

# EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO: FORMAÇÃO DO TRABALHADOR

Revista da Universidade Vale do Rio Verde  
ISSN: 1517-0276 / EISSN: 2236-5362  
Vol. 20 | n. 2 | Ano 2021

**Marluce Teixeira Andrade Queiroz**  
Unileste  
[marluce.queiroz@yahoo.com.br](mailto:marluce.queiroz@yahoo.com.br)

**Murillo Júnio de Ávila Santana Correio**  
Unileste  
[murillojas@gmail.com](mailto:murillojas@gmail.com)

**Sidnei Rodrigues Lima Correio**  
Unileste  
[sidineirl@gmail.com](mailto:sidineirl@gmail.com)

**Raquel Ramos da Silva Correio**  
Unileste  
[rrsilva@gmail.com](mailto:rrsilva@gmail.com)

## RESUMO

O Centro Universitário do Leste de Minas Gerais (Unileste) sistematizou e desenvolve o projeto de extensão “Ações educativas em segurança, ergonomia e meio ambiente” com o objetivo de contribuir para a redução das perdas socioeconômicas decorrentes dos diversos tipos de violência urbana, sendo os espaços sociais de interação diversificados, destacam-se as escolas, as empresas, os sindicatos, dentre outros. Especificamente esse trabalho discute a aplicação de Oficina Educativa (OE) direcionada para a formação social relacionada com o trânsito sendo aplicada considerando que os acidentes no modal rodoviário são um dos principais responsáveis pela morbimortalidade na população economicamente ativa. As atividades foram desenvolvidas por docentes e discentes integrantes do referido programa de extensão, apresentando conteúdo programático amplo, incluindo legislação de trânsito, equipamentos de segurança e primeiros socorros. Assim, esse trabalho apresenta os resultados alcançados em OE que foi aplicada para os colaboradores administrativos do Unileste no campus em Coronel Fabriciano, MG, Brasil. Em adição, apresenta o resultado das entrevistas realizadas com os capacitados que demonstram bom nível de satisfação em relação às práticas pedagógicas e conteúdos explorados. Os dados coletados explicitaram a relevância do trabalho e a responsabilidade social das universidades demandando a continuidade das ações de extensão. Entende-se que a divulgação desta pesquisa deverá motivar a adoção de programas similares em outras instituições de ensino superior.

**Palavras-chave:** Acidentes de trânsito. Métodos de prevenção. Instituição de ensino superior. Oficinas educativas.

## TRAFFIC EDUCATION: WORKER TRAINING

### ABSTRACT

The University Center of the East of Minas Gerais (Unileste) systematized and develops the extension project “Educational actions in safety, ergonomics and the environment” with the objective of contributing to the reduction of socioeconomic losses resulting from the various types of urban violence. diversified social spaces for interaction, including schools, companies, unions, among others. Specifically, this work discusses the application of the Educational Workshop (EO) aimed at social training related to traffic, being applied considering that accidents in the road modal are one of the main responsible for morbidity and mortality in the economically active population. The activities were carried out by professors and students who were part of the extension program, presenting a broad programmatic content, including traffic legislation, safety equipment and first aid. Thus, this work presents the results achieved in EO that was applied to administrative collaborators of Unileste on campus in Coronel Fabriciano, MG, Brazil. In addition, it presents the result of the interviews carried out with the trainees who demonstrate a good level of satisfaction in relation to the pedagogical practices

and contents explored. The collected data explained the relevance of the work and the social responsibility of the universities, demanding the continuity of the extension actions. It is understood that the dissemination of this research should motivate the adoption of similar programs in other higher education institutions

**Keywords:** Traffic Accidents; Prevention; Educational Workshops; Higher education institutions.

---

## 1. INTRODUÇÃO

A Organização Mundial de Saúde (OMS) apresenta dados estatísticos que demonstram que cerca de 1,25 milhões de pessoas morrem anualmente em decorrência de acidentes de trânsito, sendo que a metade dessas vítimas foram os agentes mais fragilizados que incluem pedestres, ciclistas e motociclistas. Esse panorama incorporou um dos objetivos da agenda para o desenvolvimento sustentável 2030 com a pretensão de reduzir esse número de óbitos e outras lesões para a metade. Os achados dessa pesquisa são notadamente alarmantes e evidenciam que o trânsito brasileiro é o quarto mais violento do continente americano (OMS, 2020).

Especificamente, as estatísticas do Departamento Nacional do Trânsito (DENATRAN) evidenciam a prevalência de morbimortalidades entre jovens, afetando indivíduos no auge da força produtiva. Dentro do País, São Paulo é o Estado com maior número de óbitos no trânsito e dirigir alcoolizado é a segunda maior causa. Pensando em diminuir o número de acidentes, foi publicada em 2008, a Lei Ordinária 13.546, do Código de Trânsito Brasileiro, que aumenta a punição para o motorista que causar morte dirigindo alcoolizado.

Ou seja, a pena, que antes era de 2 a 4 anos de detenção, foi alterada para 5 a 8 anos de reclusão.

A exacerbação das penas atribuídas aos responsáveis pelos sinistros é vista pelo DENATRAN como uma forma de punir o condutor, a fim de que compreenda a importância do cumprimento das normas de trânsito e adote o comportamento seguro (MIRANDA *et al.*, 2002).

