



EDUCAÇÃO DE TRÂNSITO: A NECESSIDADE PREMENTE DE UM TRÂNSITO MAIS ALTRUÍSTA¹

Delcides Gomes de Araujo Junior²

Resumo: O presente estudo teve por escopo apresentar a necessidade premente de um trânsito mais altruísta, e que, para tanto, mediante atuação na área da educação, necessário se faz a disseminação através das entidades executivas municipais de trânsito acerca do valor de se evitar as infrações devido aos benefícios alcançados, e não como instrumento para se furar a eventuais punições como culturalmente ocorre. Para a elaboração da pesquisa foi utilizado o método dedutivo, ou seja, do geral para o particular, com abordagem qualitativa uma vez que fora aplicado questionário ao público-alvo e posteriormente sendo realizada análise do mesmo para verificação dos resultados obtidos.

Palavras-chave: Educação. Trânsito. Entidade executiva municipal.

1. INTRODUÇÃO

Verifica-se atualmente, a despeito das por vezes rotuladas circunstâncias que são tidas como causadoras do trânsito inadequado que se vive, como vias ruins, veículos em mau estado de conservação, que a bem da verdade, o cerne do referido quadro atual enquanto causa maior, transcende elementos diretamente ligados a ele como os mencionados, se assentando na maneira como valores são transmitidos, em especial às crianças, sejam por palavras, mas principalmente por ações, acerca do por que não se deve cometer infrações de trânsito, sendo certo que essa última quase sempre precede os acidentes.

Nessa linha, observa-se que culturalmente, ao invés de ser transmitido o imperativo categórico de não se cometer infrações, pois isso se resta objetivamente necessário tendo em vista que delas podem suceder prejuízos a todos, sendo esse o cerne da questão, pois a observância é necessária por si mesma tendo em vista o que ela pode evitar, sem relação com qualquer outra finalidade; não, transmite-se o imperativo hipotético da necessidade prática de não se cometer infrações de trânsito como meio de se evitar a responsabilização por seu cometimento, ou seja, a multa. Já nessa linha, a observância à norma é apenas boa como meio para se evitar responsabilizações, ficando de lado o porquê legítimo que é o da preservação da segurança, fluidez ou acessibilidade do trânsito.

¹ Artigo apresentado como Trabalho de Conclusão do Curso de Especialização em Gestão de Trânsito, da Universidade do Sul de Santa Catarina, como requisito parcial para a obtenção do título de Especialista em Gestão de Trânsito.

² Agente Civil de Trânsito da TRANSERP - entidade executiva de trânsito do Município de Ribeirão Preto, Estado de São Paulo.



O reflexo disso são condutores que inobservam a todo tempo as normas de trânsito, só as observando quando sentem certeza que serão fiscalizados, logo, como essa última não é onipresente, o trânsito de maneira geral se apresenta totalmente não altruísta, o que, como apontado, transcende elementos como os ligados aos veículos e às vias.

A par da referida mudança de paradigma, surge à necessidade de medidas educacionais positivas no sentido de trabalhar como mudar referidos imperativos para que as observâncias às normas de trânsito se dêem de tal maneira que ocorram naturalmente e não como reflexo decorrente do desejo de não responsabilização que, infelizmente, é comum na cultura brasileira.

Nesse viés, o desenvolvimento do presente artigo encontra-se baseado no seguinte problema de pesquisa: como disseminar mediante os meios oficiais de educação de trânsito local o valor de se evitar as infrações devido aos benefícios alcançados, e não como instrumento para se furtar a eventuais punições como culturalmente ocorre?

Para tanto, o objetivo geral da pesquisa é verificar as medidas educacionais positivas realizadas nos meios oficiais de educação local, fomentar o valor de se evitar as infrações de trânsito devido aos benefícios alcançados, e não como instrumento para se furtar a eventuais punições, para com isso alcançar um trânsito mais seguro e fluido, ainda que a médio e longo prazo.

