



XII Colóquio Internacional "Educação e Contemporaneidade"



20 a 22 de Setembro de 2018 São Cristóvão/SE/Brasil

ISSN: 1982-3657 | PREFIXO DOI 10.29380

Recebido em: **23/06/2018**

Aprovado em: **11/07/2018**

Editor Respo.: **Veleida Anahi - Bernard Charlort**

Método de Avaliação: **Double Blind Review**

Doi: <http://dx.doi.org/10.29380/2018.12.01.11>

ESTADO, EDUCAÇÃO E TRÂNSITO: A NECESSIDADE DE FOMENTAR AÇÕES DE
CONSCIENTIZAÇÃO EM ARACAJU-SE

EIXO: 1. EDUCAÇÃO E POLÍTICAS PÚBLICAS

FABIANA DOS SANTOS PINHEIRO, CRISTIANE FÁTIMA PFERL FELIPE, RONALD DOS SANTOS
PEREIRA

RESUMO

A educação no trânsito deve ser vista como medida fundamental para mitigar os diversos acidentes e para valorização da vida. O Estado é importante no que tange à instrumentalização/efetivação de ações de conscientização nesse segmento. Através de políticas públicas (campanhas, palestras, debates, investimentos em infraestruturas, entre outros) é possível adotar novos comportamentos sociais que serão refletidos na redução dos acidentes fatais e não fatais. É preciso, ainda, diagnosticar os gargalos tangíveis e intangíveis que influenciam na organização do trânsito, em especial, na capital sergipana. Para tanto, o Estado brasileiro, na atualidade, está gerando processos de descontinuidades nos investimentos em educação e trânsito, o que resultam em intensificação dos problemas existentes.

Palavras-chave: Estado. Educação. Trânsito. Conscientização. Práticas sociais.

ABSTRACT

Traffic education must be seen as a fundamental measure to mitigate the various accidents and to value life. The State is important regarding the instrumentalization / implementation of awareness actions in this segment. Through public policies (campaigns, lectures, debates, investments in infrastructures, among others) it is possible to adopt new social behaviors that will be reflected in the reduction of fatal and non-fatal accidents. It is also necessary to diagnose the tangible and intangible bottlenecks that influence the organization of traffic, especially in the Sergipe capital. To this end, the Brazilian State is currently generating processes of discontinuities in investments in education and traffic, which result in intensification of existing problems.

Keywords: State. Education. Traffic. Awareness. Social practices

RESUMEN

La educación en el tránsito debe ser vista como medida fundamental para mitigar los diversos accidentes y para la valorización de la vida. El Estado es importante en lo que se refiere a la instrumentalización / efectividad de acciones de concientización en ese segmento. A través de políticas públicas (campañas, charlas, debates, inversiones en infraestructuras, entre otros) es posible adoptar nuevos comportamientos sociales que serán reflejados en la reducción de los accidentes fatales y no fatales. Es necesario, además, diagnosticar los cuellos de botella tangibles e intangibles que influyen en la organización del tránsito, en especial, en la capital sergipana. Para ello, el Estado brasileño, en la actualidad, está generando procesos de discontinuidad en las inversiones en educación y tránsito, lo que resulta en la intensificación de los problemas existentes

Palabras clave: Estado. Educación. Tránsito. La conciencia. Prácticas sociales.

INTRODUÇÃO

O trânsito e a mobilidade representam fluxos e deslocamentos de pessoas e veículos que dividem e ocupam o mesmo espaço. Nesse sentido, o Estado tem o papel fundamental de organizá-lo, promovendo melhores condições de vida para a sociedade. Para que isso ocorra é necessário um planejamento que facilite a fluidez e a acessibilidade, assim como medidas que reduzam possíveis acidentes. Estes últimos, além dos impactos físicos e psicológicos nas vítimas e em seus familiares, também oneram o Estado, seja através de custos na área da saúde ou previdência. Tais ações devem ser incorporadas nas escolas, tendo em vista o processo educacional com crianças e

adolescentes, bem como nos espaços de trabalho, na família, na mídia, nas universidades, nas empresas, entre outros.

Esse artigo tem como objetivo analisar a relevância das ações de conscientização para arrefecer os acidentes de trânsito em Aracaju/SE. Os elevados índices de acidentes revelam um cenário de insuficiência de políticas públicas e estratégias educacionais que valorizem o respeito às leis/regras de trânsito e à vida. A questão central que norteia o artigo é: quais são as principais ações/medidas educativas e preventivas realizadas na capital sergipana visando reduzir os acidentes de trânsito

No que tange aos procedimentos metodológicos utilizados para elaboração desse artigo, têm-se a revisão bibliográfica a respeito da temática educação e trânsito, planejamento, mobilidade urbana, legislação brasileira sobre trânsito, campanhas educativas, entre outros. Esses trabalhos foram analisados e sistematizados através de fichamentos, resenhas etc. Em seguida, ocorreu o levantamento de dados no Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito – SMTT, Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros – SETRANSP, Ministério das Cidades, Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, Sistema Único de Saúde – SUS, Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde – DATASUS, Instituto Médico Legal – IML, Secretaria do Estado de Planejamento, Orçamento e Gestão – SEPLAG, Prefeitura de Aracaju etc., para serem estruturadas tabelas, quadros e outros.

EDUCAÇÃO E TRNSITO: CAMINHOS AINDA DESCONEXOS

A educação é um importante mecanismo de mudança social, a partir da compreensão dos processos, das relações e da própria realidade objetiva. As escolas são essenciais também para construir condutas que viabilizem uma melhor convivência social. Entender as funcionalidades e a organização do trânsito também passa por processos pedagógicos reflexivos. Isso para que seja possível evitar certas conflitualidades que a falta de conscientização promove. No entanto, viabilizar essa instrução não pode limitar-se somente ao processo de retirada da Carteira Nacional de Habilitação – CNH (quadro 1), em campanhas periódicas ou a partir de iniciativas individuais de alguns professores, mas sim deve ser algo constante no desenvolvimento das crianças e jovens.