Leyton *et al.* (2005) e Coutinho *et al.* (2015) afirmam que no Brasil o quadro de morbimortalidades no trânsito apresenta como público preponderante os jovens com menos de trinta e cinco anos nas condições de condutor ou passageiro. Os pesquisadores afirmam também que em relação à população masculina, o acidente de trânsito é a primeira causa de morte no País. Em adição, crianças e adolescentes também são vítimas da falta de planejamento das cidades que exibem, em sua grande maioria, condições precárias para circulação dos transeuntes com a segurança necessária (MIRANDA e CABRAL, 2005).

Neto *et al.* (2012) reforçam que a administração pública é responsável pela gestão urbana que incorpora a busca pela otimização dos recursos humanos, materiais e financeiros destinados à resolução dos problemas de trânsito do município, visando reduzir ou até mesmo eliminar esses problemas. Nesse contexto, os

pesquisadores reforçam a relevância da concepção e aplicação dos métodos relacionados com a promoção da cultura de prevenção de acidentes de trânsito entre os cidadãos.

No entanto, é importante destacar que o Estado precisa de uma atuação em conjunto com os diversos segmentos populacionais no tratamento dos diferentes problemas que atingem a sociedade moderna. Portanto, o Estado é visto como parte desta rede que além de apresentar propostas assume responsabilidades no processo (INOJOSA, 2001; GAGLIANO e PAMPLONA FILHO, 2012). Westphal e Mendes (2002) ressaltam que a gestão do Estado em relação à violência urbana deve ocorrer de forma articulada com outros atores sociais em relação a uma determinada questão, programando e efetivando ações integradas, realizando avaliações conjuntas e redirecionando a ação quando necessário.

Oliveira e Rodrigues (2013) pontuam que as universidades, assim como quaisquer outras instituições, paulatinamente necessitam se adequar aos processos de desenvolvimento econômico e contribuir para a minoração dos impactos ambientais negativos. O compromisso social da universidade deve ser efetivo, visto que ela faz parte de um contexto global inclusivo que a determina, devendo colaborar para a manutenção ou para a transformação da sociedade (WANDERLEY, 1999, SILVA, SOUZA e ROCHA, 2017).

O panorama aponta a necessidade da aplicação de medidas mitigadoras que não devem ser limitadas apenas às campanhas de educação no trânsito, porém contribuindo efetivamente com a formação dos cidadãos através de ações reflexivas. Nesse contexto, verificou-se a

urgência das instituições de ensino contribuir com atividades formativas visando à redução das taxas de frequência e gravidade dos sinistros no modal rodoviário.

Em função dessa demanda, a temática foi incorporada ao contexto universitário de forma sistemática e sendo desenvolvida através do projeto de extensão “Ações educativas em segurança, ergonomia e meio ambiente”, tendo por equipe de trabalho, docentes e discentes, do Centro Universitário do Leste de Minas Gerais (Unileste) localizado em Coronel Fabriciano, Minas Gerais, Brasil. Nesse contexto, uma das linhas de atuação do projeto abrange a perspectiva de contribuir para o fortalecimento da cultura de prevenção em relação à mobilidade urbana. Além disso, oportunizar o estabelecimento de uma nova noção de cidadania entre as comunidades capacitadas na Região Metropolitana do Vale do Aço (RMVA), Minas Gerais, Brasil.

Para atingir estas metas são elaboradas e aplicadas Oficinas Educativas (OE), nos mais diversos espaços de interação com a sociedade, destacam-se as escolas, empresas privadas e públicas, as associações de moradores e unidades de saúde. Nestas atividades, são utilizadas práticas pedagógicas diversificadas promovendo a associação entre informação e motivação para ações transformadoras.

Dentro desta proposta, a equipe do projeto foi convidada para o desenvolvimento de atividade de extensão tendo como público alvo funcionários do corpo administrativo do Unileste. Neste contexto, este trabalho objetiva apresentar os resultados alcançados nessa ação educativa, explicitando a sua importância para a formação

do trabalhador e oportunizando a sua adoção em outras instituições educacionais similares.

## 2. MATERIAIS E MÉTODOS

### 2.1. ÁREA DE ESTUDO

O Unileste foi criado pela Associação Padres do Trabalho em 1969, configurando-se como a primeira escola de nível técnico e superior da Região Metropolitana do Vale do Aço (RMVA) que integra o Colar Metropolitano do Vale do Aço (CMVA). A RMVA encontra-se situada na microrregião do rio Doce em Minas Gerais, sendo composta por quatro municípios: Coronel Fabriciano, Ipatinga, Timóteo e Santana do Paraíso (Figura 1), representando a segunda maior concentração urbana industrial do estado mineiro (LOPES e GODOY, 2019).

**Figura 1** – Mapa destacando o CMVA, MG, Brasil



**Fonte:** Jornal Diário do Aço, 2019.

O Unileste conta com dois câmpus universitários localizados em Ipatinga e Coronel Fabriciano sendo destinados para cursos na área de saúde, ciências sociais e engenharia. Especificamente, essa ação educativa foi desenvolvida por graduandos do curso de engenharia que integravam o projeto institucional denominado “Ações educativas em segurança, ergonomia e meio ambiente” sendo supervisionados por docentes.