O método de abordagem utilizado é o dedutivo, visto que parte do geral para o particular, com uma abordagem qualitativa, uma vez que fora aplicado um questionário ao público-alvo.

2. EDUCAÇÃO DE TRÂNSITO ENQUANTO CONTEÚDO TRANSVERSAL

A educação para o trânsito é um direito de todos, e constitui um dever prioritário para os sete órgãos que compõem o Sistema Nacional de Trânsito. Cada representante de órgão de trânsito que tenha possibilidade de ter contato com as pessoas em seu ofício deverá atuar no sentido para educação para o trânsito (GOMES, 2016).

Além de direito de todos, a educação para o trânsito é considerada um dos três pilares do trânsito, junto com a engenharia e a fiscalização de trânsito, e tem sua importância especialmente nas escolas. (PINTO, 2019).

Nesse sentido, a Resolução CONTRAN nº 638 de 30 de novembro de 2016, assevera em seu art. 11 que “a educação de trânsito é a atividade direcionada à formação do cidadão como usuário das vias e rodovias, por meio do aprendizado de normas e condutas de respeito à vida e ao meio ambiente, visando sempre o trânsito seguro.” (CONTRAN, 2016)



O termo transversalidade por sua vez, é entendido como uma forma de organizar o trabalho didático na qual alguns temas são integrados nas áreas convencionais de forma a estarem presentes em todas elas. O conceito de transversalidade surgiu no contexto dos movimentos de renovação pedagógica, quando os teóricos conceberam que é necessário redefinir o que se entende por aprendizagem e repensar também os conteúdos que se ensinam aos alunos, ou ainda, a inserção de conteúdos que estão sendo vividos intensamente pela sociedade de um determinado lugar às matérias científicas tradicionais de forma a estar presente em todas elas, sendo também, a responsabilidade de se estabelecer na prática educativa uma relação entre o aprender na realidade e da realidade, conhecimento teoricamente sistematizados e questões sociais no momento real. (MENEZES, 2001)

Os temas transversais que constituem o centro das atuais preocupações sociais devem ser o eixo em torno do qual deve girar a temática das áreas curriculares que adquirem assim, tanto para o corpo docente como para os educandos, o valor de instrumento necessário para a obtenção da finalidade desejada. (BUSQUETS, 2001).

O trânsito na sociedade atual faz parte do cotidiano da maioria da população, estando presente de diversas formas na vida social dos indivíduos.

Para que o indivíduo possa considerar-se uma pessoa educada, socializada e que pratica comportamento humano no trânsito é necessário consenso e demonstrar entender que a liberdade de cada um termina onde começa a liberdade do outro. (MARTINS, 2004)

Ainda, Andrade Filho (2015, p.11) em seus ensinamentos, assevera que: “não se muda o comportamento em um curto espaço de tempo, o ideal seria a existência de uma educação perene e efetivamente voltada para a formação de cidadãos conscientes dos seus direitos mas, principalmente, dos deveres”.

Assim, conteúdos relacionados ao trânsito incluídos em todas as áreas curriculares do ensino mediante implantação transversal na grade curricular das escolas se resta como instrumento almejável.

Nesse diapasão, Villela (2006, p. 44) assevera também:

A educação para o trânsito é muito mais do que uma mera aprendizagem de hábitos que levem a atitudes e comportamentos seguros. É um campo de conhecimentos que possibilita ao ser humano a compreensão de procedimentos que estão envolvidos de forma mais abrangente no processo de circulação.

Todavia, em 2004, o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) solicitara estudos no sentido de se incluir a educação para o trânsito nas instituições de ensino que ministram Educação Básica como tema transversal ao Conselho Superior da Educação, onde esse último afastou o quanto solicitado alegando que segundo a



legislação vigente, não convém à solicitada inclusão compulsória nos currículos das escolas de Educação Básica, ressaltando por outro lado que é imperioso reconhecer que as instituições de ensino brasileiras devem considerar, na definição de seus projetos pedagógicos, a busca de comportamentos adequados no trânsito, e sugerindo por fim ao interessado que envida-se esforços no sentido de produzir material de apoio para que as escolas possam utilizá-lo nos seus projetos de educação para o trânsito³.