Quadro 1- Conteúdos trabalhados em Centros de Formação de Condutores no processo de retirada de CNH, no Brasil.

Conteúdos	Carga horária
Legislação de Trânsito	18
Direção Defensiva	16
Primeiros Socorros	04
Meio Ambiente e Cidadania	04
Mecânica Básica	03

Fonte: Departamento Nacional de Trânsito (DETRAN), 2010.

No Brasil, de forma geral, a aprendizagem acerca do trânsito reduz-se a uma formação curta, de no máximo nove dias, onde os conteúdos são aplicados de maneira aquém da realidade do futuro condutor, distribuídos de acordo com cada autoescola e são orientados para conhecer muito mais a engenharia do trânsito e do veículo (quadro 1). Nesse processo, extremamente, técnico e viabilizado somente para adultos não há a presença de debates acerca de mobilidade e acessibilidade, tampouco do respeito ao outro, enquanto ocupante do espaço (processo crítico de conscientização no trânsito). Isso se deve à necessidade por parte das empresas (centros de formação de condutores etc.) de incorporar novos condutores (clientes) em pouco tempo.

A educação para o trânsito torna-se uma ferramenta eficaz na busca da conscientização e na atuação segura de cada indivíduo. A escola, de maneira geral, deve ter o papel de auxiliar na formação de indivíduos que possam refletir sobre suas ações, e construir uma consciência crítica que possibilite repercutir no meio em que vive. Desse modo:

Ninguém escapa da educação. Em casa, na rua, na igreja ou na escola, de um modo ou de muitos todos nós envolvemos pedaços da vida com ela: para aprender, para ensinar, para aprender-e-ensinar. Para saber, para fazer, para ser ou para conviver, todos os dias misturamos a vida com a educação (BRANDÃO, 2005, p.3).

A introdução da educação para o trânsito como item obrigatório nos currículos escolares amplia o entendimento do significado conceitual de trânsito, de modo a permitir reverter os índices de mortes e/ou gravidades dos acidentes. 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 e pedestres. A escola contribui e auxilia a criança a compreender o mundo por meio da pesquisa, do debate e da solução de problemas com inter-relação entre as atividades escolares.

Segundo Freire (1986), a educação se torna um momento de experiência dialética total da humanização dos homens, com igual participação dialógica entre o educador e o educando. A escola objetiva formar cidadãos autônomos e participativos na sociedade. Para conseguir formar este cidadão, é preciso desenvolver nos alunos a autonomia, a qual deve ser despertada desde a Educação Infantil. A Pedagogia de Projetos encontra-se como um instrumento de fácil operacionalização dentre a gama de possibilidades para atingir tal intento.

De acordo com as Diretrizes Nacionais da Educação para o Trânsito no Ensino Fundamental (2009), a transversalidade refere-se à ação pedagógica que se propõe a trabalhar com temas considerados relevantes, cujos conteúdos podem estar relacionados a todas as disciplinas. Portanto, um tema transversal não é uma disciplina. Ele transpassa as disciplinas, tendo como principais objetivos potencializar valores, fomentar comportamentos e desenvolver posturas e atitudes frente à realidade social. Sendo assim, os temas transversais têm por objetivo trazer à tona, em sala de aula, questões sociais que possibilitem a construção da democracia e da cidadania, caso, por exemplo, da temática educação, conscientização e trânsito.

A partir das Diretrizes Nacionais da Educação para o Trânsito no Ensino Fundamental (2009), a inclusão do trânsito como tema transversal tem como objetivos:

- Priorizar a educação a partir de exemplos positivos que reflitam o exercício da ética e da cidadania no espaço público;
- 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;
- Superar o enfoque reducionista de que ações educativas voltadas ao tema trânsito sejam apenas para preparar o futuro condutor;
- Envolver a família e a comunidade nas ações educativas de trânsito desenvolvidas;
- Contribuir para a mudança do quadro de violência no trânsito brasileiro que hoje se apresenta;
- 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.

Os temas transversais não são novas áreas ou disciplinas. Eles devem ser incorporados ao projeto pedagógico das escolas, por isso têm caráter de transversalidade, sendo parte integrante das áreas e não algo estanque. Os temas transversais entram no ensino das áreas para serem refletidos e

analisados a partir de um trabalho compartilhado entre alunos e professores. Assim, o trânsito, compreendido de modo abrangente, pode ser inserido de forma transversal em todas as disciplinas, pois se trata de um tema inerente à realidade de todas as pessoas, em todos os tempos, em todos os lugares.

Para que o tema trânsito possa ser implementado com êxito no Ensino Fundamental é importante adotar alguns procedimentos, conforme as Diretrizes Nacionais da Educação para o Trânsito no Ensino Fundamental (2009):

- O planejamento de atividades que promovam a análise, o debate e a reflexão sobre diferentes situações relacionadas ao transitar humano;
- O uso do ambiente real de circulação (a cidade) como principal recurso educativo para o exercício da cidadania no trânsito;
- A produção e a socialização de conhecimentos relacionados ao tema a partir do incentivo à pesquisa, à leitura, à escrita, à criatividade, à troca de ideias e de experiências;
- O envolvimento da família e da comunidade em atividades voltadas ao tema.

