



7 e 8 Novembro 2012

A IMPORTÂNCIA DA EDUCAÇÃO DE TRÂNSITO NA FORMAÇÃO DE CULTURA DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO

Cintia Isabel de Campos¹

Talita Fernanda Feltrin²

Magaly Natalia Pazzian Vasconcellos Romão³

Archimedes Azevedo Raia Junior⁴

Antonio Clovis Pinto Ferraz⁵

RESUMO

O aumento da acidentalidade e mortalidade no trânsito no Brasil, associado a fatores como o crescimento da frota de veículos e principalmente a de motocicletas, não se encontra desvinculado a questões generalizadas de queda na segurança como um todo. Comportamentos como “jeitinho brasileiro”, malandragem, criminalidade ligada à opressão, apenas favorecem a formação de uma sociedade individualista, que está enredada por relações sociais que distinguem tipos de motoristas e ocupantes de veículos pela cor, gênero, idade, poder econômico, status social, o que acaba por permitir milhares de mortes e centenas de processos judiciais, além de insegurança. O ser humano começa a aprender quando nasce e somente para de aprender quando deixa de existir, então é possível transformar um espaço de deslocamento em um local de respeito, e talvez isso se deva começar pela educação, mas com um objetivo ainda mais desafiador, o de se gerar cultura de segurança no trânsito. Este trabalho procurou compreender, refletir e expor como o comportamento humano influencia na ocorrência de acidentes, bem como a educação influencia na mudança comportamental de um indivíduo, seguidos por quais instrumentos legais, no Brasil, incentivam a cultura de educação para o trânsito.

Palavras-chave: Educação. Cultura. Segurança. Trânsito.

¹ Mestranda, Universidade Federal de São Carlos – UFSCAR, Programa de Pós-graduação em Engenharia Urbana, cintia_jau@yahoo.com.br

² Mestranda, Universidade Federal de São Carlos – UFSCAR, Programa de Pós-graduação em Engenharia Urbana, lifeltrin@yahoo.com.br

³ Doutoranda, Universidade de São Paulo – USP, Escola de Engenharia de São Carlos - EESC USP, Programa de Pós-graduação em Engenharia de Transportes, magaly_jau@yahoo.com.br

⁴ Prof. Dr., Universidade Federal de São Carlos – UFSCAR, Programa de Pós-graduação em Engenharia Urbana, raiajr@ufscar.br

⁵ Prof. Dr., Universidade de São Paulo – USP, Escola de Engenharia de São Carlos - EESC USP, Programa de Pós-graduação em Engenharia de Transportes, coca@sc.usp.br

1. INTRODUÇÃO

A acidentalidade viária é, hoje, um dos fatores mais preocupantes em escala mundial. Todos os anos milhares de pessoas morrem ou ficam incapacitadas decorrentes dos acidentes de trânsito, que é uma das principais causas de morte por causas externas no mundo e de acordo com os dados da Sociedade Brasileira de Ortopedia e Traumatologia (SBOT, *s.d*, p. 4) “1,2 milhão de pessoas morrem todos os anos por acidentes de trânsito, sem contar lesões que deixam um número maior de pessoas com sequelas graves e incapacitadas”.

Segundo o Waiselfisz (2012, p. 3):

Os números apresentados pela Organização Mundial da Saúde são estonteantes, indicativos de uma real pandemia. Só no ano de 2009, aconteceram perto de 1,3 milhão de mortes por acidentes de trânsito em 178 países do mundo. Se nada for feito, a OMS estima que deveremos ter 1,9 milhão de mortes no trânsito em 2020 e 2,4 milhões em 2030. Entre 20 e 50 milhões sobrevivem com traumatismos e feridas. Os acidentes de trânsito representam a 3ª causa de mortes na faixa de 30-44 anos; a 2ª na faixa de 5-14 e a 1ª na faixa de 15-29 anos de idade.

Desde o advento do automóvel, no início do século XX, até o ano de 2007, aproximadamente 35 milhões de pessoas perderam a vida em razão dos acidentes de trânsito, segundo Ferraz, Raia Jr. e Bezerra (2008). O Brasil lidera o ranking de mortalidade por acidentes de trânsito, considerado um grave problema de saúde pública.