Com isso, necessário à adoção de medidas educacionais positivas realizadas mediante abordagem de entidade executiva de trânsito local, fomentando o valor de se evitar as infrações de trânsito devido aos benefícios alcançados, e não como instrumento para se furtar a eventuais punições, desenvolvendo nas crianças e jovens conhecimentos, habilidades e atitudes importantes para sobreviver na atual selva de asfalto. (CRISTO, 2012)

3. CONSIDERAÇÕES SOBRE O SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

Em face da atual necessidade de um trânsito mais altruísta por parte dos condutores para que todos possam usufruí-lo de maneira mais segura e fluida, revela-se elemento de fundamental importância para a alteração desse quadro a educação, não somente como instrumento de transmissão de informação, mas, sobretudo, de valores, pois é certo que as regras são conhecidas, mas ignoram-se as consequências de suas inobservâncias, o que, via de consequência, implica num trânsito problemático.

Segundo o artigo 144 da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, é também de competência dos Municípios, estabelecer e implantar políticas de segurança viária, competência essa a ser exercida pelo seu respectivo órgão ou entidade executiva de trânsito e seus agentes. (BRASIL, 1988).

Já segundo o artigo 74, do Código de Trânsito Brasileiro, instituído pela Lei nº 9.503 de 23 de Setembro de 1997, a educação de trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário das entidades municipais de trânsito e sua respectiva coordenação educacional. (BRASIL, 1997). Esse mesmo dispositivo estabelece que a entidade executiva municipal de trânsito promova o funcionamento de Escola Pública de Trânsito, a qual é regulada pela Resolução CONTRAN nº 515 de 2014⁴, departamento esse mediante o qual, apresenta-se como o instrumento local hábil para a correção dos imperativos aqui trabalhos. (CONTRAN, 2014)

³Consultado em 31/08/2019 às 19h05m. Disponível na Internet em http://portal.mec.gov.br/cne/arquivos/pdf/pceb022_04.pdf

⁴Revoga a Resolução CONTRAN nº 207, de 20 de outubro de 2006 e estabelece critérios de padronização para funcionamento das Escolas Públicas de Trânsito.



Uma vez verificado o departamento local que ostenta atribuição legal para tratar de educação de trânsito com o público infanto-juvenil haja vista ligar-se a entidade municipal, há de se trabalhar a transmissão de valores tendo em vista que o problema atual não é a falta de conhecimento, mas sim como os valores a serem respeitados no trânsito são atualmente desvirtuados, e, conseguindo-se corrigir referido desvirtuamento, o conhecimento das regras de trânsito em si poderá ser desenvolvido com mais eficácia no respectivo processo de habilitação que fica a cargo dos órgãos executivos estaduais de trânsito (DETRAN's), nos termos do artigo 22, II, também do Código de Trânsito Brasileiro. (BRASIL, 1997)

Antes de se adentrar mérito dos imperativos a serem trabalhados, importante consignar que infração de trânsito, a qual o Código de Trânsito Brasileiro conceitua como a inobservância de qualquer um de seus artigos (BRASIL, 1997), quase sempre precede acidentes de trânsito, tanto que muitos países atualmente não mais utilizam o termo acidente⁵, que pode remeter a caso fortuito ou força maior, mas sim ocorrências de trânsito, pois quase sempre evitáveis uma vez decorrerem de falha humana.