### 2.2. PÚBLICO ALVO

Nesse estudo específico, o grupo de capacitados era formado por trinta profissionais administrativos do Unileste. Além disso, identificou-se que havia diversificação no gênero e faixa etária. Constatou-se a prevalência de pessoas entre dezoito anos trinta anos (Tabela 1) constituindo-se em um grande desafio estimular o comportamento seguro no trânsito.

**Tabela 1** – Faixa etária dos capacitados

Faixa etária	Percentual (%)
18 até 25 anos	35,7
26 até 30 anos	42,9
Acima de 30 anos	21,4
Total	100

**Fonte:** Autor

### 2.3. ESTRATÉGIAS EDUCATIVAS

A Oficina Educativa (OE) foi realizada em um auditório da própria empresa, no dia 04/02/2020 durante a jornada de trabalho, totalizando uma carga horária de sete (7) horas. As atividades foram programadas pela equipe executora do projeto de extensão “Ações educativas em segurança, ergonomia e meio ambiente” responsável pela coordenação pedagógica. As atividades ocorreram em duas etapas, sendo que cada uma dessas etapas totalizava uma carga horária correspondente a três horas e trinta minutos (3h30) com um intervalo de uma hora entre elas. Inicialmente foi apresentada uma breve revisão da literatura com apresentação dos dados estatísticos relativos aos acidentes de trânsito e normas de circulação utilizando a técnica da exposição dialogada, estudo fotográfico e jogos lúdicos (caça-palavras e palavra-cruzada).

A formação continuada do colaborador não é tarefa trivial. O indivíduo adulto traz em

sua bagagem os mais diversos conhecimentos adquiridos ao longo da vida, através das suas mediações com o ambiente, das relações interpessoais e em formações anteriores, desse modo, mostrou-se imprescindível ofertar espaço também para o compartilhamento de experiências, estabelecendo condições propícias para o ensino mútuo entre o expositor (condutor) e o capacitado em um nível grande de liberdade e respeito (SGANDERLA e CARVALHO, 2020).

Nessa premissa, estabeleceu-se o debate orientado, sendo que algumas questões foram formuladas pela equipe do projeto, e também, oportunizado espaço para perguntas apresentadas pelos próprios capacitados. Em sequência, foram discutidos os procedimentos em primeiros-socorros com execução de prática utilizando o boneco simulador. É importante ressaltar que os discentes do projeto atuaram como instrutores nestas atividades de extensão embasados em revisão prévia da literatura, estudos periódicos, sendo orientados e supervisionados por docentes do projeto. Finalizando foi realizada a avaliação pelos capacitados utilizando um questionário respondido no formato anônimo. Buscou-se identificar o nível de satisfação, assimilação, percepção quanto à importância dos conteúdos e a disposição dos participantes para uma atitude proativa visando a redução dos índices de frequência e gravidade dos acidentes de trânsito na RMVA.

### **3. RESULTADOS E DISCUSSÃO**

Dentre os diversos temas abordados na Oficina Educativa (OE) priorizou-se a apresentação dos resultados coletados em relação ao uso de cinto de segurança veicular, uso da

proteção facial para motociclistas e os primeiros socorros.

Em relação ao cinto de segurança veicular, os participantes da Oficina Educativa (OE) classificaram como importante à utilização do equipamento para a manutenção da integridade física dos ocupantes do veículo em caso de sinistro. No entanto, apresentavam conceitos equivocados com relação aquele dispositivo de proteção. Muitos acreditavam que em algumas situações, o uso do cinto segurança contribuía para o agravamento de lesões, sendo uma ideia totalmente equivocada.

Pontuou-se que o cinto de segurança é um dos mais relevantes equipamentos existentes nos veículos automotores, porém só se torna eficiente se utilizado corretamente, por todos os ocupantes do veículo (SUASSUNA *et al.*, 2017). A utilização incorreta do cinto pode acarretar sérias lesões e constitui infração de trânsito em consonância com a Resolução nº. 15/98 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). Exemplificando, no caso de usuários e condutores de veículos do sexo feminino, é comumente observada a utilização do cinto de segurança sob as axilas. Em caso de acidente, tal situação pode ocasionar lesão no tórax com afundamento das costelas e perfuração dos órgãos internos. O cinto de segurança precisa, necessariamente, apoiar-se na clavícula e na pélvis, pois são as regiões mais resistentes do corpo, capazes de suportar a força gerada pelas colisões (GUIMARÃES JUNIOR, 2006). Souza e Cunto (2018) destacam a proibição quanto ao uso de dispositivos que travem, afrouxem ou modifiquem o funcionamento normal do cinto de segurança para evitar não conformidades que podem afetar negativamente o nível de proteção.

Os capacitados relataram também que, em diversas ocasiões dispensavam o cinto de segurança. Tais situações ocorriam quando estavam posicionados no banco traseiro do veículo. Os trabalhadores pontuaram que consideravam que o banco dianteiro já era uma proteção no caso de acidente. Além disso, apontaram como fator contributivo, as dificuldades no processo de fiscalização pela polícia rodoviária. Verificou-se aí que o nível de desconhecimento poderia agravar as condições da exposição em caso de acidente.

