ESTUDO DE VIABILIDADE DE PARCERIA TÉCNICA ENTRE UNIVERSIDADES, DETRANS E PREFEITURAS NA ÁREA DE ENSINO DE ENGENHARIA DE SEGURANÇA VIÁRIA

Pedro Roberto Seneda – pedroseneda@gmail.com
Universidade de Cuiabá, Engenharia de Segurança do Trabalho
Rua Barão de Melgaço, 222
78000-000 – Cuiabá – Mato Grosso
Hermom Leal Moreira – hleal_eng@yahoo.com.br
Universidade de Cuiabá, Engenharia de Segurança do Trabalho
Rua Barão de Melgaço, 222
78000-000 – Cuiabá – Mato Grosso
Toni Amorim de Oliveira – t_amorim@hotmail.com
Universidade do Estado do Mato Grosso, Faculdade de Tecnologia da Informação
Rua Santa Rita, 148
78780-000 - Alto Araguaia – Mato Grosso

Resumo: *O crescimento vertiginoso de veículos transitando, diariamente, em grandes cidades, conforme as estatísticas têm produzido um número crescente de acidentes de trânsito, muitos dos quais com vítimas fatais e mortes e ferimentos no trânsito custam ao País um valor bastante significativo que merece análise e projetos visando a sua redução. Parte desses acidentes ocorre no deslocamento do trabalhador da sua residência até o local de trabalho e vice versa, os quais são classificados como acidentes de trajeto e são equiparados a acidentes de trabalho e, assim, inclusos nas estatísticas de acidentes laborais, e os mesmos podem ocorrer como acidentes de transito envolvendo o trabalhador, quando a serviço da empresa em que trabalha. Partindo de uma análise do trânsito na capital do Estado de Mato Grosso – Cuiabá, este artigo busca oferecer soluções através de três propostas voltadas ao cumprimento da legislação de trânsito e dirigidas ao comprometimento das partes que deverão assumir uma postura pró-ativa na minimização destes acidentes para redução de acidentes de trajeto em trânsito, através de projeto de ensino e extensão entre a Universidade e os Detrans – Departamento Estadual de Trânsito.*

.

Palavras-chave: *Educação no trânsito. Acidente de trabalho. Acidente de trânsito. Acidente de trajeto.*

1. INTRODUÇÃO

Qualquer acidente do trabalho acarreta prejuízos sociais e econômicos para o acidentado, para a empresa e para o País, para o acidentado e seus familiares pior que eventual prejuízo econômico está o custo social, o qual pode se tornar irreparável, nos casos em que o acidente venha a causar sequelas graves ou até mesmo a morte.

A divulgação de informações estatísticas sobre acidentes do trabalho, o Ministério da Previdência Social e o Ministério do Trabalho e Emprego apresentam o Anuário Estatístico de Acidentes do Trabalho, (AEAT, 2010), é um instrumento essencial de trabalho para os profissionais que desempenham atividades nas áreas de saúde e segurança do trabalhador, assim como pesquisadores e demais pessoas interessadas no tema, e fica constatado que grande parte dos acidentes de trabalho ocorrem também acidentes de transito do trabalhador, quando a serviço da empresa em que trabalha, aumentando os índices oficiais.

O acidente do trabalho é aquele que ocorre pelo exercício do trabalho a serviço da empresa, no exercício de suas atividades, provocando lesão corporal ou perturbação funcional que cause a morte, a perda ou redução, temporária ou permanente, da capacidade para o trabalho. Importante ressaltar que se estima que é muito grande a quantidade de acidentes que não são registrados por desconhecimento do conceito de acidente de trabalho. O foco desta pesquisa concentrou-se no deslocamento do trabalhador da sua residência até o local de trabalho e vice versa, onde acidentes neste contexto recebem o nome de acidentes de trajeto e são equiparados aos de trabalho e, assim, são inclusos nas estatísticas de acidentes de trabalho.

