

POLÍTICAS PÚBLICAS – EDUCANDO JOVENS PARA O TRÂNSITO¹

Erico Bruno Rocha de Gouveia²

Leonora Maria da Silva³

Maria das Graças dos Santos⁴

CURSO DE ADMINISTRAÇÃO/CESMAC

Resumo: O presente trabalho relata sobre o Programa de Educação de Trânsito para jovens, do qual foi implantado em 2014 pelo Detran/AL e teve como objetivo levar a educação para o trânsito de forma transversal nas escolas públicas e privadas de ensino médio. Este programa, foi uma tentativa do Detran/AL no sentido de torna-lo uma Política Pública. Visto que a Violência no trânsito no estado de Alagoas atinge índices preocupantes sendo considerado um dos mais altos do mundo, representando 27 (vinte e sete) mortos por 100.000 (cem mil) habitantes. A legislação de trânsito através do Código de Trânsito Brasileiro instituiu a obrigatoriedade de uma coordenação educacional em cada órgão do Sistema Nacional de Trânsito (SNT). Programas com o formato do que foi realizado em Alagoas abrangendo 97 escolas de 40 municípios e 500 professores capacitados como multiplicadores que de fato pode contribuir com a redução de acidente no trânsito.

Palavras-chave: Educação de Trânsito; Políticas Públicas; Violência; Transversalidade; Legislação de Trânsito.

Abstract: This paper reports on the traffic education program for young people, which was established in 2014 by Detran/AL and aimed to lead to traffic education across the board in public and private high schools. This program was an attempt by the Detran/AL in order to make it a Public Policies. Since the violence in traffic in the state of Alagoas reaches alarming rates being considered one of the highest in the world, accounting for 27 (twenty seven) deaths per 100,000 (one hundred thousand) inhabitants. Laws of transit through the Brazilian Traffic Code established the obligation of an educational coordination in each organ of the National Traffic System (NTS). Programs with the format of which was held in Alagoas covering 102 schools in 37 municipalities and 400 teachers trained as multipliers that may indeed contribute to the reduction in traffic accident.

Keywords: Traffic Education; Public policy; Violence; Transversal; Traffic legislation.

¹ Artigo apresentado ao Centro Universitário Cesmac como requisito parcial para a conclusão do curso de Graduação em Administração de Empresas

² Estudante formado no ensino médio do Colégio de São José - Maceió/AL, 2011 - Acadêmico em administração de empresas.

³ Estudante formada no ensino médio na Escola Estadual Princesa Isabel - Maceió/AL, 2008 - Acadêmico em administração de empresas.

⁴ Professora Mestre em Administração - UFAL - (Professora orientadora)

1 INTRODUÇÃO

A ação de educar jovens para o trânsito deve buscar atuar de acordo com os preceitos definidos na Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas (ONU), de 02 de março de 2010, que proclamou oficialmente o período de 2011 a 2020 como a Década Mundial de Ações de Segurança no Trânsito objetivando conter ou reverter à tendência crescente de fatalidades e ferimentos graves em acidentes no trânsito, assim como contribuir com os esforços da Organização Mundial de Saúde (OMS) no intuito de reduzir pela metade o número de fatalidades no trânsito mundial que atualmente representa 1,3 milhões de pessoas.

Além das considerações acima, mundialmente estima-se que 20 a 50 milhões de pessoas se ferem gravemente nos acidentes que atingem os mais vulneráveis - pedestres, ciclistas e motociclistas compreendidos na faixa etária entre 15 e 44 anos. De acordo com a OMS, o Brasil apresenta uma taxa de 18,9 fatalidades por grupo de 100 mil habitantes.

Observando esses dados, o órgão executivo de trânsito do Estado de Alagoas tem buscado o fortalecimento de políticas públicas direcionadas para a redução dos índices de acidentes e suas sequelas, com o intuito de reduzir os índices de mortalidade, sendo considerado um dos mais altos do mundo, representando 27(vinte e sete) mortos por 100.000(cem mil) habitantes.

