

EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO PARA PESSOAS SURDAS:**desafios e possibilidades****TRAFFIC EDUCATION FOR DEAF PEOPLE:****challenges and possibilities**Rafaela Elaine Barbosa¹Willian Roger Dullius²Marcela de Melo Fernandes³

RESUMO: Este estudo teve por objetivo reunir as evidências empíricas sobre a educação no trânsito para pessoas surdas e deficientes auditivas. Com base nas recomendações dos Principais Itens para Relatar Revisões sistemáticas e Meta-análises realizou-se a busca dos artigos entre os meses de janeiro/2011 a janeiro/2021, nas bases de dados CINAHL, Gale Academic Onefile, LILACS, PsycINFO, SciELO e ScienceDirect. Foram utilizados os descritores ((pessoas com deficiência auditiva OR surdez) AND trânsito AND educação), e os respectivos correspondentes em inglês. Os critérios de inclusão consistiram na busca por artigos publicados em revistas indexadas por pares, disponíveis na íntegra, em língua portuguesa e inglesa que abordassem sobre educação no trânsito para pessoas com deficiência auditiva. Excluíram-se comentários, editoriais e artigos de revisão da literatura científica e estudos que não se encaixavam na temática proposta. A busca nas bases de dados resultou em 98 publicações. A leitura do título e do resumo para verificação da adequação dos artigos aos critérios de elegibilidade resultou na seleção de 03 artigos, os quais foram lidos na íntegra. Destes, 02 foram selecionados por contemplarem a temática. Os estudos evidenciam diversas barreiras para o aluno com deficiência auditiva obter sua CNH, dificuldades que variam desde a ausência de acessibilidade, interpretes em libras até falta de empatia com os profissionais. Por mais que haja legislação para amparar e auxiliar as pessoas com deficiência auditiva na sua formação, se requer muito para que os centros de formação de condutores sejam ambientes acolhedores e inclusivos.

Palavras-chaves: Educação no trânsito; Deficiência auditiva; Surdos, Ensino.

ABSTRACT: This study aimed to gather the empirical evidence on traffic education for deaf and hearing impaired people. Based on the recommendations of the Main Items for Reporting Systematic Reviews and Meta-analyses, the articles were searched between the month of January/2011 to January/2021, in the databases CINAHL, Gale Academic Onefile, LILACS, PsycINFO, SciELO, and ScienceDirect. The descriptors used were ((people with hearing impairment OR deafness) AND transit AND education), and the corresponding in English. The inclusion criteria consisted of the search for articles published in per-indexed journals, available in full, in Portuguese and English that addressed

¹ Professora do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Piauí – campus São João do Piauí. Discente do Curso de Especialização em Educação Inclusiva pelo Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Minas Gerais, Campus Avançado Arcos.

² Enfermeiro. Discente do Curso de Especialização em Educação Inclusiva pelo Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Minas Gerais, Campus Avançado Arcos.

³ Professora Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Minas Gerais - Campus Avançado Arcos.

education in traffic for people with hearing impairment. Comments, editorials, review articles of the scientific literature, and studies that did not fit the proposed theme were excluded. The search of the databases resulted in 98 publications. The reading of the title and the abstract to verify the adequacy of the articles to the eligibility criteria resulted in the selection of 03 articles, which were read in full. Of these, 02 articles were selected because they contemplated the theme. The studies show several barriers for the hearing impaired student to obtain his driver license, difficulties that vary from the lack of accessibility, interpreters in pounds to the lack of empathy with professionals. As much as there is legislation to support and assist people with hearing loss in their training, much is required for driver training centers to be welcoming and inclusive environments.

Key-words: Traffic education; Hearing deficiency; Deaf, Teaching.

1. INTRODUÇÃO

O Brasil é um dos líderes mundiais em acidentes de trânsito. Traumatismos cranioencefálico e da medula espinhal são as principais causas de morte e sequelas devido a acidentes de trânsito. Apesar dessa situação crítica, não há, no país, programas contínuos de educação para a prevenção de acidentes de trânsito conduzidos com rigor metodológico, mesmo com essa necessidade de medidas urgentes, tendo em conta a grave situação do tráfego urbano das grandes cidades (SALVARANI, COLLI e CARLOTTI, 2009).