2. PROBLEMÁTICA

Dados estatísticos, conforme Moreira (2011), informam que o total de veículos no país mais que dobrou nos últimos dez anos e atingiu 64,8 milhões em dezembro de 2010, produzindo a impressionante media de um carro para cada 2,94 habitantes, e na cidade de Cuiabá, os números mostram um crescimento de 4,88% da frota local, entre janeiro e junho de 2011. Até o final do ano é aguardado um aumento de 5 a 8%, que segundo Paulo Boscolo, presidente do Sindicato dos Concessionários e Distribuidores de Veículos de Mato Grosso (Sincodiv-MT), se a expectativa se confirmar, em dezembro de 2011, serão 313.383 veículos circulando pelas ruas da capital do estado resultando em um total de 1,62 veículos para cada morador da capital e como consequência desse crescimento de veículos transitando, diariamente, numa grande cidade, está o aumento crescente de acidentes de trânsito, muitos dos quais produzindo vitimas fatais, que segundo a Seguradora Líder, administradora do seguro DPVAT, no primeiro semestre de 2011 foram pagas 26.894 indenizações por morte no transito, em todo o Brasil, representando, em média, 150 óbitos por dia. Pela estimativa do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada IPEA, as mortes e ferimentos no trânsito custam ao País cerca de R$ 30 bilhões por ano, valor bastante significativo e que merecem análise e desenvolvimento de projetos visando a sua redução.

2.1. Custos dos Acidentes Viários

Entre os custos financeiros, para as organizações, o acidente vai incluir: o pagamento de despesas médicas, hospitalares, farmacêuticas; o pagamento do salário

pago ao acidentado no dia do acidente; o pagamento dos salários pagos aos colegas do acidentado, que deixam de produzir para socorrer a vítima, avisar seus superiores e, se necessário, auxiliar na remoção do acidentado; gastos para a contratação de um substituto, ou pagamento de horas extras, para suprir o prejuízo causado à produção, principalmente quando o afastamento for prolongado; o pagamento do salário do acidentado nos primeiros quinze dias de afastamento; os custos para a assistência jurídica. Portanto, além do custo social, há invariavelmente um prejuízo financeiro para a empresa. Assim, eliminar ou reduzir tal prejuízo torna-se uma meta prioritária para os empreendedores.

A partir da análise preliminar dos danos produzidos por um acidente de trabalho surge uma questão inevitável e fundamental: O que uma organização deve fazer para reduzir a ocorrência de acidentes de trabalho ocorridos no trânsito? É de grande interesse que os órgãos governamentais aperfeiçoem o resultado de suas ações, apoiados no conhecimento construído nas Universidades, bem como contar com o crescente aprofundamento técnico das partes envolvidas nas apurações.

Nas linhas a seguir estão expostas idéias para minimizar os acidentes de acidentes de trabalho ocorridos no trânsito. Será demonstrado, basicamente, que as soluções resumem-se em educação e prevenção.

3. Educação em Segurança Viária e Legislação

O Código de Trânsito Brasileiro - CTB (Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997), sancionado, pelo então Presidente da República Fernando Henrique Cardoso, em seu Capítulo VI, dispõe sobre a obrigatoriedade da educação de trânsito:

> **Art. 76.** A educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e ***3º graus***, por meio de planejamento e ações coordenadas entre órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação.
>
> **Parágrafo único.** ***Para a finalidade prevista de artigo, o Ministério da Educação e do Desporto, mediante proposta do CONTRAN e do Conselho de Reitores das Universidades Brasileiras, diretamente ou mediante convênio, promoverá:***
>
> ***I - a adoção, em todos os níveis de ensino, de um currículo interdisciplinar com conteúdo programático sobre segurança de trânsito;***
>
> ***II - a adoção de conteúdos relativos à educação para o trânsito nas escolas de formação para o magistério e o treinamento de professores e multiplicadores;***
>
> ***III - a criação de corpos técnicos interprofissionais para o levantamento e análise de dados estatísticos relativos ao trânsito;***
>
> ***IV - a elaboração de planos de redução de acidentes de trânsito junto aos núcleos interdisciplinares universitários de trânsito, com vistas à integração universidades-sociedade na área de trânsito.***

> **Art. 77.** No âmbito da educação para o trânsito caberá ao Ministério da Saúde, mediante proposta do CONTRAN, estabelecer campanha nacional esclarecendo condutas a serem seguidas nos primeiros socorros em caso de acidente de trânsito.
>
> **Parágrafo único.** As campanhas serão de caráter permanente por intermédio do Sistema Único de Saúde - SUS, sendo intensificadas nos períodos e na forma estabelecidos no art. 76.
>
> **Art. 78.** Os Ministérios da Saúde, da Educação e do Desporto, do Trabalho, dos Transportes e da Justiça, por intermédio do CONTRAN, desenvolverão e implementarão programas destinados à prevenção de acidentes.
>
> **Parágrafo único.** O percentual de dez por cento do total dos valores arrecadados destinados à Previdência Social, do Prêmio do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Via Terrestre (DPVAT), de que trata a Lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974, serão repassados mensalmente ao Coordenador do Sistema Nacional de Trânsito para aplicação exclusiva em programas de que trata este artigo.