De acordo com dados do Detran/AL no ano de 2011 foram perdidas mais de 856 (oitocentos e cinquenta e seis) vidas no trânsito e mais de 20.000 (vinte mil) vítimas de acidentes foram atendidas nos hospitais do estado. No entanto, em 2011 foram registrados 6.944 (seis mil, novecentos e quarenta e quatro) acidentes, destes, 2.706 (dois mil setecentos e seis) foram com vítimas, o que representa 39% de pessoas que ficaram com sequelas provisórias ou permanentes.

Outro aspecto relevante , na observação do efeito dos programas educativos, é a contribuição com a redução dos gastos públicos , decorrentes dos acidentes de trânsito, que no ano de 2011 apresentou um custo estimado de 251.392.800,00 (duzentos e cinquenta e um milhões, trezentos e noventa e dois mil e oitocentos reais) com saúde, danos a veículos e perda de produção.

2 REVISÃO DE LITERATURA/FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1. A Legislação disponível

O Código de Trânsito Brasileiro (Lei n.º 9.503, de 23/09/1997) instituiu a obrigatoriedade de uma coordenação educacional em cada órgão do Sistema Nacional de

Trânsito (SNT), com vistas à realização de campanhas de caráter permanente e em períodos especiais, bem como de planejamento e ações coordenadas em conjunto com os órgãos dos sistemas educacionais.

A Educação de Jovens para o Trânsito deve atender aos requisitos legais.

A Constituição Federal, no Art. 23, inciso XII determina que é competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, “estabelecer e implantar política de educação para a segurança no trânsito”.

Ressaltamos o parágrafo 2º do Art. 1º da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que determina que “o trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito de suas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.” Além do disposto no art. 74 e 76 respectivamente, capítulo VI da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui que: “A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito” e “A educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamento de ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação”

Resolução 166, de 15 de setembro de 2004 embasou a proposta apresentada foi a Política Nacional de Trânsito, que tem como objetivo:

Priorizar a preservação da vida, da saúde e do meio ambiente, visando à redução do número de vítimas, dos índices e da gravidade dos acidentes de trânsito e da emissão de poluentes e ruídos, bem como “efetivar a educação contínua para o trânsito, de forma a orientar cada cidadão e toda a comunidade, quanto a princípios, valores, conhecimentos, habilidades e atitudes favoráveis e adequadas à locomoção no espaço social, para uma convivência no trânsito de modo responsável e seguro. (Constituição Federal - Resolução 166, de 15 de setembro de 2004)

A preocupação na execução das ações com base profissional fica evidenciada quando se constata que para implementação e avaliação dos resultados do projeto, é utilizado o método PDCA.

A metodologia PDCA (Plan – Do – Check – Action) foi desenvolvida nos Estados Unidos por Shewhart, na década de 1920, e introduzida no Japão a partir de 1954 por Juran e

Deming. Apesar de desenvolvido por Shewhart, Deming utilizou-o tão intensamente que ficou conhecido como o ciclo de Deming.

O ciclo de Deming ganhou notoriedade devido à intensa utilização pelas indústrias japonesas no controle de seus processos. Resume-se no uso sistemático de ferramentas com a finalidade de planejar, executar e checar a eficácia de ações, assim como agir corretivamente ou ampliar o escopo das mesmas. O PDCA é um método de controle. Método é, por definição, um caminho para se atingir a meta. O ciclo, segundo DEMING, William Edward. (1990) possui quatro etapas que produzem os resultados esperados de um processo:

1- Planejamento (Plan) – Consiste no estabelecimento da meta ou objetivo a ser alcançado e do método (Plano) para atingimento da meta. A meta deve ser clara, quantificável, realista, envolvente e conter um desafio para estímulo e crescimento das pessoas. A falta de uma definição clara da meta é uma das principais razões do insucesso de muitos projetos. Um bom Plano de Ação deve conter os chamados 5W2H: o **que** (What) fazer, **quem** (Who) deve fazer, **quando** (When) fazer, **onde** (Where) fazer, **por que** (Why) fazer, **como** (How) fazer, e, finalmente, **quanto** (How Much) investir. Todos esses elementos são importantes, mas os seguintes merecem cuidado especial: o responsável (**quem**), o prazo (**quando**) e o motivo (**porque**).