Neste cenário, há o crescimento da frota de veículos, principalmente de motocicletas, ou seja,

bem mais preocupante ainda, se a frota de motocicletas cresceu 491% no período de 2001 a 2010, as mortes de motociclistas cresceram 610%. Noutras palavras: 491% do incremento da mortalidade devem-se ao aumento drástico da frota de motocicletas. Mas o restante – 119% (a diferença entre ambas as porcentagens) – só pode ser interpretado como um aumento do **risco motocicleta** no trânsito (WAISELFISZ, 2012, p. 13),

Esses dados, associados ao desestímulo dos transportes públicos coletivos, leva à constatação de que tal realidade tende a agravar-se caso nenhuma medida seja adotada.

O desenvolvimento socioeconômico do Brasil, e a política econômica por ele adotada no incentivo ao uso do transporte individual, têm contribuído para o crescimento da taxa de motorização. Concomitante ao crescimento desta taxa observa-se o crescimento no número de acidentes, principalmente com vítimas fatais.

Os custos sociais relacionados aos acidentes de trânsito vão muito além dos custos, tais como o resgate, a assistência hospitalar, reabilitação, perda de produção, gastos previdenciários, danos a terceiros, administração de seguros e suporte de agentes de trânsito, normalmente apontados. Existem outros custos não quantificáveis, que são sofrimento, humilhação, dependência e medo da pessoa vitimada e de seus familiares. Os transtornos decorrentes do acidente de trânsito são um problema de saúde pública e recebe pouca atenção pelas políticas públicas de saúde, em sua forma de suporte durante os processos de assistência pós-acidente, de reabilitação e reinserção social (ZIMMERMANN, 2008).

A mortalidade no trânsito é um agravante na questão de saúde pública, constituindo-se em um dos principais índices de mortalidade por causa externa. No ano de 2010, o Brasil registrou 42.844 mortes decorrentes de acidentes de transporte terrestre, sendo que destes, cerca de 82%, eram do sexo masculino. Em relação às crianças de até 14 anos de idade, a maior incidência se dá quando elas estão na ‘qualidade’ de pedestres (DATASUS, 2012).

Segundo Waiselfisz (2012, p. 15):

Os óbitos por acidentes no trânsito tiveram um rápido crescimento. Entre 2000 e 2010, passaram de 28.995 para 40.989, com um aumento de 41,4%; Na última década, os quantitativos cresceram na quase totalidade das UFs, salvo no Rio de Janeiro, que teve uma queda de 11,6%. Em diversas UFs, o crescimento foi

acelerado: no Maranhão, o número de mortes praticamente triplicou; no Pará e Piauí, mais que duplicou.

Questões como as acima levam a refletir sobre a influência do fator econômico sobre as causas da acidentalidade, pois, segundo Bastos (2008), o confronto de valores relativos à segurança no trânsito com indicadores socioeconômicos, como o PIB per capita e a taxa de motorização, mostra que há uma relação entre o nível de segurança e o grau de desenvolvimento de uma sociedade. Ferraz, Raia Jr. e Bezerra (2008, p. 37) afirmam que:

A falta de preocupação com a acidentalidade no trânsito nos países pouco desenvolvidos é atribuída à existência de problemas mais graves e a escassez de recursos – numa certa semelhança com a teoria das necessidades humanas de Maslow (sintetizadas graficamente através de cinco camadas distintas em uma pirâmide, com a camada mais baixa representando as necessidades vitais para a sobrevivência, as camadas posteriores associadas a distintas necessidades em ordem de importância e a camada mais alta reunindo as necessidades espirituais).

Para Mello Jorge e Sumie Koizume (2007), o problema de trânsito no Brasil é um mosaico, do qual diversos setores fazem parte, tais como: segurança, engenharia ligada a indústria automobilística e aos transportes, educação, legislação, medicina, curativa e preventiva, entre outras.

Hoffmann (2005) considera a importância de três tipos de abordagens para mudança do comportamento do condutor.