Deve-se, então, estabelecer oportunidades educacionais às crianças, por meio de atividades lúdicas que estimulem a maior percepção dos riscos e a consequente tomada de decisão segura sobre situações de trânsito (tabela 1). A inclusão do trânsito como tema transversal às áreas curriculares torna-se imprescindível, pois o trabalho permanente nas escolas provocará, indubitavelmente, mudanças de atitudes que contribuirão para garantir a segurança das crianças no espaço público. Desde 2010, Barcelona (Espanha) desenvolve o projeto Caminho da Escola (*Camino Escolar*), que realiza modificações no ambiente do entorno das áreas escolares com o objetivo de favorecer a autonomia e a segurança no trânsito de crianças a partir de oito anos de idade em sua rotina diária para ir à escola, parques e demais atividades de seu cotidiano (GUIA DE BOAS PRÁTICAS NO TRNSITO, 2017).

Tabela 1: Condições que ocorreram as mortes de crianças e adolescentes de 0 a 14 anos no trânsito brasileiro, em 2015.

Condições	Porcentagem
Veículos (passageiro)	34
Travessia de rua	30
Ciclomotores	10
Bicicletas	06
Outros	20

Fonte: Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde – DATASUS, 2015.

Grande parte das vítimas fatais desse tipo de acidente são crianças que estavam dentro de automóveis, como passageiras dos veículos, seguidas de crianças na condição de pedestres, depois em motocicletas e bicicletas (tabela 1). Proporcionar situações reais que envolvam crianças e adolescentes no trânsito viabiliza que o processo de educação seja mais bem compreendido. Isso vai desde a utilização de imagens até análise de dados que representam a realidade.

Cada cidade e/ou região apresenta uma realidade de acidentes diferente. Isso acontece por razões econômicas, sociais, geográficas, infraestruturais e culturais. Devido a esses motivos, o número de acidentes com crianças e adolescentes em cada localidade precisa ser compreendido dentro de suas especificidades para que as iniciativas pensadas sejam adequadas, visando atender às necessidades locais/regionais. O trânsito de Aracaju/SE, por exemplo, é caracterizado por constantes mudanças de rotas, além das dificuldades infraestruturais (curvas sinuosas e fechadas, asfalto irregular, “buracos”, falta de sinalização etc.).

É necessário também propor a educação para o trânsito como uma nova abordagem de repensar a prática pedagógica atual, assim, possibilita construir um caminho para transformar o espaço escolar e/ou universitário em um espaço aberto à construção de aprendizagens significativas para todos que nele participem. Conforme Vasconcellos (1998), o trânsito é uma disputa pelo espaço físico, é uma negociação, dadas às características de nossa sociedade, a disputa pelo espaço tem uma base ideológica e política; depende de como as pessoas se veem na sociedade e de seu acesso real ao poder. Portanto, o estímulo, a valorização e a capacitação do professor possibilitarão o desenvolvimento dos conceitos de segurança, cidadania e de vida, atingindo de forma eficaz a criança, o adolescente e o adulto, tornando-se atuante junto à família e à comunidade.

Desenvolver projetos de educação para o trânsito (direcionados aos alunos e pais), abordando o respeito às leis/regras de tráfego, a obrigatoriedade do uso do cinto de segurança e do capacete, o transporte adequado de crianças, a segurança de pedestres, o respeito aos limites de velocidade e à sinalização, não beber e dirigir, entre outros, torna-se essencial. Dessa maneira, a escola pode contribuir para formar pedestres, passageiros e futuros condutores de veículos mais conscientes da importância de comportamentos adequados no trânsito.

É preciso investir no conhecimento das crianças e adolescentes em relação à temática, promovendo momentos de educação e orientação em todos os ambientes: escola, família e comunidade. Assim, a escola como instrumento do saber, tem papel representativo na sociedade, e a educação para o trânsito deve articular-se com o contexto social e cultural da cidade. Preparar a sociedade para o trânsito viário é transformar em favor da preservação da vida.

CONTEXTUALIZANDO OS ACIDENTES DE TRNSITO EM ARACAJU/SE

Segundo a Organização das Nações Unidas – ONU, por ano, morrem cerca de 1,2 milhão de pessoas por causa da violência no trânsito e mais de 50 milhões sofrem lesões em todo o mundo. Por causa dos dados alarmantes, a ONU estipulou de 2011 a 2020 a década mundial de ações de segurança no trânsito (SENADO FEDERAL, 2011).

Os acidentes no trânsito incluem diferentes tipos de vítimas, como pedestres, ciclistas, motociclistas, ocupantes de triciclo motorizado, automóvel, caminhonete, veículos pesados, ônibus e outros modos de transporte terrestre (animal, trem, bonde, veículo especial etc.). Nesse sentido:

Se define trânsito como a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fim de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga (CÓDIGO DE TRNSITO BRASILEIRO, art. 1, §1º, 1997, p. 2).

No Brasil, os acidentes de transporte terrestre matam, aproximadamente, 43 mil pessoas por ano, segundo os dados do Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde – DATASUS (do Ministério da Saúde), representando uma das principais causas de morte no país. Os acidentes nas rodovias federais respondem por cerca de 20% desses óbitos (8.227 mortes em 2014), com cerca de 26 mil feridos graves por ano, com fortes impactos sobre o orçamento público e a renda das famílias atingidas.

Os Acidentes de Transporte Terrestre – ATTs representam, portanto, uma das principais causas de morte no país. Essa situação tende a se agravar ainda mais no contexto de expansão da frota de veículos automotores. Destacam-se nesse crescimento as vendas de motocicletas, que tiveram aumento três vezes superior ao incremento do produto interno bruto (PIB) brasileiro nos últimos quinze anos (IPEA, 2015). Esse tipo de veículo, por características intrínsecas, apresenta baixa proteção aos usuários em caso de colisão e queda, agravando a situação da mortalidade no trânsito.

Assim como as motocicletas, mas em uma intensidade menor, as vendas de automóveis tiveram crescimento duas vezes maior do que o aumento do PIB no mesmo período. Com maior quantidade de veículos nas vias, elevam-se os conflitos de trânsito e, conseqüentemente, a quantidade de acidentes com vítimas, principalmente nas rodovias brasileiras onde ocorre a maior parte dos acidentes fatais (IPEA; PRF, 2015).