Ações que visem atender as diretivas acima expostas são exigidas por lei, possuem orçamento específico destinado a sua implantação e implementação e são oportunas, principalmente pelo momento histórico em que o país passa por grandes ações que envolvem obras viárias principalmente em cidades que sediarão jogos da Copa de 2014. O estudo e análise da Engenharia viária dentro de suas especificidades deve estar intimamente aliado à questão da proteção e integridade física dos usuários dos sistemas de transportes que são em seu maior percentual trabalhadores que diariamente se deslocam de seus lares para obter sustento ao seu lar e gerar progresso à nação.

4. Proposta de Políticas de Engenharia de Segurança Viária

A partir da analise sob este ângulo, este pretende contribuir para que as organizações reflitam sobre sua responsabilidade com vistas às ações prevencionistas e que os colaboradores despertem para uma atuação mais eficaz em prol de sua segurança pessoal e de seus colegas mais próximos, através de ações que envolvam a educação e a prevenção: ferramentas mais eficazes para a redução de acidentes, e que certamente podem mudar o cenário das estatísticas.

Para PIAGET, é possível produzir conflitos sócio cognitivos, mobilizando e forçando reestruturações intelectuais e, com isso, o progresso intelectual e emocional, pois a confrontação de idéias não significa uma competição, mas a exposição de pontos de vista divergentes - multidiversidade. Quando o ambiente educacional é do tipo cooperativo, o nível de rendimento e a produtividade dos alunos são melhores, os alunos trabalham em grupo, são levados a refletir sobre o pensamento dos outros, respeitando-se, ajudando-se e trocando informações.

4.1. PROPOSTA 1: O desenvolvimento de curso de pós-graduação lato sensu – Especialização em Engenharia de Segurança Viária

A pós-graduação é um complemento importantíssimo para o aprimoramento das partes envolvidas nesse tema. Atualmente os cursos de especialização em Engenharia de Segurança do Trabalho da Universidade, possuem a disciplina de Segurança nos Meios de Transporte onde além do destaque aos itens das Normas Regulamentadoras que versam sobre a segurança no Transporte e estudo dos modais de transporte, estão inclusos na ementa da disciplina os seguintes itens:

- Conceitos básicos de segurança veicular - embarcada e externa.
- O problema da segurança no trânsito do Brasil: frota brasileira.
- Consequências materiais e humanas do acidente de trânsito.
- Consequências jurídicas do acidente de trânsito.
- Uso e aplicação das informações de transporte.

Dessa forma, oportuno se faz o conhecimento mais aprofundado dos meandros da ação humana no aspecto prevencionista.

4.2. PROPOSTA 2: O desenvolvimento de curso de formação do tipo Extensão em Segurança Viária para Agentes de Trânsito

A partir da estruturação de um curso de pós-graduação na Área de Engenharia de Segurança Viária, torna-se automática a possibilidade de criação de cursos de curta duração, de extensão tendo por tema, basicamente, os mesmos assuntos ministrados no curso de pós-graduação. Estes cursos podem atender a demanda de formação de agentes ou fiscais de trânsitos que venham ingressar em carreiras nos estados e municípios, tarefa esta realizada com eficiência entre os federais, a saber os agentes federais de trânsito. Além do concurso público há outras formas simplificadas para contratações temporárias, como é o caso, por exemplo, do processo seletivo, e esta iniciativa visaria preparar o profissional para o desempenho da função, que exige a adição de conhecimentos específicos, os quais não são adquiridos nos bancos da graduação, conhecimentos específicos, os quais não são adquiridos nos bancos da graduação.