A primeira abordagem determina planejar o layout físico da via, de modo que o comportamento divergente não seja viável em termos físicos; a segunda sustenta desenvolver estratégias de execução que punam severamente o comportamento social divergente; a terceira propõe aumentar a consciência do condutor sobre o risco e diminuir sua disposição em aceitá-lo, e a quarta abordagem defende identificar motoristas que erram e remediar seus comportamentos ou, se isto não for viável, removê-los da circulação viária (HOFFMANN, 2005, p. 21).

Hoffmann (2003) discute sobre qual das abordagens seria importante para o Brasil, e pondera que isso dependerá especialmente das diferenças culturais de cada país; no entanto, qual dessas abordagens seria a mais adequada?

Ainda, segundo Hoffmann (2005), na Holanda, por exemplo, planejar um ambiente intrinsecamente seguro é favorecido em relação a outras contramedidas; o cumprimento da lei é favorecido em países, como Estados Unidos e Austrália e campanhas informativas no Japão e países do sul europeu têm prioridade sobre as demais.

Vieira (1999 apud HOFFMANN, 2005) considera que com certeza, para o Brasil, é preciso haver uma combinação de contramedidas.

Thielen, Hartmann e Soares (2007) citam a Teoria Geral dos Sistemas (VON BERTALANFFY, 1973), cujo alcance extrapola a vertente biológica de sua concepção, onde o trânsito é um sistema composto por três subsistemas: o homem o veículo e a via.

Ferraz, Raia Jr. e Bezerra (2008) afirmam que para se reduzir a ocorrência e a severidade dos acidentes deve-se genericamente investir em três áreas distintas: Engenharia, Educação e Esforço Legal.

De Souza (2010) considera que o homem apresenta grande parte do seu comportamento determinado pela sua capacidade de aprendizagem, e através dela adquire uma série de conhecimentos que não traz por sua hereditariedade. O exercício da capacidade de aprender experiências, possibilitando-lhe agir segundo atitudes e comportamentos adquiridos, deu origem ao processo chamado educação.

Conforme Braga e Santos (1995 apud DE SOUZA, 2010), a área de segurança de tráfego ultrapassou há muito tempo a fase em que prevenção de acidentes estava associada unicamente sob o aspecto da engenharia; hoje ela é multidisciplinar e prevenir acidentes envolve desde projetos de veículos até atendimento de vítimas.

A educação no Brasil é matéria de competência da Constituição Federativa do Brasil, de 1988, artigos 23 e 205, inclusive a educação para a segurança no trânsito (DE SOUZA, 2010).

O Código de Trânsito Brasileiro (Lei Federal 9.503/97) estabelece nos capítulos IV e VI, ações, responsabilidade, competência, dentre outros relacionados à educação no trânsito, estabelecendo inclusive a criação de um fundo voltado para viabilizar essas ações. O Fundo Nacional de Segurança e Educação no Trânsito (FUNSET) representa apenas 5% do total de multas arrecadadas em todo o Brasil. O total de recursos disponíveis para os órgãos executivos de trânsito chega a R\$ 6 bilhões anuais, que deveriam ser, mas não são inteiramente, destinados às ações de engenharia, fiscalização e educação de trânsito, portanto, em ações voltadas para a redução de acidentes (ANTP; CEDATT; IE, 2011).

A educação é um dos instrumentos primordiais que é capaz de formar cidadãos mais conscientes e preparados para enfrentar o “dia-a-dia” no trânsito, dessa forma é possível proporcionar o envolvimento social como meio de diminuir os acidentes, brigas no trânsito e desrespeito à sinalização através de novas posturas no trânsito (CONSCIÊNCIA PREVENционISTA, 2012). Desta maneira, o objetivo deste artigo é apresentar uma revisão teórica e uma reflexão sobre a importância da educação voltada à prevenção de acidentes, bem como quais são os instrumentos de incentivo a essa prática no Brasil.

2. OS 3 Es PARA UM TRÂNSITO SEGURO

Os 3 Es são compostos por Engenharia, Esforço Legal e Educação que têm como objetivo criar condições para o trânsito de forma a orientar, educar e proporcionar segurança e fluidez às pessoas durante o seu percurso, assim como fiscalizar o cumprimento dessas regras como forma de reduzir o índice de acidentes, melhorar a segurança viária e punir, quando necessário, aqueles que não obedecerem à essas regras (PERKONS, 2012).