4. A MANEIRA ATUAL COMO SE TRANSMITE OS VALORES LIGADOS AO RESPEITO ÀS REGRAS DE TRÂNSITO

Quanto aos referidos imperativos a serem corrigidos, temos que, culturalmente, ao invés de ser transmitido o imperativo categórico de não se cometer infrações, pois isso se resta objetivamente necessário tendo em vista os prejuízos correlatos, assentando-se nisso o cerne da questão, sendo a observância necessária por si mesma tendo em vista o que ela pode evitar; não, transmite-se o imperativo hipotético da necessidade prática de não se cometer infrações de trânsito como meio de se evitar a responsabilização por seu cometimento, ou seja, a multa de trânsito. Já nessa equivocada linha, a observância à norma é apenas boa como meio para se evitar responsabilizações, ficando de lado o porquê legítimo que é o da preservação da segurança, fluidez ou acessibilidade do trânsito. (KANT, 2007)

Acerca da educação enquanto transmissora de valores na qual aqui abordada pode ser entendida como processo pelo qual o homem, mediante sua capacidade para aprender, adquire experiências que atuam sobre sua mente e o seu físico, sendo que dessas experiências terão a capacidade de influenciar seu comportamento. (NISKIER, 1993)

⁵A palavra acidente tem origem no termo latim *accidens*. De acordo com o Dicionário da Língua Portuguesa da Porto Editora, este conceito faz referência à qualidade ou ao estado que é ocasionado em algo, sem que seja parte da sua essência ou natureza; ao acaso que altera a ordem regular das coisas; e ao acontecimento eventual ou à ação de que, involuntariamente, resultam danos para as pessoas ou as coisas. Consultado em 12/08/2019 às 10:58. Disponível na Internet em <http://conceito.de/acidente>.

Nesse sentido, absorve-se os valores de maneira qualitativa sem mesmo perceber, e, no caso em tela, pode-se verificar quando, por exemplo, um pai com seu filho em pé entre os bancos do veículo visualiza uma viatura de fiscalização de trânsito e tão logo manda que a criança sente-se no banco, e, após passar pela mesma, é conivente com que a criança volte onde estava. Resta-se que essa experiência influencia no comportamento da criança na medida em que, numa próxima ocasião dessas, já toma a iniciativa em sentar-se no banco, e, depois de novamente ter passado pela viatura, volta onde estava. Aprendizado temerário na medida em que a seleção qualitativa da criança acerca da experiência vivida a ensina que deve sentar no banco quando estiver próximo àquele que pode efetuar responsabilizações.

Com isso, experiências no sentido de que se observe a norma de trânsito pelo benefício físico correlato é relegada pelo seu não uso a não-assimilação por parte das crianças, logo, não terão a capacidade de influenciá-las da maneira correta.

Nessa linha, Pereira (2005) entende que a educação para o trânsito é o processo de desenvolvimento da capacidade cognitiva e moral da criança e do ser humano em geral, visando a sua melhor integração individual e social. Acredita também que esta aprendizagem deve levar à formação de cidadãos capazes de atuar com responsabilidade na sociedade em que vivem, logo, entendimento de encontro à atual maneira em que transmitimos valores a terceiros, principalmente por ações.

Segundo Rozestraten (2004), todos os anos morrem cerca de 3000 crianças por falta de conhecimento sobre o comportamento adequado no trânsito, o que se denota a correta transmissão dos princípios gerais da educação para o trânsito aqui defendido.

Outro ponto importante para ser considerado é que atualmente boa parte dos veículos de comunicação inclinam-se a explicar os acidentes de trânsito como sendo sempre de responsabilidade do poder público, em especial o municipal, pois responsável por questões de circulação, estacionamento e parada. Nesse sentido, emissoras locais costumam usar esse tipo de abordagem como instrumento de oposição à governança, ainda mais se tratando de municípios pequenos, onde com isso barganham seus interesses seja de qual natureza for. Todavia, ao fazerem isso, deixam de responsabilizar condutas inadequadas praticadas pelos usuários das vias, condutas essas que, segundo o INFOSIGA (Sistema de Informações Gerenciais de Acidentes de Trânsito do Estado de São Paulo, é uma plataforma da Polícia Civil, o RDO - Registro de Ocorrências), são responsáveis por 94% das mortes no trânsito no Estado de São Paulo⁶, e, sem conteúdo técnico, arranjam maneiras de disseminar que a responsabilidade pelas referidas mortes geralmente decorrem de questões de