Este resultado corrobora as afirmações de Queiroz *et al.* (2009). Os pesquisadores identificaram que embora 96,2% de uma população jovem de nível universitário consideravam o cinto de segurança eficiente, entretanto, apenas 69,2% faziam uso do mesmo em qualquer posição dentro do veículo. Neste contexto, pode-se inferir que em populações com menor nível de percepção em relação aos riscos do trânsito estes resultados sejam bem piores.

A condição obrigatória quanto ao uso de cinto de segurança por todos os ocupantes do veículo é fundamentada em evidências concretas que mostram que a eficiência do cinto de segurança nos bancos dianteiros está diretamente relacionada com a utilização do cinto no banco traseiro. Em caso de acidente os passageiros do banco traseiro são projetados para frente e, se não estiverem usando o cinto, poderão ocasionar danos aos ocupantes dos bancos dianteiros (GUIMARÃES JUNIOR, 2006; LIMA, 2005). No entanto, a precariedade das ações de controle do trânsito aliada à falta de informações da população contribui para que o cinto de segurança seja utilizado, em

diversas oportunidades, apenas na posição frontal do veículo, por uma parcela significativa da população, favorecendo o agravamento de lesões nos casos de sinistros (MORAIS, DASH e BACIC, 2017).

Procurou-se elucidar estes conceitos utilizando a técnica do estudo fotográfico, explicitando as condições para a utilização correta do equipamento e as consequências adversas derivadas do não uso ou uso incorreto do cinto de segurança pelos passageiros do banco traseiro (Figura 2).

**Figura 2 – Uso do cinto de segurança**



**Fonte: DENATRAN (20005).**

Faz-se importante ressaltar que vários grupos sociais têm apontado como fator importante para a melhoria do tráfego urbano a aplicação de multas e penalidades. Uma legislação rigorosa, com punições severas aos infratores, tem sido praticada em países como o Japão e Portugal com resultados satisfatórios em relação à diminuição dos excessos no trânsito e suas consequências adversas. Outros exemplos similares, França, Estados Unidos e Canadá, também conseguiram inverter uma tendência de crescimento do número de mortes por esses acidentes por meio de atos legislativos (LEYTON *et al.*, 2005, MORAIS, DASH e BACIC, 2017).

A complexidade das causas envolvidas nas ocorrências dos acidentes de trânsito corresponde a um conjunto de circunstâncias e fatores ligados ao usuário, ao veículo e às condições das vias públicas. É importante ressaltar que a aplicação de multas e penalidades corresponde, normalmente, a ações reativas aos eventos. A prevenção se faz necessariamente através da educação. Neste contexto, devem ser alocados recursos para que ações educativas aconteçam em caráter permanente atingindo todos os segmentos da sociedade (QUEIROZ *et al.*, 2009, NETO *et al.*, 2013).

O CTB determina em seu Artigo 320 que a receita proveniente da cobrança com as multas de trânsito seja aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, engenharia de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito. O fato de não ter se preocupado em definir claramente os percentuais para investimento em cada área, porém, faz com que a importância das campanhas de orientação acabe sendo subestimada implicando em situação lamentável. Esse é um dos aspectos para o qual a referida legislação, perdeu a oportunidade de colaborar, ajudando a criar uma nova mentalidade sobre a relação das pessoas com o modal rodoviário (BARRETO *et al.*, 2016).

Destaca-se como questão das mais relevantes, a mobilização da sociedade civil organizada - particularmente as entidades voltadas para a prevenção de acidentes - exigindo que o poder público aplique os valores obtidos através das multas em efetivas melhorias do tráfego urbano. Embora as medidas de prevenção de acidentes de trânsito mais eficazes sejam aquelas voltadas às modificações do meio ambiente (incluindo a indústria automobilística e

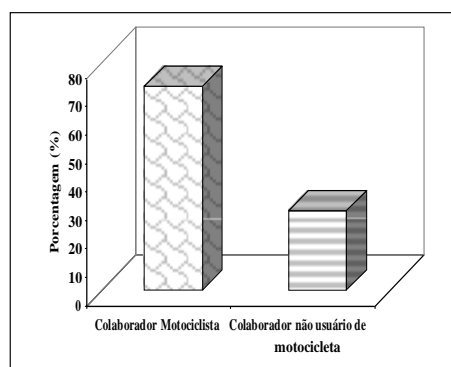
legislação eficiente), não se pode, atualmente, com as atuais taxas de morbimortalidade por acidentes de trânsito, prescindir de medidas que visem, também, modificações positivas nos comportamentos dos indivíduos (ABASSI, 2002).

Os achados das pesquisas realizadas por Queiroz *et al.* (2009) mostraram que de modo geral, a população acredita que a fiscalização seja um mecanismo capaz de contribuir para a melhoria da qualidade do trânsito. Os pesquisadores destacaram que 88,5% dos entrevistados julgaram que as multas devem ser aplicadas penalizando motoristas que não observam a legislação em vigor.