A engenharia tem por finalidade prover infraestrutura adequada que se possa assegurar à população, condições físicas de segurança, por meio de conhecimento e normas técnicas de engenharia de tráfego. O esforço legal está relacionado com as atividades de fiscalização que tem como função exercer as atividades de policiamento, a fim de controlar o trânsito por meio da aplicação de penalidades (PERKONS, 2012).

A educação no trânsito, segundo Perkons (2012) “é muito mais que gentileza e cortesia. Vai além do mero conhecimento da Lei ou do aprendizado necessário para habilitação na condução de veículos”. Educação no trânsito implica em ter consciência e responsabilidade de forma a evitar acidentes, e contribuir com medidas para a diminuição de violências no trânsito e desrespeito à sinalização e às normas envolvidas nas condutas de trânsito. Ter educação é pensar individual e coletivamente com o objetivo de preservar a própria vida e a das outras pessoas envolvidas.

A educação no trânsito é fator fundamental para a segurança de todos os agentes de trânsito, visto que todos os usuários, tais como: pedestres, motoristas de automóveis, ciclistas e motociclistas devem ter comportamento adequado ao transitar. De acordo com o Art. 74, do CTB: “a educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito” e cabe ao CTB dispor a regulamentação voltada para os cidadãos brasileiros em seus diferentes papéis no trânsito (BRASIL, 1997).

3. INFLUÊNCIAS COMPORTAMENTAIS

Para Rocha, Martin e Galvão (2001), as ações dos motoristas no trânsito são regradas pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB), no entanto, paralelamente a este rigor, regras informais estabelecem a conduta dos motoristas, tendo em vista as questões sociais que ocorrem à sua volta.

A psicologia no trânsito é um dos meios de estudo do comportamento humano e que analisa sua influência no trânsito. Essa derivação da área de psicologia tem como objetivo principal estudar as ações dos pedestres de todas as idades, motoristas, motociclistas e ciclistas e suas respectivas atitudes mediante o “caos do trânsito”. Se preocupa como essas pessoas agem em função das leis de trânsito, normas de segurança, sinalizações, além da direção defensiva. A compreensão de todos estes fatores pode auxiliar a mitigar a ocorrência de acidentes (ROZESTRATEN, 1981).

De acordo com Rozestraten (1981, p. 2) “o comportamento de trânsito é algo que compreende as reações de todas as pessoas que se movimentam, independentemente de sua idade, condição socioeconômica, nível de instrução, sexo ou profissão”.

Segundo Wendt e Souza (2011), dentre as causas dos acidentes de trânsito, o fator humano é responsável por 95% dos acidentes, seja por consequência da falta de educação ou até mesmo pela falha do esforço legal, enquanto que os fatores ambientais, que consequentemente podem ter sido agravados devido às falhas de engenharia da via, somados ao fator veicular, são responsáveis por 5% (ver figura 1).

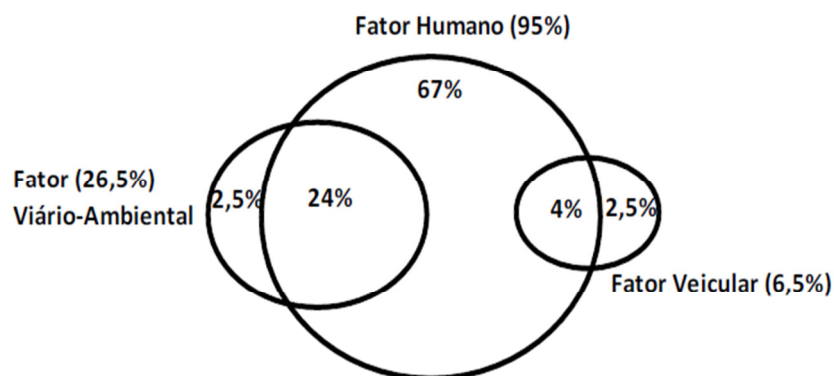


Figura 1: Causa dos acidentes de trânsito.

Fonte: Wendt e Souza, 2011.

Segundo Wendt e Souza (2011) pessoas de baixa renda se envolvem com maior frequência em acidentes de trânsito, e este fato pode estar diretamente ligado ao menor acesso que essa faixa da população tem à educação.