⁶Disponível na Internet em <http://www.saopaulo.sp.gov.br/spnoticias/ultimas-noticias/alerta-94-dos-acidentes-fatais-sao-causados-por-falha-humana/>

sinalizações de trânsito, e nunca atribuindo ao infrator sua responsabilidade, pois esse último também é um potencial consumidor da mesma. Um desserviço à sociedade na medida em que desresponsabiliza os reais responsáveis ao projetar à municipalidade as causas dos acidentes, desvirtuando com isso a necessária inserção dos usuários das vias como elementos vitais na segurança viária.

A entidade executiva municipal de trânsito, dentro do atual contexto de transmissão de valores relativos ao trânsito e por vezes rotuladas como responsável por condutas de terceiros como acima descrito, tem que atuar inicialmente, mediante a referida Escola Pública de Trânsito, com ações positivas junto ao público infanto-juvenil no sentido de transmitir os reais valores por trás da necessidade de se observar as normas de trânsito, o que, via de consequência, implicará num trânsito mais seguro de fluido. Num segundo momento, mediante sua Assessoria de Comunicação, tratar com os veículos de comunicação local no intuito de que sejam veiculadas informações verdadeiras acerca das causas dos acidentes, bem como em relação a condutas seguras no trânsito, pois esta também se resta como uma de suas atribuições legais nos termos do artigo 77, do Código de Trânsito Brasileiro de 1997.

4.1. OS IMPERATIVOS A SEREM TRABALHADOS

Importante conceituar os referidos imperativos criados pelo filósofo prussiano Immanuel Kant, considerado como o principal filósofo da era moderna, onde em sua obra *Fundamentação da metafísica dos costumes*, tradução realizada por Paulo Quintela (2007, p 48)

Imperativo Categórico é o dever de toda pessoa agir conforme princípios os quais considera que seriam benéficos caso fossem seguidos por todos os seres humanos, ou seja, se é desejado que um princípio seja uma lei da natureza humana, deve-se colocá-lo à prova, realizando-o para consigo mesmo antes de impor tal princípio aos outros. Afirma também que é necessário tomar decisões como um ato moral, ou seja, sem agredir ou afetar outras pessoas. (KANT, 2007, p. 48).

Já o **Imperativo Hipotético** é condicional, na medida em que subordina o imperativo a um determinado fim, e só tem valor se – e somente se – procuramos atingir esse fim em particular. Por isso, o imperativo hipotético é apenas um meio para se atingir esse fim. (KANT, 2007, p. 48)

Todos os imperativos ordenam hipoteticamente ou categoricamente. O imperativo categórico é aquele que representa uma ação como objetivamente necessária por si mesma, sem relação com qualquer outra finalidade. Os hipotéticos representam a necessidade

prática de uma ação possível como meio de alcançar qualquer coisa que se quer ou que é possível que se queira. Assim, se a ação é boa em si, então o imperativo é categórico; no caso da ação ser apenas boa como meio para qualquer outra coisa, o imperativo que ordena é hipotético. (Kant, 2007).

Utilizando os conceitos de KANT acerca do tema em relação às condutas atuais o trânsito, identifica-se facilmente a utilização dos referidos imperativos hipotéticos na medida em que condutores inobservam a todo tempo as normas de trânsito, só as observando quando sentem certeza que serão fiscalizados, logo, como essa última não é onipresente, o trânsito de maneira geral se apresenta não altruísta, o que, como apontado pelo INFOISGA, transcende elementos ligados somente aos veículos e às vias, situação pela qual a mudança de imperativo quando da transmissão de valores resta-se vital para alterar-se eficazmente o quadro atual do trânsito acerca de acidentes.