4.3. PROPOSTA 3: Publicações técnicas, e criação de revistas.

Assim, em última instância, a sociedade como um todo será efetivamente a beneficiária desse produto. É com este intuito que se propõem a criação de uma comissão editorial formada por membros da academia e da Perícia, para o desenvolvimento e consecução deste projeto. Nessa caminhada conjunta há que se buscarem os recursos necessários. No tocante a financiamento os recursos poderão advir de um convênio com a Fundação de Amparo à Pesquisa dos Estados cuja missão é "apoiar e incentivar o desenvolvimento da pesquisa científica e tecnológica, em prol do progresso científico, técnico, econômico e social, no âmbito do Estado de Mato Grosso" (FAPEMAT, 2012).

Assim, a partir da ação conjunta, enquanto a escola cumpre o seu papel acadêmico a Polícia Técnica Científica multiplica os efeitos da proficuidade de seus trabalhos e juntos, os dois segmentos, exercem o seu papel de agente transformador da sociedade.

4.4 PROPOSTA 4: IMPLANTAÇAO DA DISCIPLINA "EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO" A PARTIR DA EDUCAÇÃO INFANTIL

A Educação deve desenvolver atitudes cooperativas e fazer com que esses conceitos sejam aplicados ao viver social, remetendo a uma nova visão das questões complexas do comportamento do homem no trânsito. Foi com este intuito que o deputado federal Pauderney Avelino apresentou o Projeto de Lei 947/2011, que torna obrigatório o estudo da disciplina "Educação para o Trânsito" nos estabelecimentos de ensino fundamental e médio, tanto na rede pública como privada. Esse é mais um exemplo de ação que não sai do papel. Segundo Simioni na prática, se sabe que existe uma escassez de atividades realizadas sobre este tema nas escolas e colégios.

Os currículos escolares são formados por disciplinas que se encontram fechadas em si mesmas e incomunicáveis com as outras áreas do saber. Depende do educador para fazer a interdisciplinaridade. Faz-se confusão entre educar e informar. Em grande parte, as campanhas institucionais, mais informam do que educam, pois são desenvolvidas com fins publicitários. Os sinais de trânsito e os pontos para cada infração cometida são fatores comuns nas campanhas institucionais e se entende que não é o desconhecimento da legislação que causa a maioria dos acidentes e sim o comportamento reinante do não respeitar a lei. Para cada propaganda de conscientização, existem dezenas incitando a velocidade.

O primeiro passo para desenvolver ação eficiente de educação para o trânsito é fazer cumprir o código de trânsito brasileiro. Segundo Bruns o papel atualmente atribuído à escola é o de formar cidadãos capazes intelectualmente, com habilidades profissionais específicas, treinados a conviver com o mundo, a adaptar-se e a atuar segundo regras vigentes. Bruns segue afirmando que na sociedade, existe um senso comum de que a competição é necessária para estimular o progresso. No entanto essa competição, quando estendida ao trânsito, gera conflito e desrespeito. A sociedade atual vive num mundo de competição, onde educar crianças é muito difícil. Por isso é preciso capacitar para fazer uma coisa mais difícil do que competir: solidarizar. Finaliza afirmando que ao favorecer as relações sociais, o aluno terá a oportunidade de perceber que sua qualidade de vida depende da sua atitude no trânsito. Assim, o melhor momento para se iniciar a educação de um cidadão, em questões de trânsito, é a partir da educação infantil, estendendo-se para o ensino médio e fundamental. Afirma que "ao trazer para seu interior um assunto com enorme relevância social, a escola não apenas estreitará seu vínculo com a comunidade, como também abrirá espaço para a qualificação da vida. Além disso, falar sobre o modo como nos locomovemos pode estimular o debate a respeito da convivência social, das condutas sociais frente às diferenças, das formas de inclusão/exclusão construídas diariamente, enfim, pode tornar o ambiente escolar cada vez mais aberto ao trabalho com temáticas que mobilizem a sociedade". Na fase de estruturação educacional o aluno tem maior propensão em assimilar conceitos ligados à ética e cidadania. Essa educação tem que ser na escola, haja vista que em família esses temas nem sempre são tratados. Quando o cidadão vai obter sua carteira de habilitação a partir dos 18 anos, o seu foco está direcionado à sua aprovação, assim as noções básicas de legislação e sinalização naquele momento são apenas ferramentas para o seu objetivo. Por outro lado, o órgão de transito está focado em verificar a habilidade para dirigir um veículo e a demonstração de conhecimento teórico sobre o assunto. Portanto nesse momento não há um processo real de agregação de conceitos. É uma questão de mudança cultural, em que é preciso antecipar o estudo do responsável do transito, visto como educação e não apenas um meio para se obter uma autorização para dirigir. Assim, é necessário que as autoridades estudem com zelo a idéia de se implantar a disciplina "educação para o trânsito" nas escolas a partir da educação infantil. Porém é preciso que a ação se concretize de fato e não seja apenas uma medida burocrática,