2- Execução (Do) – A transição do planejamento para a execução é crítica. Porter (1996) afirma que a passagem da estratégia para a ação é a parte mais difícil e a razão do descrédito com a estratégia. Por isso é recomendável cuidado especial nos seguintes passos:

- Educação: É o trabalho de explicação da meta e do plano, de forma que todos os envolvidos entendam e concordem com o que se está propondo ou foi decidido. Nesta fase procura-se atingir o intelecto e as emoções das pessoas, para que não apenas saibam mas se entusiasmem com o projeto.
- Treinamento: É o desenvolvimento das habilidades necessárias para que o projeto possa ser levado com êxito ao final. Treinar significa ensinar como fazer. O treinamento deve ser precedido de educação para que os resultados sejam favoráveis, é o saber fazer com motivação e consciência.
- Execução: Somente após a educação e treinamento deve-se executar o plano, tomando cuidado para que seja feito de acordo com o que foi realmente planejado.
- Coleta de dados: Enquanto se executa, deve-se coletar dados, para viabilizar a etapa seguinte.

3- Verificação (Check) – Durante e após a execução, deve-se comparar os dados obtidos com a meta planejada, para saber se está indo na direção certa ou se a meta foi atingida.

4- Ação corretiva (Action) – A ação pode ser de duas formas distintas: Padronização ou Contramedidas. A padronização é feita quando a meta é atingida. Padronizar é transformar o plano que deu certo na nova maneira de fazer as coisas, fazendo com que o PDCA passe a ser chamado de SDCA (Standard, Do, Check, Action). Ação corretiva consiste em se fazer uma análise para descobrir em que etapa se cometeu um erro (meta, plano, educação, treinamento, execução) e tomar as medidas necessárias para o atingimento da meta.

A partir do momento que surgiu a ideia o setor responsável, apresentou ter um plano de ação (5W2H) definindo quem iria fazer o que, onde e como iria realizar a atividade, a exposição de motivos, os prazos e custos foram determinados. Ocorreram a execução das atividades, emissão de relatórios e reuniões de feedback verificando pontos fortes, fracos e oportunidades de melhorias.

A escolha desta metodologia reflete que o setor de fato, estava comprometido e entendendo sua responsabilidade para com as suas diversas atividades e para com o seu público alvo – o cidadão.

2.2. A qualidade no serviço público

De acordo com MEIRELLES, (1995). Serviço público é todo aquele prestado pela Administração Pública ou por seus delegados, sob normas e controles estatais, para satisfazer necessidades essenciais ou secundárias da coletividade.

ROSA, (2002, p.117) apresenta a seguinte concepção:

“serviço público corresponde a toda atividade desempenhada direta ou indiretamente pelo Estado, visando solver necessidades essenciais do cidadão, da coletividade ou do próprio Estado”.

Vive-se hoje o cenário da busca incessante da qualidade como fator de sobrevivência e competitividade em todos os tipos de organização: de produtos, de serviços, nas organizações privadas e nas públicas.

São várias as definições encontradas na literatura para o termo qualidade, para Deming (1990), qualidade do produto é a satisfação do cliente, é sentir orgulho pelo trabalho bem-feito. FEIGENBAUM, (1991) define qualidade como o perfeito contentamento do usuário; para ele, qualidade é uma maneira de se gerenciar os negócios da empresa e somente pode ser alcançada em uma empresa com a participação de todos. Para JURAN, GRZYNA, (1993) qualidade é adequação ao uso, está relacionada à satisfação do cliente. Analisando estas e

outras definições sobre qualidade é possível perceber que todas trazem, implícita ou explicitamente, a questão da satisfação do cliente.