O carro em relação a outros meios de transporte motorizados, ao colocar o viajante no volante, na direção de sua viagem, traz a ilusão de liberdade, de relativa ausência de constrangimentos, prendendo assim o indivíduo ao jogo da ilusão de mudança (LUDD, 2005).

Segundo Hoffmann, Cruz e Alchieri (2003), estudos realizados no campo da educação para o trânsito confirmam a necessidade de incluir esse tema dentro do currículo integral, envolvendo conhecimentos da vida social, criação e a prática de hábitos, atitudes e comportamentos coerentes. A educação para o trânsito não tem sentido como disciplina de conteúdo independente. Seu conhecimento deve ser integrado com diversas outras áreas, tais como as ciências social e natural, uma vez que integram o homem, meio ambiente e realidade social, influenciando no contexto em que vive o aluno.

4. INSTRUMENTOS DE INCENTIVO À EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO

O Brasil, desde 2008, possui o Código de Trânsito Brasileiro (BRASIL, 1997), que dentre diversas mudanças, como a municipalização dos sistemas de trânsito, trouxe normas que preveem a promoção da educação no trânsito nas escolas. Em 2010, a Associação Nacional de Transportes Público (ANTP), o Conselho Estadual para Diminuição dos Acidentes de Trânsito e Transportes

(CEDATT) e o Instituto de Engenharia (IE) elaboraram o Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária (PNRATSV) que, dentre diversas ações a fim de mitigar os acidentes de trânsito, contempla ações específicas de educação. Ambos os instrumentos – CTB e PNRATSV – serão pautados em sequência.

4.1 Código de Trânsito Brasileiro

Em 23 de setembro de 1997, a Lei nº 9.503 instituiu o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que entrou em vigor em 1998. O CTB é composto por 20 capítulos, 341 artigos, sendo que dezessete deles foram vetados pela Presidência da República, e um único foi revogado. Tem como objetivo atribuir as disposições de normas de conduta, infrações e penalidades para os condutores. O Art. 76, do CTB, estabelece:

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 (BRASIL, 1997).

Art. 78 ainda estabelece que “Os Ministérios da Saúde, da Educação e do Desporto, do Trabalho, dos Transportes e da Justiça, por intermédio do Conselho Nacional de Trânsito, deverão desenvolver e implementar programas de prevenção de acidentes”. O trânsito, bem como a educação no trânsito é dever de todos, sendo de competência dos órgãos e das entidades do Sistema Nacional de Trânsito. É de responsabilidade do Sistema Nacional de Trânsito também promover campanhas de conscientização sobre o trânsito que deverão ser difundidas gratuitamente por meio dos serviços de rádios, sons e imagens à população (BRASIL, 1997).

4.2 Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária para a Década 2011-2020

O Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária para a Década 2011-2020 tem como um de seus objetivos a redução da mortalidade e lesões causadas por acidentes de trânsito no país em 50%, no período de 10 anos, como prevê a Resolução da Organização das Nações Unidas (ONU) nº 2, de 2009. O Plano está fundamentado em seis objetivos estratégicos: i) sistema de gestão, ii) fiscalização, iii) educação, iv) saúde, v) segurança viária e vi) segurança veicular (ANTP; CEDATT; IE, 2011).

Ao tratar de educação, o Plano prevê mobilizar diversos setores, sejam eles governamentais ou não, empresariais, educacionais, técnicos ou acadêmicos, que adotem medidas que promovam o respeito ao trânsito, às pessoas e ao meio ambiente, incentivando uma mudança para um comportamento mais seguro, ético e solidário no trânsito (ANTP; CEDATT; IE, 2011).