A par da referida mudança de paradigma ainda segundo o posicionamento de KANT, surge à necessidade de medidas educacionais positivas no sentido de trabalhar como mudar referidos imperativos para que as observâncias às normas de trânsito se dêem de tal maneira que ocorram naturalmente e não como reflexo decorrente do desejo de não responsabilização que, infelizmente, é comum na cultura brasileira, verificando-a em outros seguimentos, como por exemplo, no futebol, onde a mania dos jogadores brasileiros em simular faltas⁷ os torna mundialmente conhecidos, por simular situações inexistentes para com isso se aproveitar, pois o que importa é o resultado, e não o ato em si.

Com isso, nasce à problemática de como disseminar mediante os meios oficiais de educação de trânsito local o valor de se evitar as infrações devido aos intrínsecos benefícios alcançados, e não como instrumento para se furta a eventuais punições como culturalmente ocorre.

5. ANÁLISE DA COLETA DE DADOS

Para o estudo foi utilizado o modelo empírico, com abordagem qualitativa uma vez que a situação estudada reflete um contexto de relações, onde os valores questionados são transmitidos muitas vezes apenas por condutas.

O campo em que foi dado a pesquisa tratar-se de ambiente educativo infanto-juvenil de responsabilidade da entidade executiva municipal de trânsito do Município de Ribeirão Preto, Estado de São Paulo, onde são realizadas palestras, atividades lúdico educativas, bem como instruções práticas acerca das normas de trânsito.

⁷<https://toqueesportivo.wordpress.com/2012/10/05/a-mania-dos-jogadores-de-futebol-brasileiros-de-simular-falta/>



Os sujeitos da pesquisa foram estudantes tendo em vista referido campo de pesquisa, sendo certo que o grupo foco ostentará faixa etária de 06 a 14 anos, o que, por sua vez, representará por amostragem à coletividade desses sujeitos.

Os dados foram coletados tanto mediante coleta de dados como questionários (descritivo), bem como de maneira exploratória mediante instrumentos como entrevista e observação do grupo foco durante as atividades, com o devido confronto bibliográfico referente ao tema estudado.

O procedimento utilizado para a coleta dos dados quando da aplicação de questionários foi de apresentação de 3 (três) questões pessoalmente no final das atividades educativas de trânsito, com tempo aproximado de 03 (três) minutos para serem respondidas; quando entrevistas, as mesmas foram em conjunto onde todos puderam se manifestar.

Por fim, quanto à forma de organização, análise e interpretação dos dados coletados, foram apresentados de forma descritiva sob a perspectiva da qualificação das informações.

Assim, foi distribuído um questionário para os estudantes de oito escolas das redes de ensino (pública e privada) do município de Ribeirão Preto – SP quando em atividades educativas realizadas pela entidade executiva de trânsito no Município, através de perguntas relativas aos valores que eles ostentavam acerca do por que não se deve inobservar as normas de trânsito.

A presente pesquisa de campo foi realizada no mês de maio de 2019 aproveitando a conotação de Trânsito Seguro fomentada pelo movimento Maio Amarelo⁸.

Para a primeira pergunta, foram obtidas as respostas conforme segue:

1ª pergunta: Pode-se avançar o sinal vermelho do semáforo?

Resposta: Não

Percentual: 95%

Fonte: Pesquisa realizada pelo autor

Considerando o percentual acima, é possível observar que quase todos os alunos entrevistados sabem da proibição de se avançar o sinal vermelho do semáforo.

Para a segunda pergunta, foram obtidas as respostas conforme segue:

2ª pergunta: Por que não se pode avançar o sinal vermelho do semáforo?

Resposta: Porque senão leva multa.