Após quase um século de foco na qualidade de produtos e processos, a partir do início de 1990, trabalhos pioneiros impulsionados por especialistas como ALBRECHT, (1998) trouxe contribuições para o foco nos serviços e em especial para a importância do lado humano da qualidade. Na atualidade, o foco em serviços e no lado humano da qualidade ganha cada vez mais seguidores adicionando mais valor para o cliente.

Apesar da avaliação da qualidade em serviços ser mais difícil de verificada devido as três principais características dos serviços, a saber, intangibilidade, heterogeneidade e a inseparabilidade, ZEITHAML, BITNER, (2003, p.87), relatam que a qualidade em serviços

“é uma avaliação focada que reflete a percepção do cliente sobre as dimensões específicas dos serviços”.

As autoras consideram a qualidade percebida em serviços como sendo um componente da satisfação dos consumidores e enfatizam: satisfação e qualidade não são a mesma coisa.

É com foco na qualidade dos serviços prestados aos cidadãos-usuários (público) que os órgãos competentes devem desempenha o seu trabalho e procura melhorar sempre, adotando a concepção de que o esforço do governo deve ser no sentido de gerar benefícios para todas as instâncias da sociedade: aos cidadãos, propiciar uma melhor qualidade de vida, ao setor produtivo, assegurar a infra-estrutura necessária ao seu funcionamento e desenvolvimento; aos servidores públicos, proporcionar melhores condições de trabalho, incluindo oportunidades de participação e reconhecimento e, finalmente, aos órgãos públicos, possibilitar o resgate de sua legitimidade, perante a sociedade, como a instância responsável pela manutenção do bem-estar social e pelo desenvolvimento auto-sustentado do país. Para o sucesso, no entanto, é necessário a vontade e o compromisso dos servidores públicos, inclusive daqueles que ocupam cargos no nível estratégico das organizações BRASIL. (1997).

Ao relatar sobre qualidade em serviços públicos Albrecht comenta que ocasionalmente lhe perguntaram o que era necessário para que um serviço público realmente se preocupasse com o serviço, quem ou o que poderia fornecer o incentivo para tal feito. Sua resposta foi:

Alguém responsável precisa estar interessado nisso. O órgão público não tem ‘lobo nos seus calcanhares’, não possui nenhuma compulsão interna para agradar os clientes, então a única forma de ‘acordá-lo e colocá-lo no caminho certo é fazer com que a pessoa responsável se torne obcecada com a idéia da qualidade do serviço e com a administração de serviços, e tome medidas coerentes, agressivas e de longo prazo visando transformar sua cultura’. (ALBRECHT, (1998, p.10).

3 METODOLOGIA

A metodologia de pesquisa desse artigo fundamentou-se, inicialmente, na observação e relato de um Caso específico, ocorrido nas dependências do Detran/AL. Relatos casos são particularmente adequados para responder às perguntas “como?” e “por que?”, sendo também úteis para geração e construção de teorias em áreas onde poucos dados estão disponíveis.

Essa metodologia permite, também, ao pesquisador, usar o “oportunismo controlado”, de modo a que respostas flexíveis e emergentes possam ser buscadas, à medida que novos dados são coletados.

Para relatar as observações sobre o caso, foram seguidos os passos considerados a seguir:

- Validade do Constructo: obtida através da solicitação de que atores chaves no estudo de caso lessem e analisassem os relatórios preliminares gerados pelos autores;
- Validade Externa: como se trata de um estudo de caso simples, procurou-se usar a lógica de replicação, verificando-se a possibilidade de repetir o mesmo experimento em outros estados. Como todos os órgãos estaduais estão subordinados a um mesmo órgão federal e, por lei, têm que se adequar a essas modificações, verificou-se a possibilidade de replicar essa análise pelos demais estados brasileiros.
- Confiabilidade: adquirida através da construção de protocolo de armazenamento de observações e de uma base de dados para armazenar os resultados encontrados. Some-se a isso, mais uma vez, a ativa participação dos pesquisadores no estudo de caso, o que confia ao mesmo a legitimidade necessária para que, se analisado por outro pesquisador, apresente os mesmos resultados.