De acordo com ANTP, CEDATT e IE (2011), cada objetivo estratégico estabelece ações e prazos visando atingir o objetivo preconizado. No âmbito da *educação* as ações foram divididas em: comunicação social, capacitação de profissionais do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), educação de trânsito para a rede de ensino, educação de trânsito para a sociedade, melhoria na formação de condutores, educação no trânsito para caminhoneiros nas estradas, e para cada subdivisão foram estabelecidas ações, das quais algumas são listadas a seguir:

- Capacitar profissionais do trânsito;
- Realizar encontros, seminários, congressos e outros eventos em âmbitos nacional, estadual e municipal, voltados para educação e promoção da vida no trânsito;
- Disponibilizar obras técnicas e científicas, artigos e outras informações de interesse social relacionadas ao trânsito;
- Introduzir a disciplina de Segurança Viária nos cursos de graduação de nível superior;
- Criar a Escola Técnica de Trânsito;

- Implementar a educação para o trânsito como prática pedagógica cotidiana nas escolas do ensino infantil e do ensino fundamental;
- Promover o debate do tema trânsito nas escolas de ensino médio;
- Realizar campanhas educativas conforme temas e cronogramas estabelecidos pelo CONTRAN e em conformidade às diretrizes da legislação vigente; e
- Desenvolver estratégia de integração com os meios de comunicação com a finalidade de criar uma mídia de trânsito cidadã.

Essas linhas de ações foram projetadas para serem executadas a partir de 2011, buscando atingir seus objetivos até 2020.

5. EDUCAÇÃO E CULTURA

Bianchi e Summala (2004 apud BRAGA e FARIA, 2011, p. 4) consideram que

[...] os familiares fornecem aos jovens modelos de vida e de comportamento ao volante. Eles entrevistaram 123 estudantes brasileiros de graduação e de pós-graduação (cursos de biologia e psicologia) e seus pais. Os resultados apontaram que o comportamento dos pais ao volante influenciaram a condução de veículo por parte dos filhos. De acordo com esses pesquisadores, quanto mais erros e violações os pais cometem, mais se pode esperar que os filhos reproduzam tais comportamentos. Portanto, se por um lado é importante envolver os pais nas atividades educativas, por outro lado é possível que os filhos que venham a refletir sobre atitudes e comportamentos voltados para a segurança, exerçam por sua vez influência positiva sobre os familiares.

Segundo Morrongiello e Barton (2009), as crianças estão atentas às práticas de segurança presentes no comportamento de seus pais e percebem se eles diferem dos ensinamentos que recebem.

Matta, Vasconcellos e Pandolfi (2010) afirmam que em países como Índia, China, Peru e Brasil, o veículo é signo de uma cidadania diferenciada, um modo de ser e estar não mais individualizado, mas também relacional ou hierarquizado, o que produz procedimentos e atitudes na rodovia ou na rua, de acordo com o preço, a marca e o condutor do veículo.

Temos, como resultado uma sociedade formalmente aberta ao movimento e a velocidade dos cruzamentos e das temporalidades urbanas, que continua pesadamente enredada por relações sociais que distinguem seus ocupantes muito mais como negros e brancos, velhos e jovens, homens e mulheres, ricos e pobres, pessoas comuns e autoridades do que como bons ou maus motoristas e pedestres, o que faz com que os espaços sejam recorrentemente reformulados, neutralizados ou ignorados [...] “*Você sabe com quem esta falando?*”. No plano da dinâmica social rotineira, a modernidade engendrou o carnaval, o jeitinho, a malandragem, uma ideologia de interdependência entre classes sociais, a dança da garrafa e a da pequena e, antigamente, doce criminalidade, sempre entendida como reflexo da opressão. Hoje, essa modernidade engendra milhares de mortos e centenas de processos penais e cívicos, além de um sentimento generalizado de insegurança e de vergonha (MATTA; VASCONCELLOS; PANDOLFI, 2010, p. 28-29).

Braga e Faria (2011) afirmam que prática educativa, geralmente adotada, reflete uma visão de que os acidentes não são entendidos como consequência de um modo de vida que incentiva a velocidade e que fomenta o individualismo e a competição, fatores culturais dominantes em vários contextos sociais.

Deve-se permitir às crianças e adolescentes refletir criticamente a respeito desses fatores culturais, éticos, pois caso contrário, as ações educativas não estarão contribuindo para a formação de um cidadão (BRAGA; FARIA, 2011).