A aquisição de veículos está relacionada a um período de crescimento da economia do país, de 2004 a 2013, quando houve a saída de milhões de pessoas da faixa da pobreza, com ascensão social e econômica, podendo assim adquirir seu primeiro veículo, muitas vezes uma motocicleta. No caso de Aracaju/SE, a situação não foi distinta, ou seja, houve uma recuperação importante do emprego formal e a expansão do crédito/financiamento no mesmo período (tabela 2).

Tabela 2- Frota de ciclomotores, veículos (automóveis) e ônibus no estado de Sergipe, 2006-2015 (valores em porcentagem).

Tipos de frotas	Anos									
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Veículos	61,1	60,1	58,5	57,0	55,5	54,1	53,7	53,2	53,1	53,1
Ciclomotor	29,4	30,9	32,9	34,8	36,6	38,1	38,6	38,7	38,8	39,0
Ônibus	1,9	1,8	1,8	1,7	1,6	1,5	1,5	1,5	1,5	1,4

Fonte: Departamento Estadual de Trânsito de Sergipe – DETRAN, 2016.

A partir de 2010, observamos um declínio de 2,3 pontos percentuais nos veículos e, neste mesmo período, um aumento de 2,4% dos ciclomotores. Com relação aos ônibus, verifica-se que pouco foi investido na ampliação da frota, uma vez que entre 2006 e 2015 se manteve abaixo de 2% da frota veicular total, o que impacta e explica um dos motivos da reduzida mobilidade urbana. No município de Aracaju/SE houve um crescimento considerável da frota de automóveis e ciclomotores, elucidando uma pressão maior por mobilidade e acessibilidade no espaço, sobretudo urbano (tabela 2).

Na capital sergipana, os acidentes de trânsito correspondem a segunda maior causa de morte devido a causas externas (que são os óbitos por motivo não natural), atingindo 32% do total. Segundo a Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito – SMTT da capital, no ano de 2014, foram registrados 7.644 acidentes de trânsito, sendo 77 vítimas fatais. Em 2015, ocorreram 5.736 acidentes, com 66 mortes. Vale ressaltar que as vias de maior índice de acidentes em Aracaju/SE são aquelas de fluxo diário mais intenso (tabela 3).

Tabela 3- Variação de acidentes de trânsito nas principais vias de Aracaju/SE (2014 e 2015).

Posição	Logradouro	2014	2015	Va	Vr (%)
1º	Av. Pres. Tancredo Neves	419	368	-51	-12,17
2º	Av. Heraclito Rollemberg	215	202	-13	-6,05
3º	Av. Beira Mar	240	163	-77	-32,08
4º	Av. Gal. Euclides Figueiredo	117	162	45	38,46
5º	Av. Hermes Fontes	138	101	-37	-26,81
6º	Av. Augusto Franco	73	73	00	00
7º	Av. Desembargador Maynard	99	72	-27	-27,27

Fonte: Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito – SMTT/Aracaju/SE, 2015

Obs: Va – Valor absoluto; Vr – Valor relativo.

A avenida Tancredo Neves é a primeira do *ranking* de acidentes, porém a avenida General Euclides Figueiredo destaca-se por apresentar um acréscimo de 38,4% de 2014 para 2015, sendo necessário considerar sua incipiente infraestrutura, com vias estreitas, de mão dupla, pouco sinalizada, tortuosa, além de haver grande concentração populacional e comercial. A avenida Augusto Franco não apresentou variação e as demais reduziram em relação ao mesmo período do ano anterior (tabela 3). O aumento da população urbana impactou a dinâmica metropolitana, contudo, isso foi desacompanhado de melhoria na infraestrutura.

A infraestrutura deficiente que caracteriza o espaço urbano em Aracaju/SE e no Brasil é um fator que também contribui para a elevação do número de acidentes em geral, sendo resultado da falta de planejamento e do crescimento desordenado das cidades brasileiras, especialmente aquelas de grande porte e regiões metropolitanas. Ademais, a falta de inversões no transporte público e na mobilidade urbana resulta em intensificação dos acidentes de trânsito no país, pois historicamente o poder público privilegiou o transporte individual em detrimento do coletivo. No que tange às principais causas de acidentes de trânsito na capital sergipana, têm-se:

- Excesso de velocidade;
- Embriaguez e uso de drogas;
- Atravessar o sinal vermelho do semáforo;
- Veículos individuais transitando nos corredores exclusivos de ônibus;
- Condutores de veículos que desrespeitam a faixa de pedestres;
- Veículos que estacionam em áreas não permitidas;
- Ultrapassagem em local proibido;
- “Buracos” e problemas nas vias;
- Sinalização deficiente;
- Falta de manutenção dos veículos etc.

No que se refere aos elevados índices de óbitos, o sexo masculino aparece com maior evidência nos dados. Isso se deve, em especial, ao desrespeito às regras de tráfego que geram riscos aos motoristas, aos passageiros, aos ciclistas e aos pedestres (quadro 2).

Quadro 2- Distribuição de vítimas fatais procedentes de acidentes de trânsito em Aracaju/SE, 2015.

Sexo	Feminino	11
	Masculino	55
Categoria dos vitimados	Pedestre	25
	Condutor	00
	Passageiro	03
	Motociclista	28
	Ciclista	07
Zona	Norte	20
	Sul	20
	Oeste	15
	Centro	08
	Expansão	03

Fonte: Setor de óbitos, Instituto Médico Legal – IML/SE, 2015.