Embora relatos de casos, tenham, de modo geral, ao mesmo tempo, características exploratórias, explanatórias (ou causais) e descritivas, esse relato de caso tende a ser preponderantemente de *ordem descritiva*, sendo usadas como fontes de dados primários: entrevistas com atores relevantes, observações ao longo do tempo, participação dos próprios pesquisadores no caso e análise de documentação correspondente.

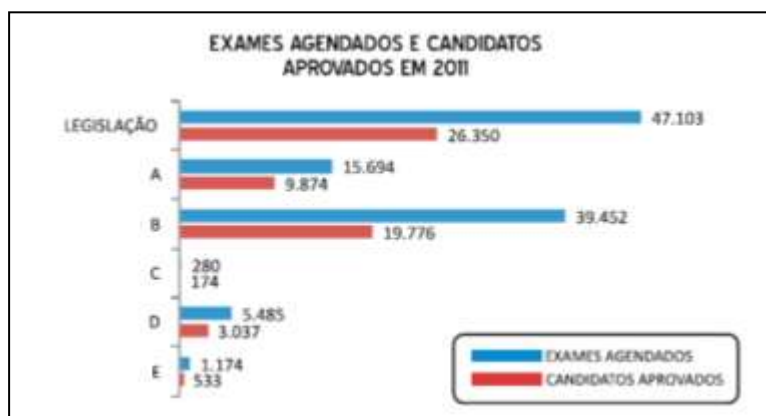
Paralelamente à metodologia de relato de caso. Para tal, foi também pesquisado referencial teórico relativo a essa área de conhecimento, de modo a que se pudesse cotejar a prática do estudo de caso, com a teoria corrente.

4 RESULTADO E DISCUSSÃO

Aos poucos vem-se instaurando no trânsito brasileiro uma violência que a cada ano mata mais de 50.000 e fere mais de 500.000 pessoas, das quais mais de 120.000 sofrem lesões graves. No estado de Alagoas segunda o anuário de indicadores do Detran/AL no anos de 2011/2012 o número da violência no trânsito chegou à 6.944 sendo esse 39% de vítimas.



O gráfico a seguir nos mostra que o número de exames teórico agendados em 2011 chegou a 47.103 e desses apenas 26.350 foram aprovados, o índice de reprovação nas categorias A, B, D e E é sempre maior que o número de agendamento. Isso nós revela que a o sistema educacional tem sido defasados, levando-nos a perceber que a necessidade de investimento para formação dos condutores.



No período de 2011 à 2012 foram gastos em acidentes de trânsito em Alagoas o valor de R\$ 251.392.800,00 esse recurso poderia ser investido em:



É possível reverter completamente este quadro, mais isto exige uma verdadeira cultura de segurança, que seja compartilhada por toda a população. Uma cultura que leve os usuários a mudar o seu comportamento, os técnicos a implantar uma infra-estrutura mais segura e os políticos a tomar as decisões apropriadas. Esta cultura consiste em:

- **SABER**, ou seja, estar ciente dos riscos do trânsito e das graves consequências humanas e sociais dos acidentes.
- **ENTENDER** como e por que acontecem acidentes.
- **QUERER** evitar acidentes e participar do esforço nacional em defesa da segurança no trânsito.
- **FAZER** tudo que for necessário neste sentido, cada um em suas funções específicas.

Tradicionalmente, a escola é o lugar privilegiado para divulgar uma cultura nacional. A educação para a segurança do trânsito deve estar em todos os níveis de ensino: básico (infantil e fundamental), médio e superior, o que já era previsto no Código de Trânsito Brasileiro (Art. 76), mas não foi realizado em todos os níveis.