Alguns estudos portugueses falam sobre educação e a sua relação de civismo, como elo para promover cultura de segurança. De acordo com Reto e Sá (2002 apud MARQUES, 2011), em pesquisas com usuários de rodovias em Portugal, na grande região de Lisboa, a falta de educação e de civismo é apontada como a principal causa de acidentalidade, com 51,8%, seguida pelo alcoolismo com 19,1% e excesso de velocidade com 6,6%. De Braga e Faria (2011), tem-se:

Swidler (1986) considera que a forma como os indivíduos encaram a vida é produto de sua cultura. As definições sobre cultura são variadas: é o mecanismo que permite ao indivíduo conhecer a si próprio (Gramsci apud Piozzi, 2007) e compreender a sua relação com o mundo (Moeckli e Lee, 2007); é um repertório de símbolos e de visões do mundo que as pessoas podem usar (Swidler, 1986); é um modelo de experiência e um modelo para a experiência (Swidler, 1986); alguns dos componentes da cultura são as crenças, a linguagem e as histórias (Swidler, 1986); abrange conhecimento, crenças, arte, ética, lei e tudo o mais que um indivíduo necessita para ser membro de uma sociedade (Factor et al., 2007). Algumas outras considerações complementam o entendimento sobre cultura: consciência e comportamento expressam a cultura (Paim e Almeida Filho, 1998); componentes culturais “são usados para construir estratégias de ação”; o indivíduo busca linhas de ação para as quais ele já possui “o equipamento cultural” (Swidler, 1986).

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Brasil dispõe de instrumentos legais que poderiam viabilizar a implantação de políticas educacionais de combate à acidentalidade viária, no entanto, a falta de comprometimento entre as esferas de governo impede que a maioria dos projetos se torne realidade, salvo algumas ações isoladas e pontuais. Por isso, faz-se necessário que os projetos de educação no trânsito sejam envolvidos desde o planejamento estratégico das ações adotadas na gestão do trânsito e que conforme o CTB aponta, atenda a toda a população através de grade curricular, sendo obrigatório na educação de crianças e adolescentes.

No entanto, é necessário entender a violência do trânsito e a sua correlação com o ambiente social, e um dos caminhos propostos por Braga e Faria (2011) é a mudança que proponha cultura de segurança, onde sejam valorizados aspectos em que a insegurança afeta a qualidade de vida das pessoas. Fundamentalmente, deve-se valorizar a importância de se viver em ambiente seguro, de não agressão. Essas mudanças devem se iniciar na interação social e no reconhecimento de que escolhas individuais refletem no coletivo, na defesa e na qualidade da vida e na mudança de estilos de vida.

Para se construir cultura de segurança, o processo deve ser coletivo, mas com contribuições individuais, de vários setores privados e órgãos de governo, afim de que se formem gerações de cidadãos de fato.

Talvez um bom começo, até mesmo para que se promova o engajamento necessário para as mudanças, seja o de se trabalhar a comunicação de forma integrada, na medida em que se difunde informação e permite mobilização da própria população, fator importante nas conquistas sociais. Nesse cenário, segurança no trânsito, na medida em que se promove culturalmente, será uma enorme conquista social.

AGRADECIMENTOS

Agradecimentos à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) pela concessão de bolsas de mestrado (Cintia e Talita) e ao PPGEU/UFSCar. À EESC/USP pela oportunidade do doutoramento (Magaly).