visando dar uma resposta inócua aos anseios da sociedade. Ë preciso uma mudança cultural, uma transformação social. Enfim, grande parte das crianças de hoje serão no futuro habilitadas a dirigir veículos, conforme as leis burocráticas vigentes e estarão trabalhando em empresas. Dentre elas, aquelas que forem educadas adequadamente em questões de trânsito, poderão contribuir para a redução de acidentes de trânsito, dentre eles os acidentes de trabalho.

4.5 Proposta 5 - CENTRO DE FORMAÇÃO DE CONDUTORES

Conforme o site IGF, o Código de Trânsito Brasileiro - CTB (Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997) estabeleceu, dentre outras medidas, novas diretrizes para o funcionamento das auto-escolas.

Nesse sentido, o artigo 156 do CTB atribuiu ao Conselho Nacional de Transito - CONTRAN, competência para regulamentar o credenciamento das auto-escolas e outras entidades destinadas à formação de condutores, bem como as exigências necessárias para o exercício das atividades de instrutor e examinador.

O CONTRAN, por meio da Resolução nº 074, de 19 de novembro de 1998, regulamentou o credenciamento dos serviços de formação e o processo de habilitação de condutores de veículos.

Com isso, as chamadas AUTO-ESCOLAS passaram a se denominar oficialmente como CENTROS DE FORMAÇÃO DE CONDUTORES - CFCs, passando a ter atribuições mais amplas e específicas que antes.

Conforme nova redação dada pela Resolução nº 89/99, "os Centros de Formação de Condutores - CFCs são organizações credenciadas pelo Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN e registradas pelos órgãos executivos de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal, possuindo administração própria e corpo técnico de instrutores com curso de especialização, objetivando a capacitação teórico-prática de condutores de veículos automotores".

O registro para funcionamento do Centro de Formação de Condutores - CFCs é específico para cada centro e será expedido pelo órgão de trânsito que jurisdicionar a área de sua localização.

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

Os Centros de Formação de Condutores - CFCs, poderão se dedicar ao ensino teórico-técnico ou ao ensino prático de direção veicular ou ainda a ambos, desde que possua certificado para as duas atividades. Os CFCs têm por objetivo habilitar os candidatos a prestarem os exames realizados pelas Controladorias Regionais de Trânsito - CRTs, a fim de que possam obter a permissão para dirigir.

A formação teórico-técnico habilita o candidato a prestar exames nas Controladorias Regionais de Trânsito - CRTs.

A Resolução nº 074/98 criou as CRTs, que são entidades especializadas para atender aos requisitos previstos na legislação de trânsito. Os órgãos de trânsito dos Estados (DETRAN, no caso do Estado de São Paulo), por delegação do órgão máximo de trânsito da União, poderão credenciar os CRTs através de procedimento licitatório.

O Departamento Estadual de Transito - DETRAN, se optar pelo não credenciamento das CRTs, deverá cumprir as exigências previstas nesta Resolução para as Controladorias Regionais de Trânsito - CRTs.

Atribuições das Controladorias Regionais de Trânsito:

I - certificar e auditar privativamente os Centros de Formação de Condutores - CFCs;

II - capacitar os examinadores e os instrutores, mediante cursos específicos: teórico-técnico e de prática de direção;

III - elaborar as provas a serem prestadas, as quais serão impressas de forma individual, única e sigilosa, contendo o nome do candidato, data e hora da impressão.

Por meio da Portaria nº 540, de 15 de abril de 1999, o Departamento Estadual de Trânsito do Estado de São Paulo - DETRAN-SP, regulamentou o registro e o funcionamento dos Centros de Formação de Condutores - CFCs e estabeleceu os procedimentos necessários para o processo de habilitação, normas relativas à aprendizagem e exames de habilitação.