Há um predomínio significativo das pessoas de sexo masculino nos acidentes fatais em Aracaju/SE, com ênfase aos pedestres e motociclistas (mais vulneráveis), bem como uma concentração nas Zonas Norte e Sul da cidade, sendo reflexo da dinâmica do emprego e demográfica, com grandes

fluxos diários da força de trabalho (quadro 2). No que tange aos óbitos ocorridos nos bairros da cidade, o centro principal da capital sergipana apresenta os maiores índices, resultado da sua própria dinâmica, ou seja, grande circulação de pessoas e veículos diariamente (tabela 4).

Tabela 4: Óbitos por bairro procedentes de acidentes de trânsito em Aracaju/SE (2014 e 2015).

Bairros	2014	2015
13 de julho	05	02
Atalaia	06	03
Centro	08	07
Jabotiana	05	05
Siqueira Campos	06	02

Fonte: Setor de óbitos – IML/SE; Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito – SMTT, 2017.

Tem-se uma concentração das mortes no centro de Aracaju/SE, sendo reflexo dos intensos fluxos de pedestres e veículos cotidianamente. A dinâmica do comércio e dos serviços gera consequências no espaço central da cidade, como grande pressão por mobilidade e fluidez, número de acidentes elevado e outros. Além disso, destaca-se o desrespeito às normas de tráfego por muitos motoristas (tabela 4).

Segundo a Associação Nacional de Transporte Público – ANTP, no ambiente urbano, o acelerado processo de motorização, somado à conduta desrespeitosa em relação à legislação em vigor por parte dos condutores e pedestres, geram muitos acidentes de trânsito fatais e não fatais (tabela 5).

Tabela 5- Quantitativo por gravidade dos acidentes de trânsito em Aracaju/SE, 2015.

Meses	Fatal	Grave	Demais	Total
Janeiro	21	153	247	421
Fevereiro	24	176	291	492
Março	14	224	328	566
Abril	21	256	351	628
Mai	119	276	326	621
Junho	16	316	342	674
Julho	11	354	368	733
Agosto	19	378	446	843
Setembro	25	340	367	732
Outubro	23	294	393	710
Novembro	18	284	359	661
Dezembro	21	3348	4205	7785

Fonte: Projeto Vida no Trânsito – Aracaju/SE, 2015.

São elevados os números de acidentes, especialmente graves, na capital sergipana, o que revela um contexto delicado sobre a violência no trânsito e as consequências aos acidentados, às suas famílias, aos custos do poder público e à própria sociedade. Diversos fatores geram tais acidentes, como excesso de velocidade, embriaguez, uso de drogas, incipiente fiscalização e punição, infraestrutura inadequada, veículos com falta de manutenção, atravessar o “sinal vermelho”, desrespeito às regras de tráfego, ultrapassagens incorretas, entre outros (tabela 5).

Cerca de R\$ 50 bilhões por ano é o valor que a sociedade brasileira perde com os acidentes de trânsito, sendo que os componentes de custo referentes à perda de produção das vítimas e aos gastos com atendimento médico-hospitalar se destacam nesta cifra (IPEA; PRF, 2015). A perda de produção está ligada à idade das pessoas, ou seja, quanto mais jovem uma vítima fatal, maior é o custo para a sociedade, e os acidentes de trânsito se constituem em uma das principais causas de morte nas faixas etárias inferiores. Isso se intensificou nos últimos dez anos quando os usuários de motos (em sua maioria pessoas mais jovens) se tornaram o principal grupo de vítimas fatais de acidentes de trânsito no Brasil.

Independentemente dos custos financeiros dos acidentes, a grande quantidade de mortos e feridos no trânsito brasileiro gera fortíssimos impactos para as famílias envolvidas, a maior parte deles incomensuráveis emocionalmente, e para a sociedade em geral. É fundamental compreender esse fenômeno para que políticas adequadas de redução dos acidentes e das vítimas no trânsito tenham êxito.

Em termos de legislação de trânsito, pode-se considerar que o Brasil apresenta uma situação adequada em comparação a outros países. Contudo, há ainda uma sensação de impunidade com relação à penalização de motoristas que provocam acidentes graves em função de negligência, ingestão de álcool e drogas ou comportamento perigoso no trânsito, como excesso de velocidade. A justiça brasileira tende a aplicar penas pouco proporcionais aos danos causados às vítimas, mesmos que esses indivíduos tenham assumido o risco de produzir acidentes graves, sendo isso mais evidente quando se trata de pessoas de alta renda.

Várias causas de acidentes fatais podem ser combatidas pela realização maciça de campanhas educativas. Essas campanhas devem chamar a atenção dos condutores para os principais motivos associados aos acidentes, como a desatenção no trânsito (o uso de celular, por exemplo), o consumo de álcool e drogas, excesso de velocidade e o desrespeito às normas de trânsito (ultrapassagem em locais proibidos etc.). As campanhas não podem ser esporádicas, isto é, devem ser permanentes e focar diretamente o público-alvo traçado no projeto. A tendência nos últimos anos, no Brasil, é a realização de campanhas com imagens chocantes para que os motoristas despertem para a seriedade do problema.

Para isso, é imprescindível haver maior articulação entre os âmbitos federal, estaduais e municipais, visando implementar políticas efetivas e de resultados satisfatórios a médio e longo prazos. Portanto, é necessário um planejamento qualificado e grandes investimentos, visando, sobretudo, fomentar a conscientização coletiva acerca da temática violência no trânsito no país.