Essas informações associadas aos dados coletados neste estudo demonstraram a necessidade de incorporar ações junto ao poder público, ampliando o raio de atuação das atividades de extensão. Entende-se que a educação e a fiscalização do trânsito devem ser também objetos de discussão em audiências públicas, estas ações devem acontecer de forma integrada e simultânea. Acredita-se que seja uma contribuição significativa para a diminuição da frequência e gravidade dos acidentes de trânsito na RMVA.

Outro tema abordado na ação formativa foi à segurança dos motociclistas. Os colaboradores do Unileste que utilizavam a motocicleta como veículo de locomoção para o trabalho foram preponderantes atingindo o percentual correspondente a 72% (Figura 3). Segundo os capacitados, a opção por esse tipo veículo mostrava relação com o custo relativo baixo para aquisição e manutenção.

**Figura 3** – Prevalência do uso da motocicleta entre os capacitados



**Fonte:** Autor

Durante o debate circular foi possível identificar que os colaboradores motociclistas faziam uso contínuo do capacete, sendo este um indicador positivo. As lesões que afetam esses condutores em acidentes de trânsito estão normalmente associadas aos membros superiores, inferiores e coluna cervical (FERREIRA, 2005). O uso do capacete contribui para amenizar os agravos principalmente os relativos ao crânio e a face (TOGNINI, 2008).

O CTB estabelece como obrigatório o uso de capacete para motociclistas. O capacete deve estar afixado à cabeça pelo conjunto formado pela cinta jugular e engate, por debaixo do maxilar inferior. A viseira deve estar posicionada de forma a dar proteção total aos olhos do condutor e do passageiro e, na sua ausência, é obrigatória a utilização dos óculos de proteção, assim entendido como aquele que permite ao usuário a utilização simultânea de óculos corretivos e de sol, sendo proibido o uso desses últimos em substituição àquele.

Outra exigência refere-se à certificação do capacete pelo Instituto Nacional de Metrologia (INMETRO), o que pode ser comprovado por meio de um selo holográfico de identificação do órgão ou por etiqueta afixada na parte interna. A relação dos capacetes certificados é disponibili-

zada pelo INMETRO no formato eletrônico. Capacetes que não possuem essa certificação não poderão ser utilizados pelos condutores, sendo que a venda ou a posição indevida desse selo pode configurar crime.

Ferreira (2005) e Tognini (2008) pontuam que os acidentes de trânsito deixam sequelas físicas e psicológicas que muitas vezes acompanham o indivíduo por toda vida e que são motivos de frustração no convívio social. O trauma de face é um exemplo disso, sendo que os acidentes envolvendo motos e bicicletas são mais propícios ao desenvolvimento desse tipo de lesão.

Ferreira (2005) reflete que a face representa muito mais que uma região anatômica: é a identidade de um indivíduo. As expressões e gestos de cada face muitas vezes nos mostram a personalidade e as características individuais. A lesão facial não é caracterizada apenas como uma doença aguda resolvida durante o período de internação hospitalar. Muitas vezes as cicatrizes e o desenvolvimento de transtornos psiquiátricos representarão a cronicidade que o trauma pode trazer à vida de uma pessoa (BENTO *et al.*, 2014).

Em adição, cicatrizes e deformidades são motivos de discriminação e preconceito em várias situações, seja na busca de um novo emprego ou no relacionamento com amigos (FERREIRA, 2005, BENTO *et al.*, 2014).

Neste contexto, durante o estudo fotográfico, enfatizou-se que as mesmas precauções quanto ao uso do capacete pelo condutor devem ser observadas, em caso de transporte de passageiro. Além disso, explicitou-se a importância do atendimento das exigências quanto ao uso da jugular e o engate. Em muitos sinistros, a proteção



fica comprometida em função da não observância destes procedimentos. O capacete acaba sendo projetado, podendo inclusive atingir outras pessoas que estão na área do acidente (DINIZ *et al.*, 2005).

Em relação ao tema de primeiros socorros procurou-se estabelecer diagnóstico quanto aos conceitos teóricos e participação em outros treinamentos similares. Verificou-se que 100% dos colaboradores do Unileste já haviam tido oportunidade de participar de atividades de capacitação interna explorando esse conteúdo, evidenciando o cumprimento dos requisitos de responsabilidade social pela empresa. No entanto, ainda assim havia dúvidas e várias perguntas foram formuladas pelos participantes em relação aos atendimentos de primeiros socorros, explicitando a necessidade da educação continuada com reciclagens periódicas.

Laudares (2005) destaca que as empresas são corresponsáveis pela educação de seus profissionais, entendendo-se a qualidade profissional como um movimento dinâmico e em permanente evolução, trazendo benefícios tanto para a empresa quanto para o trabalhador, considerando a valorização, o aperfeiçoamento e a satisfação pessoal.

Vale destacar que o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) destaca que os agravos à saúde humana, ocasionados por primeiro socorro inadequado, implicam que, pelo menos 25% do total de feridos apresentem agravamento com sequelas importantes. Pode-se citar a perda de movimentos ou dificuldade de locomoção (IPEA, 2018). Sendo assim pode-se inferir que a capacitação em primeiros socorros deve atingir toda a população de forma continuada.