O Governo do Estado, através do Departamento Estadual de Trânsito de Alagoas, lançou o maior Programa já visto no Estado e no País: Educação de Trânsito para jovens do Ensino Médio. O programa teve a meta de atingir 50.000 alunos da rede pública e particular de ensino inserido, de modo transversal nas escolas. O Programa “Educando Jovens para o Trânsito” foi implantado em 2014 e teve como objetivo levar a educação para o trânsito de forma transversal nas escolas públicas e privadas de ensino médio do estado de Alagoas.

Abaixo tabela com dados apurados.

Capacitação de Educadores:

Escolas Participantes	Educadores Capacitados	Municípios Abrangidos
97	500	40

O objetivo do Programa não é apenas envolver os adolescentes e professores, mas através deles chegar a toda nossa população. Desta forma provocando uma efetiva transformação na triste realidade do trânsito, reduzindo o número de acidentes e de fatalidades e aumentando a segurança e a valorização da vida.

O projeto permite que os professores trabalhem os conteúdos curriculares das disciplinas fazendo um paralelo com assuntos sobre mobilidade, tráfego, entre outros. “Uma aula de física sobre leis de Newton pode ser exemplificada pela importância do cinto de segurança para explicar o princípio da inércia”, exemplifica Edira Soares, Gerente do serviço de educação para o trânsito.

O resultado do programa em algumas das escolas participantes tais como:

Escola Estadual Djalma Barros Siqueira

Na Escola Estadual Djalma Barros Siqueira, o professor de física, Rivaldo Oliveira Santos, aproveitou a aula sobre Movimento Retilíneo Uniforme (M. R. U.) e o Movimento Retilíneo Uniformemente variado (M. R. U. V.) para fazer uma abordagem sobre o assunto trânsito.

O professor conseguiu, através da Cinemática, que é a parte da física que estuda os movimentos; mostrar a necessidade de obedecer a sinalização. A apresentação do vídeo em sala de aula reforçou o compromisso e a responsabilidade dos alunos, que como cidadãos ativos devem cumprir as leis que regem o trânsito, fazendo-os perceberem que uma boa conduta, seja como pedestre ou condutor, evita graves acidentes. O desenvolvimento destas atividades na prática, através de um mini-circuito, possibilitou uma aprendizagem significativa e dinâmica, proporcionando a assimilação dos sinais de trânsito. Dessa forma, sua aplicação que foi desenvolvida em algumas aulas, estabeleceu o problema a ser debatido e suas possíveis soluções. Para um melhor embasamento teórico foram realizadas pesquisas relacionadas ao conteúdo abordado, gerando assim novos conhecimentos. Tendo como objetivo primordial conscientizar os alunos que a educação para o trânsito faz parte do nosso cotidiano em aplicações frequentemente visíveis, e que a necessidade das informações, quando investigadas e socializadas, muitas vezes geram avanços, o trabalho desenvolvido

despertou em nossos jovens do Ensino Médio, uma atitude responsável e diferenciada diante das atividades realizadas.

Escola Estadual de Educação Básica Professor José Quintella Cavalcanti

Professores que trabalharam com o Projeto: Prof. Helder - Sociologia e Filosofia, Prof. Alexandre - História, Prof^a Magna Cristina - Língua Portuguesa e Prof^a Jaci Lopes - História.

A Escola desenvolveu várias atividades e projetos nesse período. Em História, por exemplo, aproveitando a abordagem referente aos povos sumérios, que foram os inventores da roda, foi discutido como um invento tão rudimentar inicialmente – estava sendo utilizado nos dias de hoje. Nesse contexto, foi apresentado o vídeo.