Há uma insuficiência de projetos e ações com a finalidade de reduzir a violência no trânsito em Aracaju/SE. As políticas públicas de conscientização no trânsito na capital sergipana ocorrem com maior intensidade na Semana Nacional de Trânsito, que faz referência ao Dia Nacional do Trânsito, com uma programação pontual, em lugares específicos e restringindo-se, em grande medida, a sensibilizar os condutores de veículos. Isso deveria fazer parte de um grupo seletivo de prioridades das políticas públicas brasileiras, sergipanas e aracajuanas, pois trata-se de uma questão que envolve a saúde coletiva, os recursos públicos e a valorização da vida dos cidadãos. A escassez de campanhas educativas e preventivas de conscientização no trânsito reflete no aumento progressivo de acidentes e mortes, por isso, a necessidade incorporá-las a um planejamento articulado com outros setores públicos.

PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO E AÇÕES PARA EDUCAÇÃO NO TRNSITO

O planejamento é um importante instrumento para organização do espaço (especialmente urbano). Nesse sentido, a educação para o trânsito deve ser planejada, visando contemplar a redução dos acidentes no trânsito. O Estado deve fomentar esse programa, levando em consideração a

identificação dos locais mais perigosos, assim como do público mais atingido (levantamento de dados, mapeamento etc.), articulação com secretarias de infraestrutura urbana, valorização da intermodalidade e do transporte público, estabelecimento de metas e serem alcançadas, entre outras ações.

De certa maneira, há uma desarticulação dos órgãos que controlam e orientam o trânsito brasileiro, onde resoluções e medidas são tomadas e impostas para a sociedade, sem considerar diferenças socioeconômicas regionais, por exemplo. Faz-se necessário haver a construção de um planejamento que agregue municípios, estados e a união, seja para melhor coletar, trocar ou publicar informações acerca da educação no trânsito. Isso envolve também melhorias nas infraestruturas, para mitigar consideravelmente acidentes, que em muitos casos oneram o Estado e estrangulam os órgãos da saúde e da previdência, como o pagamento de seguros e remédios (tabela 6).

Tabela 6- Indenizações pagas pelo governo brasileiro às vítimas de acidentes no trânsito em 2016.

Natureza	Quantidade	Porcentagem
Morte	33.547	07
Invalidez permanente	346.060	80
Despesas médicas	54.639	13
Total	434.246	100

Fonte: Boletins estatísticos – DPVAT, 2016.

O Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT) é um instrumento de viabilização de recursos, obrigatório e vigente no Brasil desde 1974. Pago anualmente junto com a primeira parcela do IPVA, ou na Cota Única, ou seja, é um imposto que é ressarcido para que o cidadão possa utilizar com medicamentos, pagamento de profissionais, entre outros (tabela 6). Entretanto, nem sempre todo acidentado conquista o seguro ou, até mesmo, o recurso não consegue atender todas as necessidades do indivíduo, onde o mesmo precisa ocupar hospitais ou centros de saúde públicos. Dessa forma, a educação para o trânsito precisa integrar o planejamento, visando reduzir o impacto nos outros setores públicos.

É evidente que todos os caminhos que se vislumbram demandam ações intersetoriais que envolvam o poder público, organizações não-governamentais – ONGs e a sociedade em geral. É preciso somar esforços com vistas à redução destes acidentes. Nesse sentido, há necessidade de articulação entre os setores da educação, saúde, justiça e segurança pública na criação e implantação de ações de prevenção, bem como a capacitação de profissionais das diversas áreas para atuarem, direta ou indiretamente, no enfrentamento do problema.

Vale ressaltar que, a educação voltada ao trânsito deve estar presente nos níveis pré-escolar, fundamental, médio e superior, entretanto, é necessário um trabalho coletivo, com a participação de toda a sociedade, para que possamos obter expressivos resultados com a construção de um trânsito mais seguro e solidário e, conseqüentemente, vislumbrar uma sociedade melhor para se viver.

Paralelamente às medidas de educação e estrutura viária, uma fiscalização mais efetiva e rigorosa também se faz necessária, a fim de penalizar e impossibilitar a direção por condutores que desrespeitam a sinalização e leis de trânsito, que não utilizam equipamentos de segurança, que dirigem sem habilitação, ou que transportam crianças inadequadamente ou sem proteção.

Todavia, no Brasil não há uma continuidade a médio e longo prazos nas políticas e ações de conscientização. Estas são periódicas (sazonais), sendo insuficiente para a realidade brasileira, pois a violência no trânsito e suas conseqüências nefastas são significativas. A educação no trânsito faz

parte do primeiro grupo de políticas públicas que merece destaque. Isso inclui desde campanhas educativas estimulando o uso de equipamentos de segurança, como capacetes e cinto de segurança, advertindo sobre o perigo do consumo de álcool associado à direção, entre outras, até a estruturação de conteúdos a serem ministrados nos ensinos fundamental e médio para prepararem “o motorista de amanhã”.

A maioria das escolas não aborda a segurança no trânsito nem mesmo de forma transversal, o que dificulta a conscientização das crianças e jovens. É relevante também valorizar as discussões sobre a temática nas faculdades e universidades (públicas e privadas), caso, por exemplo, da Universidade Federal de Sergipe – UFS, em que destacam-se as ações realizadas no curso de Enfermagem, com a criação da disciplina “Prevenção de Acidentes de Trânsito e Suporte Básico de Vida”.

Além da prevenção, os alunos aprendem sobre o auxílio em situações de urgência fora do ambiente hospitalar. O objetivo é formar cidadãos conscientes, críticos e responsáveis no trânsito. Com aulas temáticas, são abordados temas como: educação no trânsito, direção preventiva e defensiva, principais legislações no trânsito, engenharia de trânsito, delitos no trânsito, fiscalização e operação de trânsito em Sergipe, e suporte básico de vida para o leigo. O Hospital Universitário atende gratuitamente vítimas de traumas causados por acidentes de trânsito e conta com profissionais de diversas áreas: cirurgiões, psicólogos, psiquiatras, fonoaudiólogos, enfermeiros, além de alunos de enfermagem e residentes de medicina (ASCOM UFS, 2016).