Segundo Backes *et al.* (2005), a educação continuada refere-se a um processo educativo formal ou informal, dinâmico, dialógico, de revitalização pessoal e profissional, de modo individual e coletivo, buscando qualificação, postura ética, exercício da cidadania, conscientização, reafirmação ou reformulação de valores, construindo relações integradoras entre os sujeitos envolvidos, para uma práxis crítica e criadora. Portanto, a educação continuada em primeiros socorros nesta concepção possibilita o desenvolvimento do processo de proteção à saúde humana, entendido como alternativa viável e promotora de ações modificadoras da realidade capazes de contribuir para a redução das perdas socioeconômicas pertinentes aos acidentes de trânsito. Trata-se da forma mais adequada para garantir-se o pleno atendimento dos requisitos necessários para evitar o agravamento das lesões, diminuindo a prevalência de incapacidades permanentes de caráter parcial ou total.

Martins (2002) salienta que o método precisa auxiliar o processo de ensino com aprendizagem significativa, sendo útil para classificar a atividade educativa como boa ou ruim. Torna-se indispensável propiciar a ligação entre a proposição feita pelo instrutor, pelo próprio treinando e a problemática relativa à prática de primeiros socorros em situações de emergência, desse modo, encurta a distância entre eles. Pensando nisso, inclui-se nessa capacitação a simulação de ações de primeiros socorros com precariedade de recursos. Exemplificando, demonstrou-se o transporte de acidentado, sem maca, porém garantindo-se a imobilidade, com uso da técnica conhecida como padiola humana. Oportunizou-se aí a associação

adequada entre a teoria e a realidade do primeiro socorro em acidentes de trânsito.

Outro aspecto relevante foram os questionamentos relativos à exposição aos agentes biológicos durante o atendimento de primeiro socorro, intensificando o risco de contaminação individual. Os colaboradores foram orientados quanto aos cuidados básicos pertinentes à prevenção de acidentes com vírus e outros microrganismos patogênicos. Exemplificando-se foi discutida a utilização de material reciclado para viabilizar a respiração boca a boca com a segurança adequada ao socorrista. Vale destacar que é importante se manter no veículo um kit básico de emergência.

Os depoimentos coletados após o encerramento da Oficina Educativa (OE) denotaram que existiu uma boa receptividade dos colaboradores do Unileste, ocorrendo aproveitamento adequado em relação ao conteúdo programático. Além disso, houve o reconhecimento quanto à importância do projeto de extensão. Alguns colaboradores afirmaram que iriam procurar dialogar com a família sobre os temas abordados.

A avaliação da prática pedagógica, realizada no Unileste, mensurou, registrou e relatou algumas informações sobre as dúvidas dos cidadãos a respeito da legislação do trânsito e primeiros socorros, agregando valores às informações.

#### **4. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

A educação apresenta-se como ferramenta essencial para a minoração dos impactos econômicos, sociais e ambientais negativos relativos ao trânsito. Trata-se de uma ação proativa em relação à gestão socioambiental

implicando em significativa contribuição para a saúde pública no Brasil.

Os achados deste trabalho denotaram que os colaboradores do Unileste apresentavam conceitos não lúcidos sobre a dinâmica e prevenção de acidentes no trânsito, apontando a necessidade de um programa de educação continuada em relação à temática objetivando a redução das perdas sociais e econômicas relativas aos possíveis sinistros associados ao deslocamento urbano.

Constatou-se *a priori* que o projeto de extensão “Ações educativas em segurança, ergonomia e meio ambiente” do Unileste deve incorporar ainda, outras linhas de atuação, tais como, a participação em audiências públicas visando à sensibilização dos gestores públicos para melhorias no programa de gerenciamento do trânsito.

O estudo explicitou a responsabilidade social das instituições de ensino superior frente à questão do trânsito. A incorporação desse assunto em ações de extensão universitária contribui para melhoria nos indicadores sociais. Além disso, envolver os jovens graduandos em atividades de educação e pesquisa em relação ao trânsito se constitui em ferramenta das mais relevantes para a formação de cidadãos conscientes, que no futuro estarão ocupando os cargos de gestão em empresas públicas e privadas.

Vale destacar que o poder público não deve negligenciar em relação à sua responsabilidade na conscientização de todos os agentes do trânsito e promoção de melhorias nas rodovias estaduais e federais. Somente com a mobilização de todos os segmentos sociais será possível a redução dos índices de

morbimortalidade decorrentes dos acidentes de trânsito.

Explicitou a urgência de ações similares em outras instituições de ensino superior. Entende-se que as propostas de atuação devem ter caráter interdisciplinar, incorporando diversas práticas inovadoras na educação. Sugere-se a formulação de campanhas, treinamentos, debates educativos e estimulando ao máximo o desenvolvimento de competências sócio emocionais.

## 5. AGRADECIMENTOS

Os autores agradecem a Fundação de Amparo à Pesquisa de Minas Gerais (FAPEMIG) e ao Unileste o apoio para os desenvolvimentos das atividades de pesquisa e extensão.

## REFERÊNCIAS

ABASSI K. *War on the roads*. BMJ 2002; 324:1107-1118, 2002.

BACKES, D.S., ESPERANÇA, M. P., AMARO, A. M., CAMPOS, I. E. F., SCHWARTZ, E.. Sistematização da Assistência em Enfermagem: Percepção dos Enfermeiros de um Hospital Filantrópico. *Acta Scientiarum., Health Sciences*, v. 2, n.1, p. 25-29, 2005.