São exigências mínimas para o credenciamento de Centro de Formação de Condutores - CFC:

I - possuir uma diretoria de ensino com o respectivo corpo de instrutores, capacitados pelas Controladorias Regionais de Trânsito;

II - estar subordinado a uma razão social, quando entidade privada;

III - possuir meios que atendam aos requisitos de segurança, conforto e higiene, assim como as exigências didático-pedagógicas e as posturas municipais referentes a prédios para o ensino teórico-técnico;

IV - estar devidamente aparelhado para a instrução teórico-técnica e possuir meios complementares de ensino para ilustração das aulas;

V - ter veículos automotores de no máximo 8 (oito) anos de fabricação, identificados conforme o artigo 154, do Código de Trânsito Brasileiro, e instrutores em número suficiente para atendimento da demanda de alunos, para as categorias pretendidas e, no mínimo, um simulador de direção ou veículo estático, quando credenciado para o ensino de prática de direção;

VI - os veículos de 4 (quatro) ou mais rodas, empregados na instrução de prática de direção,

deverão ter, além dos equipamentos obrigatórios, o duplo comando de freios;

VII - o veículo de 2 (duas) rodas, empregado na instrução de prática de direção deverá ser identificado por uma placa amarela com as dimensões de 30 (trinta) centímetros de largura e 15 (quinze) centímetros de altura, fixada na parte traseira do veículo, em local visível, contendo a inscrição "MOTO ESCOLA" em caracteres pretos, devendo estar equipado com:

a) luz nas laterais esquerda e direita, de cor amarela ou âmbar, indicadora de direção;

b) espelhos retrovisores nas laterais esquerda e direita. O Centro de Formação de Condutores - CFC só poderá preparar o aluno para o exame de direção veicular, se dispuser de veículo automotor da categoria pretendida pelo candidato.

A formação de condutor de veículo automotor e elétrico será realizada por instrutor autorizado pelo órgão executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal, pertencente ou não à entidade credenciada (Artigo 155 do Código de Trânsito Brasileiro - CTB).

Os Centros de Formação de Condutores deverão possuir em seus quadros Instrutores de candidatos à habilitação, renovação, reciclagem, adição e mudança de categoria, devidamente capacitados, registrados e licenciados pelo Detran (artigo 11 da Portaria DETRAN nº 540/99).

A empresa que utiliza condutores contratados para operar a sua frota de veículos é obrigada a fornecer curso de direção defensiva, primeiros socorros e outros, conforme normatização do CONTRAN (Artigo 150, parágrafo único do CTB).

Para ser motorista, o candidato deve ter domicílio ou morar num Estado da federação, ser maior de 18 anos, saber ler e escrever, possuir Carteira de Identidade e CPF próprios.

Para o processo de habilitação, o candidato deverá submeter-se aos seguintes exames, na ordem indicada:

Médico e psicológico: Para avaliação das condições físicas, oftalmológicas e mentais do candidato (tem caráter eliminatório);

Legislação de trânsito: Prova escrita, para conferir os conhecimentos do candidato sobre a legislação de trânsito (tem caráter eliminatório);

Direção veicular: Para avaliar a perícia ao volante do candidato.

Aprovado em todas as etapas, o candidato receberá a permissão para dirigir, com validade de um ano. No término desse prazo, ele receberá a Carteira Nacional de Habilitação definitiva (CNH). Durante o estágio probatório de um ano, o motorista não poderá cometer qualquer infração de naturezas gravíssima ou grave, ou ainda ser reincidente em infração de natureza média. Se isso ocorrer, perderá a licença e terá de reiniciar o processo para uma nova habilitação.

Ao reproduzir o texto acima, capturado no site IGF (*) a intenção é mostrar que a legislação para habilitar novos condutores existe e é rigorosa, porém fica o questionamento:

Será que uma legislação rigorosa é suficiente para produzir condutores realmente capacitados a conduzirem um veículo com perícia e responsabilidade?

Basta observar as estatísticas, o noticiário ou mesmo a movimentação do transito de veículos para duvidar da eficácia de tais medidas.

Na pratica ao cumprir todos os requisitos legais necessários para obter uma carteira de habilitação a motivação do cidadão, regra geral, é a apenas obter o documento. O conhecimento fornecido durante o processo, a mudança de atitude apregoada são apenas meios. Não há comprometimento. Não há transformação.

A verdadeira formação de condutores responsáveis e comprometidos com a lei e com a sociedade deveria começar muito cedo, na mais tenra infância.