Estudos da Organização Mundial da Saúde – OMS e da Organização das Nações Unidas – ONU, em assembleia geral no ano de 2010, estabeleceram o período de 2011 a 2020 como a “Década de Ação para a Segurança Viária”. Durante esses anos, foi colocado como objetivo o desenvolvimento de ações que reduzam em 50% o número de mortes por acidentes de trânsito (ANTP, 2011).

No Brasil, o “Projeto Vida no Trânsito” – PVNT faz parte da iniciativa internacional denominada “*Road Safety in Ten Countries*” – RS 10. Essa iniciativa está presente em dez países no mundo: Rússia, China, Turquia, Egito, Vietnã, Camboja, Índia, Quênia, México e Brasil, sendo convidados a participar do projeto por apresentarem quase a metade de todas as mortes por acidentes de trânsito no mundo. Apenas nestes países, são aproximadamente 600 mil mortes por acidentes de trânsito a cada ano. Primeiramente, o projeto foi implantado em Belo Horizonte/MG, Campo Grande/MS, Curitiba/PR, Palmas/TO e Teresina/PI, cada uma representando uma das macrorregiões do país (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2010; MINISTÉRIO DA SAÚDE, 2010).

Fazem parte os seguintes órgãos envolvidos no desenvolvimento do “Projeto Vida no Trânsito” em Aracaju/SE:

- Serviço de Atendimento Móvel de Urgência – SAMU;
- Secretaria Municipal da Saúde – SMS;
- Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito – SMTT;
- Universidade Federal de Sergipe – UFS;
- Secretaria de Estado da Saúde – SES;
- Secretaria Municipal de Educação – SEMED;
- Departamento de Trânsito do Estado de Sergipe – DETRAN;
- Conselho Municipal de Saúde – CMS;
- Secretaria de Segurança Pública de Sergipe – SSP, através do Centro Integrado de Operações em Segurança Pública – CIOSP.

No que tange às principais ações desenvolvidas em Aracaju/SE, destacam-se as realizadas com a Coordenação de Educação para o Trânsito – CET (da SMTT); com o grupo de Teatro CONES em escolas, universidades e unidades de saúde; o projeto Trânsito e Saúde da Família; entre outras (BOLETIM DA VIGILANCIA EM SAÚDE – PROJETO VIDA NO TRNSITO, 2016).

Ademais, têm-se as campanhas anuais, como a “Semana Municipal de Trânsito”, no qual antecede as comemorações do “Maio Amarelo” – este é um movimento mundial de conscientização sobre a importância da prevenção e redução de acidentes de trânsito. O tema da campanha, em 2017, foi “Minha Escolha faz a Diferença no Trânsito”. Esta ação consistiu em alertar as pessoas da importância que pequenos gestos, como respeitar a faixa de pedestres e a sinalização de trânsito, bem como não estacionar nas vagas especiais, não usar o celular ao dirigir, entre outros, são exemplos simples do dia a dia que fazem a diferença e reduzem os acidentes.

A Semana Nacional de Trânsito (18 a 25 de setembro de 2017) – com o mesmo tema da campanha do Maio Amarelo – reforçou para a responsabilidade de todos no trânsito e a conscientização de que pequenos gestos contribuem para um trânsito melhor. Acompanhada de atividades de teatro, ciclismo, panfletagem, abordagem de fiscalização e outros, buscou-se contribuir na sensibilização e conscientização dos condutores, especialmente na necessidade de mudar alguns hábitos para melhorar o trânsito.

Não obstante, é relevante destacar que tais ações em Aracaju/SE e no Brasil mostram-se insuficientes, pois são elevados os acidentes de trânsito no território nacional. São necessárias ações mais eficientes e permanentes para arrefecer significativamente este problema a médio e longo prazos, como a existência de mais projetos e recursos financeiros, educação voltada ao trânsito como prioridade (presente nas escolas e universidades), políticas públicas com foco na informação (jornais, rádio, televisão, internet etc.), fiscalização adequada e punição, melhoria das condições viárias (sinalização, asfaltamento, infraestrutura etc.), expansão e modernização do transporte público (maior abrangência espacial, conforto, segurança e intermodalidade), entre outros.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Brasil apresenta altos índices de violência no trânsito, elucidando um grave problema nacional. Aracaju/SE está inserida nesse contexto, com elevada média mensal de acidentes, muitos deles fatais. Diante disso, é necessário expandir e qualificar as ações públicas e valorizar a participação de toda a sociedade visando reduzir esse alarmante quadro.

A educação para o trânsito ainda não é contemplada pela educação escolar de maneira efetiva. Nesse sentido, não adianta penalizar ou ampliar os valores de multas se não houver uma mudança estrutural na educação para o trânsito. Isso diz respeito também a mudanças teóricas e metodológicas que integram esse campo, além de incluir a educação para o trânsito nas escolas de maneira transversal.

Assim como em outras cidades brasileiras, o trânsito de Aracaju/SE possui suas especificidades e é papel do Estado compreendê-las em cada contexto histórico. Assim, criar uma base de dados que explicita as características do trânsito é uma importante medida inicial para viabilizar políticas públicas, visando reduzir os acidentes. No caso da capital sergipana, há muitos acidentes de trânsito envolvendo gargalos na infraestrutura, aumento da frota e insuficientes políticas de conscientização.

Alguns fatores como o desrespeito às regras de tráfego, pressa dos condutores, despreparo dos motoristas, falta de cuidados com a manutenção dos veículos, excesso de velocidade, embriaguez, uso de drogas, problemas infraestruturais, sinalização inadequada, entre outros, são causas de vários acidentes. Além da mortalidade elevada, os ATT exercem forte impacto sobre os serviços de saúde, bem como para a sociedade em geral.