Percentual: 70%

Fonte: Pesquisa realizada pelo autor

⁸ Movimento internacional de conscientização para redução de acidentes de trânsito. O trânsito deve ser seguro para todos em qualquer situação. <https://maioamarelo.com/>



Considerando que 70% dos estudantes entrevistados responderam porque senão leva multa, comprova-se a necessidade da transmissão correta dos valores ligados ao não cometimento de infrações de trânsito haja vista que o atual imperativo leva a disseminação de condutas imprudentes no trânsito pois, como a sensação de fiscalização nunca é onipresente, os condutores que aprenderam a não cometer infrações para evitar a responsabilização se sentirão confortáveis em inobservar as normas de trânsito. Assim, urge-se a necessidade premente de se desconstruir referido imperativo mediante implementação de políticas públicas para com isso, incutir em nossas crianças que a inobservância às normas de trânsito tem como resultado principal o prejuízo potencial que podem gerar não o fato de eventual aplicação de penalidade de multa de trânsito por conta delas.

Para a terceira pergunta, foram obtidas as respostas conforme segue:

3ª pergunta: Vocês não concordam que não podemos avançar o sinal vermelho do semáforo porque isso pode causar um acidente?

Resposta: Sim.

Percentual: 95%

Fonte: Pesquisa realizada pelo autor

Considerando que 95% dos estudantes entrevistados responderam que sim, extrai-se que eles adotam a postura inicial muito por conta do que lhes é transmitido pelos adultos, mas que, no entanto, assumem que o correto é observar as normas de trânsito por conta dos benefícios resultantes.

5.1. AS MEDIDAS POSITIVAS NECESSÁRIAS

Nesse sentido, há de serem organizados os objetivos para potencializar as medidas a serem adotadas.

Assim, dentro de um objetivo geral, há de se criar medidas educacionais positivas a serem realizadas nos meios oficiais de educação local para fomentar o valor de se evitar as infrações de trânsito devido aos benefícios alcançados, e não como instrumento para se furtar a eventuais punições como, por exemplo, contemplar o Programa de Educação de Trânsito da entidade executiva de trânsito local ostentando o ideal de que, em todos seus Projetos, seja trabalhada a mudança dos imperativos aqui tratados no sentido de que seja sedimentado no público alvo o real e benéfico porque de se observar as normas de trânsito.

Norteados o objetivo geral, há de serem utilizados objetivos específicos para viabilizá-lo, tais como descrever dentro de cada projeto educativo a maneira em que o imperativo correto impugnará/substituirá o equivocado mediante ações assertivas dos



profissionais do departamento, onde ao final, desconstruir referido imperativo equivocado acerca da não transgressão de normas de trânsito, visando com isso, um trânsito mais seguro e fluido, ainda que a médio e longo prazo.

6. CONCLUSÃO

A entidade executiva municipal de trânsito através de sua Escola Pública de Trânsito nos termos dispostos pela Resolução CONTRAN nº 515 de 2014, poderá programar medidas positivas para a correção dos referidos imperativos junto ao público infanto-juvenil, o qual, além de passarem a ostentar percepção adequada sobre o porquê observar as normas de trânsito, poderá restar-se como elemento de multiplicação na medida em que replicarem o que aprenderam aos seus próximos.

Conforme o exposto é necessário que os valores acerca do porque da observância às normas de trânsito sejam transmitidos da maneira correta.

Ainda que atualmente a educação de trânsito não seja promovida nas escolas, principalmente nas séries iniciais do ensino fundamental, por meio da implantação de projetos educacionais nos moldes aqui tratados pela entidade executiva de trânsito local, conforme previsto em lei, perene e sistematicamente os valores corretos deram trabalhados tanto nesses ambientes, quanto disseminados por onde os alunos possam trabalhá-los.

O trânsito se apresenta de diferentes formas, variando de município para município, pois os problemas de uma cidade grande, por exemplo, são diferentes de uma cidade pequena, no entanto, esse conceito equivocado de se só observar as normas de trânsito para se furtar a multas demonstra-se infelizmente como um conceito nacional, por isso imperioso que se pense em prevenção primária, com o propósito de alcançarmos um trânsito com mais condutores conscientes da importância de se obedecer as normas de trânsito pelo bem que isso implica.