Seria bem mais fácil, natural e lógico preparar as crianças, desde, desde cedo, para a aquisição de plena consciência dos seus direitos e deveres no trânsito para que se tornem comprometidas com a sua segurança e, principalmente, com a segurança dos outros.

4.6 Proposta 6 - CURSO PRÁTICO DE PILOTAGEM E DIREÇÃO DEFENSIVA, NAS EMPRESAS

A visão ideal deve ter como princípio que tudo e todos interagem e complementam-se, visando um funcionamento equânime. As relações sociais dependem desta organização flexível e dinâmica. Assim, Bruns defende que educar para o trânsito objetiva desenvolver ações geradoras de melhor qualidade de vida e mais segurança, com atitudes cooperativas no trânsito e que em um ambiente educacional deve propiciar a confrontação de pontos de vista divergentes, de concepções diferentes a respeito de uma mesma situação ou tarefa. Um artigo sobre a educação no transito em âmbito escolar, da Equipe da Assessoria de Educação para o Trânsito do DETRAN/RS, aborda com propriedade o tema.

Conforme material didático sobre Direção Defensiva, publicado pelo DENATRQN, em 23 de setembro de 1997 foi promulgada pelo Congresso Nacional a Lei no 9.503 que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, sancionada pela Presidência da República, entrando em vigor em 22 de janeiro de 1998, estabelecendo, logo em seu artigo primeiro, aquela que seria a maior de suas diretrizes, qual seja, a de que *o "trânsito seguro é um direito de todos e um dever dos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito".*

No intuito do aprimoramento da formação do condutor, o Código de Trânsito Brasileiro trouxe a exigência de cursos teórico-técnicos e de prática de direção veicular, incluindo *direção defensiva*, *proteção ao meio ambiente* e *primeiros socorros*. Estendeu, ainda, essa exigência aos condutores já habilitados, por ocasião da renovação da Carteira Nacional de Habilitação (art. 150), de modo a também atualizá-los e instrumentalizá-los na identificação de situações de risco no trânsito, estimulando comportamentos seguros, tendo como meta a redução de acidentes de trânsito no Brasil

A questão primordial sobre o assunto é a eficácia da aplicação dessa legislação.

Independentemente das questões legais as empresas, preocupadas com a incidência de acidentes de transito envolvendo seus colaboradores, providenciam treinamento específicos.

O curso de direção defensiva nas empresas objetiva, basicamente, melhorar a segurança e a capacidade de dirigibilidade dos empregados, mostrando como fazer revisibilidade de risco para evitar envolver-se em acidentes.

Segundo Romero, o curso de Direção Defensiva faz parte dos cronogramas de cursos e treinamentos da grande maioria das empresas. "A maioria das empresas tem a preocupação ao contratar um curso ou treinamento de Direção Defensiva, é de conscientizar seus funcionários, sobre a importância de pequenos gestos ao volante representarem a vida deles e/ou de outras pessoas".

O curso é direcionado principalmente aos funcionários que trabalham em atendimento externo a clientes e circulam com os veículos da empresa pela cidade.

O curso de direção defensiva, para ser eficaz, precisa conscientizar, criar novos hábitos e mudar comportamentos. Aqui novamente ressalta-se a questão de mudança cultural.

4.7 Proposta 7 – *Implantação de Gerenciamento de Dados Viários*

As parcerias entre as Universidades e os órgãos públicos, no erguimento da redução de acidentes, além de fundamentais para o desenvolvimento equilibrado da sociedade, devem ser uma realidade, fundamentando-se na pedra basilar em que a Universidade poderia se apoiar para planejar e implementar iniciativas podem ser viabilizadas através da participação, por meio de edital, das linhas de financiamento em pesquisa para aplicação em sistemas de monitoramento viário via Fundação de Amparo à Pesquisa dos Estados, através da compra de equipamentos e bolsas de estudo e pesquisa para docentes que venham atuar nestes projetos.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nas questões relacionadas a acidente de transito, vinculado a atividades laborais a antiga recomendação dada pela sabedoria popular de que " Prevenir é o melhor

remédio nunca sairá de moda porque encerra em si uma verdade cada vez mais incontestável.

Prevenir é tomar um conjunto de medidas para evitar um mal. No caso do acidente de transito esse mal está associado a perdas materiais e lesões corporais, porém quando envolve trabalhadores e empresas as perdas materiais se multiplicam.

