinação perigosa. 2014. Disponível em: < [http://bdm.unb.br/bitstream/10483/8077/1/2014\\_ArturDiasDeOliveiraConceicaoSilva.pdf](http://bdm.unb.br/bitstream/10483/8077/1/2014_ArturDiasDeOliveiraConceicaoSilva.pdf)>. Acesso em 17 set. 2015.

SIMIONI, Viviane. **Educação e Trânsito**: Uma Mistura que dá certo. 2007. Disponível em: <<http://www.unioeste.br/cursos/cascavel/pedagogia/eventos/2007/Simp%C3%B3sio%20Academico%202007/Trabalhos%20Completos/Trabalhos/PDF/72%20Viviane%20Simioni.pdf>>. Acesso em 24 mai. 2014.

WORDPRESS. **Qualquer dose pode ser a gota d'água**. Site Campanha Lei Seca, 2012. Disponível em: < <https://campanhaleiseca.wordpress.com/page/3/>>. Acesso em 18 out. 2015.