A construção de um planejamento mais qualificado voltado à educação no trânsito deve ser prioridade no Brasil e em Aracaju/SE. Esta necessita de integração institucional e continuidade ao longo do tempo, isto é, deve fazer parte de uma política de Estado e não de governo. Necessita ainda, identificar as medidas equivocadas e preparar estratégias/ações para modificar esse quadro. Para isso, a educação no trânsito precisa ser preventiva, crítica e envolver condutores e pedestres.

Têm-se as campanhas anuais, como a “Semana Municipal de Trânsito”, no qual antecede o “Maio Amarelo” – este é um movimento mundial de conscientização sobre a importância da prevenção e redução dos acidentes de trânsito. Em Aracaju/SE, há algumas atividades promovidas pela Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito (SMTT), em parceria com diversos órgãos, para conscientização visando a prevenção de acidentes. Outrossim, o município de Aracaju/SE e o Governo do Estado de Sergipe, através das Secretarias de Saúde, aderiram ao Projeto Vida no Trânsito (PVT), no qual instituiu o Comitê Gestor Intersetorial do Projeto Vida no Trânsito. Ademais, destacam-se também algumas ações realizadas em instituições públicas e privadas de ensino superior, como disciplinas e pesquisas ligadas a temática, transporte e trânsito na região metropolitana de Aracaju.

Contudo, vale destacar que o país atravessa mudanças políticas e econômicas que influenciam em diversos setores, assim, o corte de recursos e inversões públicas na educação segue no sentido contrário do processo de conscientização e valorização da reflexão crítica dos indivíduos. As melhorias na educação para o trânsito também dependem de mudanças na estrutura do governo em questão, pois é imprescindível a retomada das políticas públicas sociais no Brasil.

REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES PÚBLICO. Disponível em:
> Acesso em: 27/09/2017.

Boletins estatísticos- DPVAT. São Paulo, 2016. Disponível em: Acesso em: 20/09/2017.

BRANDÃO, Carlos Rodrigues. **O que é educação.** São Paulo: Brasiliense, 2005.

BRASIL. **Código Nacional de Trânsito. Código de Trânsito Brasileiro** instituído pela Lei nº 9503 de 23/09/1997. Brasília: DENATRAN, 2001. Disponível em:

Acesso em: 20/08/2017.

BRASIL. **Diretrizes nacionais 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. Disponível em:

Acesso em: 20/09/2017.

BRASIL. **Ministério das Cidades.** Departamento Nacional de Trânsito. Política Nacional de Trânsito. Brasília: Departamento Nacional de Trânsito; 2010. Disponível em: Acesso em: 25/10/2017.

BRASIL, **Ministério das Cidades.** Denatran (Departamento Nacional de Trânsito). Guia Básico para gestão municipal de trânsito. Brasília-DF: Denatran, 2016. 1ª edição, 56p Disponível em:

BRASIL. Senado Federal. **Resolução da Organização das Nações Unidas (ONU) e Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária para a Década 2011-2020.** Brasília, 2011. Disponível em: Acesso em: 20/04/2018.

BRASIL. **MINISTRÉIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES.** Declaração de Brasília – Segunda Conferência Global de Alto Nível sobre Segurança no Transito, 2015. Disponível em: Acesso em: 20/10/2017.

BRASIL. IPEA – INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA; PRF – POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL. **Acidentes de trânsito nas rodovias federais brasileiras.** Brasília: Ipea, 2015. (Relatório de Pesquisa). Disponível em: Acesso em: 20/10/2017.

BRASIL. Sergipe. Secretaria de Estado de Saúde/SES. **Informe Epidemiológico.** Ano II. N° V. Setembro 2016. Disponível em: Acesso em: 20/10/2017.

BRASIL. Sergipe. **Boletim da vigilância em saúde.** Disponível em: Acesso em: 15/10/2017.

BRASIL. **Secretaria Municipal de Transporte e Transito (SMTT) Aracaju/Sergipe.** Disponível em: Acesso em: 15/10/2017.

BRASIL. **Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde – DATASUS**, 2015. Dados estatísticos de acidentes. Disponível em: Acesso em: 20/08/2017.

BRASIL. **CONSTITUIÇÃO FEDERAL 1988**. Disponível em: Acesso em: 10/10/2017.

BRASIL. **NAÇÕES UNIDAS DO BRASIL (ONUBR)**. Disponível em:

Acesso em: 20/09/2017.

BRASIL. **DETRAN/SE**. Disponível em: Acesso em 29/05/2018.

FREIRE, P. SHOR, I. **Medo e ousadia: o cotidiano do professor**. Trad: Adriana Lopez. 10 ed Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1986.

GUIA DE BOAS PRÁTICAS NO TRNSITO. **Criança segura safe kids Brasil**. Disponível em: Acesso em: 01/12/2017

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE (OMS). Disponível em: Acesso em: 20/10/2017.

OPAS. **ORGANIZAÇÃO PAN-AMERICANA DA SAÚDE**. Segurança no trânsito nas Américas. Washington, DC : OPAS, 2016.

1. Acidentes de Trânsito – prevenção & controle. 2. Acidentes de Trânsito – mortalidade. 3. Acidentes de Trânsito – estatística & dados numéricos. 4. Políticas Públicas. 5. Promoção da Saúde. 6. Américas. I. Título. Disponível em: Acesso em: 15/09/2017

PROJETO VIDA NO TRNSITO/ARACAJU-SE. Disponível em:

< <http://portalms.saude.gov.br/saude-de-a-z/acidentes-e-violencias/41896-projeto-vida-no-transito>>
Acesso em: 10/08/2017.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE. **RÁDIO UFS FM**. MAIO 2018. Disponível em: Acesso em: 20/05/2018.

VASCONCELLOS, E. A. **O que é Trânsito** São Paulo: Brasiliense, 1998.