BARRETO, M. S.; TESTON, E. F.; LATORRE, M. R. D. O.; MATHIAS, T. A. F.; MARCON, S. S. Mortalidade por acidentes de trânsito e homicídios em Curitiba, Paraná, 1996-2011. *Epidemiologia e Serviços de Saúde*, Brasília, DF, v. 25, n. 1, p. 95-104, 2016.

BENTO, R.; SALOMONE, R.; NASCIMENTO, S.; FERREIRA, R.; SILVA, C.; COSTA, H.. *Mandibular Branch of the Facial Nerve in Wistar Rats: New Experimental Model to Assess Facial Nerve Regeneration*. *International Archives of Otorhinolaryngology* (Online), v. 18, p. 277-282, 2014.

BRASIL. Ministério da Saúde. Política nacional de redução da morbimortalidade por acidentes e violências. Disponível em: <<http://portal.saude.gov.br/>>, Acesso: 14/06/2020.

CALDAS G. Novo Código de Trânsito Brasileiro Anotado. São Paulo: Edipraxis Jurídica; 1.998.

COUTINHO, M. L. N.; SAMÚDIO, M. A.; ANDRADE, L. M. DE; COUTINHO, R. N.; SILVA, D. M. A. D. *Sociodemographic profile and hospitalization process of elderly assisted at a emergency hospital*. *Revista da Rede de Enfermagem do Nordeste*, v. 16, p. 908-1005, 2015.

DENATRAN. Departamento Nacional de Trânsito, apresenta informações gerais sobre as questões do trânsito, 2005. Disponível em <<http://www.detran.df.gov.br/sites/200/240/00000338.JPG>>. Acesso em: 20/07/2020.

DINIZ, E. P. H.; ASSUNÇÃO, A. Á.; LIMA, F. P. A. Por que os motociclistas profissionais se acidentam? Riscos de acidentes e estratégias de prevenção. *Revista Brasileira de Saúde Ocupacional*, São Paulo, v. 30, n. 111, p. 41-50, 2005.

DONOSO, M. T. V.; CHIANCA, T. C. M. . Condições envolvidas na ocorrência de acidentes, em população infantil atendida em um hospital de pronto socorro de Belo Horizonte. *Revista Médica de Minas Gerais*, Belo Horizonte, v. 1, n. 12, p. 11-16, 2002.

BRASIL. Ministério das Cidades. Conselho Nacional de Trânsito. Departamento Nacional de Trânsito. *Código de Trânsito Brasileiro e Legislação Complementar em vigor*. Brasília: DENATRAN, 2008.

FERREIRA, M. L. S.. Estudo da casuística das vítimas de acidentes de trânsito atendidos no pronto socorro Dr. Francisco Elesbão na cidade de Boa Vista - RR. In: XLIII Congresso Brasileiro de Educação Médica, 2005, Natal. Anais do XLIII Congresso Brasileiro de Educação Médica, 2005.

GAGLIANO, P. S.; PAMPLONA FILHO, R.. Novo curso de direito civil: Responsabilidade civil. n° 3. vol. 10. ed. São Paulo: Saraiva, 2012.

GUIMARÃES JUNIOR, P. R.. A importância do cinto de segurança. *Revista digital. Centro Avançados e Treinamento – Trânsito (CEAT)*, 10 março 2006. Referências Adicionais: Brasil/Português: Meio de divulgação: Digital; Homepage: <<http://www.ceatnet.com.br/modules/wfsection/article.php?articleid=55>>. Data de publicação: 10/03/2006. Acesso: 24/01/2009.

INOJOSA, R. M. Sinergia em políticas e serviços públicos: desenvolvimento social com intersetorialidade. São Paulo: Cadernos FUNDAP, n. 22, 2001, p. 102-110. Disponível em:<<http://www.fundap.sp.gov.br/cadernos/cad22/Inojosa.pdf>>. Acesso: 18/01/2009.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONOMICA APLICADA (IPEA) Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas. IPEA, Brasília, D.F., 2018.

LAUDARES, J. B. (Org.). Diálogos sobre o trabalho. 1. Ed. Campinas - São Paulo: PAPIRUS, 2005. V. 1000. 28p.

LEYTON V.; GREVE, J. M. D'A.; CARVALHO, D. G.; MUNÔZ, D. R.. Perfil epidemiológico das vítimas fatais por acidente de trânsito e a relação com o uso do álcool. *Saúde, ética & justiça*, v. 10, p. 12-18, 2005. Meio de divulgação: Impresso; ISSN/ISBN: 1414218X.