Como combater esse mal? A principal medida voltada à prevenção é a educação, o aprendizado.

No caso das organizações, quando os trabalhadores conhecem os riscos e se conscientizam sobre ele, as soluções são efetivamente implementadas. O uso de equipamentos de proteção, o zelo, a análise prévia dos riscos levam obrigatoriamente a uma redução na probabilidade de acontecer o pior.

Enquanto uma geração de cidadãos educados, efetivamente, em questões de transito, desde a mais tenra idade não entre no mercado, uma empresa precisa necessariamente completar a educação de seus trabalhadores, buscando para isso aprimorar suas técnicas de ensino.

6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Internet:

BRUNS, Carlos B., et all. **Trânsito, Cidadania e Meio Ambiente**, Curitiba: TECNODATA, 2006: <http://www.educacaotransito.pr.gov.br/arquivos/File/Comunidade / Educar%20para%20o%20Transito.pdf> Acessado em 26 ago.2011.

Cuiabá supera média nacional de carro e Copa pode resolver trânsito, artigo disponível em <http://www.barra1.com.br/index.php?pg=noticia&id=8659> Acesso em: 13 ago.2011

Disponível em <http://www.detran.ba.gov.br/noticias/DIRECAO_DEFE NSIVA .pdf>. Acessado em 31 ago.2011.

Disponível em <http://www.igf.com.br/aprende/novonegocio/neg_resp.aspxid=8> Acessado em 31 ago.2011. Acessado em 31 ago.2011.

Equipe da Assessoria de Educação para o Trânsito – DETRAN/RS. Disponível em <http://www.vivamais.rs.gov.br/upload/artigo/artigo5.pdf>.Acessado em 31 ago.2011.

MOREIRA, A. **Frota de veículos cresce 119% em dez anos no Brasil, aponta Denatran**. Postado em 13/02/2011. <http://g1.globo.com/carros/noticia/2011/02/ frota-de-veiculos-cresce-119-em-dez-anos-no-brasil-aponta-denatran.html> Acesso em: 13 ago.2011

Seguradora Lider. Disponível em: <http://www.seguradoralider. com.br/boletim _estatistico_sem1_ 2011.asp>

http://www.vias-seguras.com/os_acidentes/a_situacao_atual

http://charlessintac.blogspot.com/2008/03/educao-de-trnsito-no-ensino-mdio.html

http://www.dem.org.br/2011/05/escolas-poderao-ter-disciplina-%E2%80%9Ceducacao-para-o-transito%E2%80%9D/

http://www.aedb.br/faculdades/eng_auto/Downloads/apostila_acidentes_trabalho.pdf

ROMERO, Clecio. Disponível em: <http://www.condu. com.br/ detalhes artigo .php?id=15>. Acessado em 31 ago.2011.

SIMIONI, V. **Educação e Transito: Uma mistura que dá certo.** Disponível em http://www.unioeste.br/cursos/cascavel/pedagogia/eventos/2007/Simp%C3%B3sio%20Academico%202007/Trabalhos%20Completos/Trabalhos/PDF/72%20Viviane%20Simioni.pdf. Acessado em 31 ago.2011.

FEASIBILITY STUDY OF TECHNICAL PARTNERSHIP BETWEEN UNIVERSITIES AND DETRANS AND MUNICIPALITY IN THE FIELD OF EDUCATION ENGINEERING ROAD SAFETY

Abstract: *The rapid growth of vehicles transiting daily in large cities, as statistics have produced a growing number of traffic accidents, many with fatalities and injuries in traffic deaths and cost the country a very significant value that deserves analysis and projects aiming at its reduction. Part of these accidents occur in workers moving their residence to the place of work and vice versa, which are classified as commuting accidents and are treated as accidents and thus included in the statistics of industrial accidents, and they can occur as car accidents involving the employee, when the service of the company you work for. Based on an analysis of the traffic in the capital of Mato Grosso - Cuiabá, this article attempts to provide solutions through three proposals aimed at compliance and traffic directed to the commitment of the parties should assume a proactive stance in reducing these accidents to reduce commuting accidents in transit, through education and extension project between the University and Detrans - State Traffic Department.*

Key-words: *Traffic education. Accident at work. Traffic accident. Accident path.*