Depois de assistirem o vídeo, os alunos começaram a buscar formas de contribuir para um trânsito mais seguro. Os jovens chegaram a conclusão de que a responsabilidade de cada um é fundamental no resultado final, ainda mais sabendo que eles serão os motoristas de amanhã. A partir daí foi lançado um grande desafio aos jovens da escola, desenvolver uma redação com o tema: o que você faria para melhorar o trânsito, se você fosse Senador da República?

Colégio Êxito

A professora Isabela, da disciplina de química, desenvolveu um projeto com o tema: “Direção Defensiva – Conhecendo as principais técnicas de Direção e Pilotagem Defensiva”. Através desse trabalho os alunos explicaram a importância do Código de Trânsito Brasileiro e que para se ter um trânsito seguro são necessários: as vias estarem em bom estado e sinalizadas, veículos bem cuidados e principalmente motoristas e pedestres bem educados. Já a professora Armânia, da disciplina de biologia, desenvolveu um projeto com o tema:



“História do Automóvel – Conhecendo hoje o fruto de uma série de descobertas”. Nesse projeto foi apresentado através de fotos em painel a evolução dos automóveis.

Escola Estadual Floriano Peixoto

A Escola, que fica em Atalaia, organizou, através do professor Artur Isidoro, uma pesquisa estatística em relação à direção defensiva.

O objetivo da ação foi apresentar aos alunos o conceito e importância da direção defensiva, bem como conscientizá-los sobre a importância de todos para o bom funcionamento do trânsito para a sociedade em geral. E, também, aplicar os conhecimentos adquiridos em matemática, para realizarem cálculos e interpretação numérica sobre os dados estatísticos sobre o trânsito em nosso país.



De Maio/2014 até 19/09/2014, 26.996 (vinte e seis mil, novecentos e noventa e seis) alunos participaram ativamente do programa. Neste período as escolas trabalharam diferentes temas relacionados ao trânsito. Muitas aproveitaram a Semana Nacional do Trânsito para realizar a Culminância de seus trabalhos. Outras se valeram disso para envolver a comunidade e conscientizá-los quanto as atitudes corretas e preventivas no trânsito. E de 20/09/2014 a 19/10/2014, 8.002 alunos participaram do Programa.

Estudo denominado ‘Mapa da Violência 2013 – Acidentes de Trânsito e Motocicletas’ mostra que o número de mortes no trânsito em Alagoas aumentou 55,6% em uma década. Segundo o relatório, entre 2001 e 2011 cerca de 6.960 pessoas perderam a vida em acidentes de trânsito em Alagoas. Números que expõem uma taxa de óbito no trânsito do estado de 41,4%, diante de um comparativo de 100 mil habitantes. Ainda conforme o estudo, em Alagoas as maiores vítimas da violência no trânsito foram os pedestres, seguidos dos motociclistas, ocupantes de automóveis e ciclistas. Em um comparativo de proporção – população versus o número de acidente de trânsito – as cidades alagoanas que tiveram as maiores taxas de óbitos entre 2001 e 2011 são: Arapiraca (81,9%), Feira Grande (75,0%) e Junqueiro (42,0%).

O investimento previsto para que o Programa acontecesse foi de R\$ 3.499.600,00 (três milhões, quatrocentos e noventa e nove mil e seiscentos reais) distribuídos da seguinte forma:

INVESTIMENTO FINANCEIRO		
	Previsto em R\$	Realizado em R\$
Capacitação de Educadores	105.000,00	105.000,00
Planejamento da Implantação	75.000,00	75.000,00
Aquisição de 300 kits educacionais para o educador	1.275.000,00	1.275.000,00
Aquisição de 50.000,00 Livros Didáticos para os alunos participantes	1.045.000,00	1.045.000,00
Serviço de Acompanhamento Pedagógico do Programa e Emissão de 50.000 boletins informativos mensais	999.600,00	543.663,33
Total	3.499.600,00	3.043.663,33

Do total contratado foi executado e pago o total de R\$ 3.043.663,33 (três milhões, quarenta e três mil, seiscentos e sessenta e três reais e trinta e três centavos). A diferença entre o valor previsto em contrato e o total pago se deve ao fato do programa só ter tido início em abril/2014 com a capacitação dos educadores, Em consequência, o serviço de acompanhamento pedagógico às escolas só teve início em maio/2014.