Após a análise dos dados da pesquisa realizada, com os gestores da entidade executiva municipal de trânsito de Ribeirão Preto, Estado de São Paulo convenceram-se da necessidade de um objetivo geral dentro do programa de educação de trânsito no sentido de transmissão correta dos valores ligados as observâncias as normas de trânsito, bem como que para tanto, os projetos dentro desse programa contemplem medidas positivas nesse sentido.

Assim, entende-se que é possível desenvolver estratégias permanentes para a mudança de paradigmas em relação ao porque da observância às normas de trânsito por parte dos órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), principalmente no ensino fundamental, resultando em uma ação efetiva de prevenção aos acidentes de trânsito.



TRANSIT EDUCATION: THE PRESENT NEED FOR MORE ALTRUIT TRANSIT

Abstract: The aim of this study was to present the urgent need for a more altruistic traffic, and that, for such, through action in the area of education, it is necessary to disseminate through the municipal executive traffic entities about the value of avoiding infractions due to the benefits achieved, and not as an instrument to evade any punishment as culturally occurs. For the elaboration of the research, the deductive method was used, that is, from the general to the private, with a qualitative approach since a questionnaire was applied to the target audience and later it was performed to verify the obtained results.

Keywords: Education. Traffic. Municipal executive entity.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Lei Nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997.** Instituiu o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503.htm. Acesso em: 12ago. 2019.

_____. **Constituição da república federativa do Brasil.** Brasília, DF: Presidência da República, 1988. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 12 ago. 2019.

BUSQUETS, Maria Dolores et al. **Temas transversais em educação:** bases para uma formação integral. São Paulo: Ática, 2001.

_____. Departamento Nacional de Trânsito – Denatran. **Resolução nº 638 do Contran.** Brasília – DF. 2016. Disponível em: . Acesso em: 10 out. 2017.

CRISTO, Fabio de. **Psicologia e Trânsito: reflexões para pais, educadores e (futuros) condutores.** São Paulo: Casa do Psicólogo, 2012.

GOMES, OrdeliSavendra. **Código de trânsito brasileiro comentado e legislação complementar.** 12ª ed. Curitiba: Jaruá, 2016.

INFOSIGA. **Sistema de Informações Gerenciais de Acidentes de Trânsito do Estado de São Paulo.** Disponível em: <http://www.infosiga.sp.gov.br/>. Acesso em: 12 ago 2019.

KANT, I. **Fundamentação da metafísica dos costumes.** Tradução pt. de Paulo Quintela. Lisboa: Edições 70, 2007.

MENEZES, EbenezerTakunode; SANTOS, Thais Helena dos. **Verbetes transversalidade.** São Paulo: Mídiamix, 2001. Disponível em: <https://www.educabrasil.com.br/transversalidade/>. Acesso em: 12 de ago. 2019.

NISKIER, Arnaldo, em **Tecnologia Educacional:** uma visão política. Rio de Janeiro: Vozes, 1993.

MARTINS, João Pedro. **A educação de trânsito:** campanhas educativas nas escolas. Belo Horizonte: Autêntica, 2004.



PEREIRA, Potiguar Acácio. **O que é pesquisa em educação?** São Paulo: Paulus, 2005.

PINTO, Alberto Buss; WALTER, Clara Natalia Steiglirder; HOLZ, Raquel da Fonseca: **O desafio da educação para o trânsito no ensino médio**. Disponível em: . Acesso em: 31 ago. 2019.

ROZESTRATEN, R. J. A. **Psicopedagogia do trânsito**: Princípios psicopedagógicos da educação transversal para o trânsito para professores do Ensino Fundamental. 1º. ed. Campo Grande: Editora UCDB, 2004. v. 1.