- LIMA, D. D.. Os cursos de Direção Defensiva tornarão o trânsito mais seguro. Curso de Direção Defensiva, São Paulo, p. 40-41, 2005.
- LONGO, MC, HUNTER CE, LOKAN RJ, WHITE JM, WHITE MA. *The prevalence of alcohol, cannabinoids, benzodiazepines and stimulants amongst injured drivers and their role in driver culpability*. Part I: the prevalence of drug use in drivers, and characteristics of the drug-positive group. *Accid Anal Prev* 2000; 32:613-22.
- LOPES, M. V. T.; GODOY, M. M.. Estado, transportes e desenvolvimento regional: a era rodoviária em Minas Gerais, 1945-1982. *História Econômica & História de Empresas (ABPHE)*, v. 22, p. 419-455, 2019.
- MARÍN-LEÓN, L.; VIZZOTTO, M. M. Comportamentos no Trânsito: um estudo epidemiológico com estudantes universitários. *Cadernos de Saúde Pública*, Rio de Janeiro, v. 19, p. 515-523, 2003.
- MARTINS, J. S. O trabalho com projetos de pesquisa: do ensino fundamental ao ensino médio. Campinas. PAPIRUS, 2002.
- MINISTÉRIO DA SAÚDE. Secretaria de Políticas de Saúde. *Programa de redução da morbimortalidade por acidentes de trânsito: mobilizando a sociedade e promovendo a saúde*. Revista de Saúde Pública, 2002.
- MIRANDA, V. A. A.; CABRAL, S. D. . A circulação dos pedestres na cidade do Rio de Janeiro. *Revista dos Transportes Públicos*, v. 27, p. 51-58, 2005.
- MIRANDA, V. A. A.; CABRAL, S. D. ; HADDAD, A. N. . TRIPOD: uma ferramenta de identificação e análise de riscos baseada nos acidentes. *Ação Ergonômica*, Rio de Janeiro, v. 1, n.3, p. 9-20, 2002.
- MORAIS, L.P.; DASH, A.; BACIC, M. J.. *Social and solidarity economics in India and Brazil*. *Social Enterprise Journal*, v. 13, p. 95-112, 2017.
- NETO, I. L.; FEITOSA, Z.; SILVA, F. H. V. C.; CANTAL, C.; GÜNTHER, H. . Uso de automóveis e qualidade de vida urbana: desafios para a psicologia. *Estudos de psicologia (Natal. Online)*, v. 18, p. 609-611, 2013.
- NETO, I. L. ; IGLESIAS, F. ; GÜNTHER, H. . *Uma medida de justificativas de motoristas para infrações de trânsito*. *Psico* (PUCRS. Impresso), v. 43, p. 7-13, 2012.
- OLIVEIRA, V. C.; RODRIGUES, C. D. . Desorganização, vizinhança e a interveniência do controle social. *Estudios Sociológicos*, v. 32, p. 755-792, 2013.
- PAVARINO FILHO, R. V.. Aspectos da educação de trânsito decorrentes das proposições das teorias de segurança - problemas e alternativas. *Transportes*, Rio de Janeiro, RJ, v. XII, n. 01, p. 59-68, 2004.
- QUEIROZ, M.T.A., QUEIROZ, C.P., CARMO, J.M.. Segurança veicular e legislação de trânsito: um estudo entre estudantes de engenharia do Centro Universitário do Leste de Minas Gerais (UNILESTE – MG), artigo publicado nos anais do V Encontro Mineiro de Engenharia de Produção organizado pela UFV, Viçosa, MG, 2009.
- SGANDERLA, A. P.; CARVALHO, D.C. . A escola nova e o método Intuitivo nos programas de ensino da escola normal superior vocacional (1937) em Santa Catarina. *Educação* (Santa Maria. Online), v. 45, p. 1-24, 2020.
- SILVA, F. M.; SOUZA, I. M.; ROCHA, R. A. . Universidade da terceira idade, compromisso social e compromisso institucional. *Revista de Extensão*, v. 14, p. 04-18, 2017.
- SOBREMOTOS. Desenvolvido por FLORES, G. e NAZÁRIO, J.2008. Apresenta informações gerais sobre o uso de motocicletas. Disponível em: < <http://sobremotos.solupress.com>>. Acesso em: 20 julho 2009.
- SOUZA, F. F. L. M.; CUNTO, F. J. C.. Desempenho da segurança viária na modelagem integrada do uso do solo e transporte-estudo de caso: Projeto Fortaleza 2040. *Revista transportes* (Rio de Janeiro, Brasil), v. 26, p. 158-168, 2018.
- SUASSUNA, T. M.; ABREU, T. C.; SANTOS, L. A. M.; NOLETO, J. W.; RIBEIRO, E. D.. Estabilidade das vias aéreas após ortognática: revisão sistemática. *Journal of the Brazilian college of oral and maxilla facial surgery*, v. 3, p. 30-36, 2017.
- TOGNINI, S.. Acidentes com motociclistas no município de São Bernardo do Campo, SP, de 2003 a 2005. *BÉPA. Boletim Epidemiológico Paulista* (Online), v. 5, p. 1-7, 2008.
- UNILESTE. Desenvolvido pelo Centro Universitário do Leste de Minas Gerais. 2008. *Apresenta informações gerais sobre a instituição*. Disponível em: < [http://www.unilestemg.br/genteemfoto/2008/1215\\_01.html](http://www.unilestemg.br/genteemfoto/2008/1215_01.html) >. Acesso em 24 fev. 2010.
- WANDERLEY, L. E.. *O que é universidade?* 4ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1999.
- WESTPHAL, M. F.; MENDES R. M. Cidade saudável: uma experiência de interdisciplinaridade e intersetorialidade. *Revista de Administração Pública*, v.34, n.6, nov./dezembro, 2002.