REFERÊNCIAS

- ANTP/CEDATT/IE. **Proposta para o Brasil para redução de acidentes e segurança viária.** Associação Nacional de Transportes Públicos. Conselho Estadual para Diminuição de Acidentes de Trânsito e Transportes. Instituto de Engenharia. Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020, Resolução ONU nº 2, de 2009. 2011.
- BASTOS, J. T. **Geografia da mortalidade no trânsito.** Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes). 150 p. Universidade de São Paulo, São Carlos, 2011.
- BRAGA, M. G. C; FARIA, E. O. Incentivar uma cultura da segurança – utopia ou a hora é esta?. In: IX Rio Transportes, Rio de Janeiro. **Anais...** Rio de Janeiro, 2011.
- BRASIL (1997). Código de Trânsito Brasileiro. Lei nº 9.503, de 23/9/1997, que instituiu o CTB.
- CONSCIÊNCIA PREVENCONISTA. **Prevenção de acidentes no trânsito – direção defensiva.** Disponível em: <<http://www.conscienciaprevenconista.com.br/>>. Acesso em: 10 set. 2012.
- DATASUS. **Óbitos por causas externas – Brasil.** Disponível em: < <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/tabcgi.exe?sim/cnv/ext10uf.def>>. Acesso em: 10 set. 2012.
- DE SOUZA, J. L. **Sobre a forma e o conteúdo da educação para o trânsito no ensino fundamental.** Tese (Doutorado em Engenharia de transportes). 134 p. EESC, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2010.
- FERRAZ, A. C. P; RAIA JÚNIOR, A. A; BEZERRA, B. S. **Segurança no trânsito.** Ribeirão Preto: São Francisco, 2008.
- HOFFMANN, M. H. **Comportamento do condutor e fenômenos psicológicos.** Psicologia: Pesquisa & Trânsito, v. 1, nº 1, p. 17-24, Jul./Dez. 2005.
- HOFFMANN, M. H; CRUZ, R. M; ALCHIERI, J. C. **Comportamento humano no trânsito.** Casa do Psicólogo, 2003. 413 p.
- LUDD, N. (org). **Apocalipse Motorizado.** A tirania do automóvel em um planeta poluído. 2ª edição revisada. Conrad Editora do Brasil, 2005.
- MARQUES, C. D. **A influência da publicidade na segurança rodoviária.** Dissertação (Mestrado em Publicidade e Marketing). 79 p. Escola Superior de Comunicação Social, Instituto Politécnico de Lisboa, Lisboa, 2011
- MATTA, R; VASCONCELLOS, J. G; PANDOLFI, R. **Fé em Deus e pé na tábua, ou como e porque o trânsito enlouquece o Brasil.** Rio de Janeiro: Editora Rocco, 2010.
- MELLO JORGE, M. H. P.; SUMIE KOIZUME, M. **Acidentes de Trânsito no Brasil:** um atlas da sua distribuição. São Paulo: ABRAMET, 2007.
- MORRONGIELLO, B. A.; BARTON, B. K. Child Pedestrian Safety: Parental Supervision, Behaviors, and Beliefs About Child Pedestrian Competence. **Accident Analysis & Prevention**, vol. 41, p. 1040-1046. 2009.
- PERKONS. **Perkons S.A.** Disponível em: <<http://www.perkons.com.br/?page=legislacao&sub=o-transito>>. Acesso em: 07 set. 2012.
- ROCHA, J. B. A; MARTIN, W. L. B; GALVÃO, O. F. Relação entre valores e o comportamento de motoristas no trânsito. **Temas em Psicologia**, v. 19, nº 2, p. 391-403, 2011.

ROZESTRATEN, R. J. A. Psicologia no trânsito; o que é e para que serve. **Psicologia: Ciência e Profissão**. v. 1. N. 1. 1981. Disponível em: <<http://pepsic.bvsalud.org/pdf/pcp/v1n1/06.pdf>>. Acesso em: 10 set. 2012.

SALLUM, A. M. C.; KOIZUMI, M. S. Natureza e gravidade das lesões em vítimas de acidente de trânsito de veículo a motor. **Rev. Esc. Enf. USP**, v. 33, n. 2, p. 157-64, 1999.

SBOT. **Cartilha de trânsito: dicas para você viver mais e melhor!** Sociedade Brasileira de Ortopedia e Traumatologia. Disponível em: <http://bvsms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/cartilha_transito.pdf>. Acesso em: 07 set. 2012.

THIELEN, I. P; HARTMANN, R. C; SOARES, D. P. Percepção de risco e excesso de velocidade. **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, p. 131-139, 2008.

VON BERTALANFFY, L. **Teoria geral dos sistemas**. Petrópolis: Editora Vozes, 1973

WASELFISZ, J. J. **Mapa da Violência 2012**. Os novos padrões da violência homicida no Brasil. São Paulo: Instituto Sangari, 2012.

WENDT, P. A. M.; SOUZA, F. B. B. Influência de fatores humanos nos acidentes de rodoviários do Rio Grande do Sul. In: XXV ANPET – Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes, 2011, Belo Horizonte. **Anais...** Belo Horizonte: UFMG, 2011. CD-ROM.

ZIMMERMANN, C. **O lado oculto dos acidentes de trânsito**. 2008. 59 p. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Psicologia) - Universidade Católica Dom Bosco, Campo Grande/MS, 2008.