Em 10/11/2015 o Departamento Estadual de Trânsito de Alagoas, conquistou o 3º (terceiro) lugar com o Programa Educando Jovens para o Trânsito, no 6º Concurso de Ações Inovadoras realizado pela Secretaria de Estado do Planejamento, Gestão e Patrimônio (SEPLAG). Neste concurso foram inscritos 40 projetos e escolhidos 5 finalistas.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Contudo a continuação do programa Educando Jovens para o trânsito realizado pelo Detran/AL se faz necessário. Pois o mesmo utiliza o método da transversalidade, ou seja, inserindo na grade curricular das diversas disciplinas, tais como Língua Portuguesa, Matemática, Biologia, Ciências Físicas. etc.

O índice de acidente no trânsito tem sido um fato preocupante, portanto o governo juntamente com o Departamento Estadual de Trânsito - Detran/AL deve prosseguir com o programa Educando Jovens para o Trânsito com intuito de sensibilizar as pessoas a um comportamento mais seguro no trânsito. Visto que o investimento do qual é revertido para o trânsito poderia oferecer benefícios, bem como, investimentos em saúde, esporte, cultura,

entre outros. Desta forma o referido programa é de grande importância já que o investimento para esse fim traria resultados significativos.

Diante do fato de que os acidentes de trânsito estão fortemente relacionados com falha humana, a despeito das limitações operacionais, portanto para que haja uma modificação dessa triste realidade o Programa Educando Jovens para o Trânsito é um dos meios que o governo e o departamento de trânsito podem implementar continuamente na rede pública e privada provocando assim uma nova cidadania.

Esse trabalho mostrou ainda que o melhor meio de chegar a resultados positivos é através da utilização de métodos, pois ele nos remete a um planejamento onde só assim se pode chegar a um resultado esperado. Educação para o Trânsito, e especialmente a do público jovem, é também um instrumento que pode contribuir para a redução dos acidentes de trânsito, a médio e a longos prazos, através da mudança de comportamentos de risco e do desenvolvimento de comportamentos adequados, da consciência da responsabilidade individual e do respeito aos direitos dos outros. A sociedade pode conseguir mais facilmente que seus cidadãos desenvolvam estes valores se, desde cedo, os adolescentes forem educados, para que, quando adultos, tornem-se pedestres e, principalmente, motoristas mais conscientes.

6 REFERÊNCIAS

- ALBRECHT, Karl. **Revolução nos serviços: como as empresas podem revolucionar a maneira de tratar os seus clientes**. São Paulo: Pioneira, 5ª ed.,1998.
- BRASIL. (1997). Lei nº 9.053 de 23 de setembro. Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, DF: Presidência da República.
- BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF, Senado, 1998.
- BRASIL. **Programa de Qualidade e Participação na Administração Pública. Cadernos MARE da reforma do Estado**. Brasília/DF: Ministério da Administração Federal e Reforma do Estado (MARE), 1997, nº 4, 62 p.
- FEIGENBAUM, A.V. **Total quality control**. New York: McGraw-Hill, 1991
- <http://www.detran.al.gov.br/seguranca/anuario-de-indicadores>
- JURAN, Joseph M., GRAYNA, Frank M.. **Controle da qualidade**. São Paulo: Makron Books, v. 8, 1993
- MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito administrativo brasileiro**. São Paulo: Malheiros, 20ª ed., 1995.
- ROSA, Marcio Fernando Elias. **Direito administrativo**. São Paulo: Saraiva, 3ª. ed.,
- ZEITHAML, Valerie A., BITNER, Mary J. **Marketing de serviços: a empresa com foco no cliente**. Porto Alegre: Bookman, 2003.