No entanto, os acidentes de trânsito e sua alta mortandade não são um problema somente do Brasil. Acidentes de trânsito já são considerados um grave problema de saúde pública mundial. Em 2009, 1 milhão e 200 mil pessoas morreram em todo o mundo de lesões decorrentes por acidentes de trânsito, enquanto aproximadamente 50 milhões de pessoas foram feridas (IRTAD, 2010). No entanto é possível perceber que a renda dos países influencia no número de acidentes, e consequentemente de mortes no trânsito, visto que, quase 97% dos acidentes de trânsito em todo o mundo ocorrem em países de baixa e média renda, que possuem menos da metade (48%) dos veículos registrados. Em 1990, os acidentes de trânsito foram a nona causa de mortes no mundo, mas até 2020, estima-se que esses acidentes serão a terceira causa mais comum de morte (KANCHAN, KULKARNI, BAKKANNAVAR, KUMAR e UNNIKISHNAN, 2012).

Refletindo sobre os perfis de atores no trânsito, alguns como pedestres, ciclistas e motociclistas são mais suscetíveis a ferimentos fatais ou que trazem sequelas permanentes. Estudos mostram que o risco de acidentes relacionados com bicicletas e motocicletas é consideravelmente mais elevado do que para os condutores de automóveis e pedestres, pois temos a soma da velocidade desses veículos de duas rodas, juntamente com a velocidade do automóvel, ou o outro tipo de veículo de quatro rodas

envolvido no acidente e a falta de proteção que a bicicleta e motocicleta oferece aos seus condutores (NORDFJÆRN et al, 2010).

Constata-se ainda que a faixa etária é um fator crucial quando falamos da probabilidade de se envolver em um acidente de trânsito. Nordfjærn et al (2010) relatam que os jovens e os adolescentes têm menos sensibilidade ao risco e a atitudes desfavoráveis para a segurança no trânsito. Shinar et al (2001) constataram que o respeito aos limites de velocidade aumentou com a idade e a tendência de aumentar a velocidade ao dirigir diminui com o aumento da idade. Da mesma forma, Lee et al (2013) identificou que os condutores mais jovens relataram mais violações de excesso de velocidade do que os condutores mais velhos e que as violações dos limites de velocidade diminuem à medida que aumenta a idade do motorista.

Akaateba (2013) também levantou dados que comprovam que os condutores mais jovens têm uma maior chance de cometer infrações no trânsito, como o uso do telefone celular, não usar o cinto de segurança, dirigir pelo acostamento e parar em áreas proibidas, do que os motoristas mais velhos. Em termos de idade, os motoristas mais jovens são mais propensos a cometer violações no trânsito e possuem maior risco em envolver-se em acidente do que motoristas mais velhos (AKAATEBA, 2013). A literatura também tem identificado o gênero como um fator significativo associado a violações no trânsito. Pessoas do sexo masculino cometem mais violações e têm um maior risco de envolvimento em acidentes do que as do sexo feminino, confirmando o fato de que morrem no trânsito mais homens do que mulheres. (LEE et al, 2013)

Ao pensarmos em estratégias de prevenção de acidentes de trânsito, estudos sobre a epidemia mundial de acidentes de trânsito apontam para a necessidade de ações preventivas com estratégias educativas para todas as faixas etárias, além de aumento na fiscalização e avanços na infraestrutura das vias, principalmente nos países em desenvolvimento (SALVARANI, COLLI e CARLOTTI, 2009). Assim, em vários países têm se construído uma Cultura de Segurança no Trânsito para condutores não profissionais. A literatura traz muitas vezes esse termo Cultura de Segurança no Trânsito, em vez de Educação para o Trânsito ou Educação no Trânsito. Segundo Ward et al (2010), Cultura de Segurança no Trânsito parece ser um conceito mais intuitivo e poderoso que pretende explicar as diferenças observadas nos riscos internacionais, regionais e demográficos de acidentes de trânsito, bem como a propensão para cometer comportamentos de alto risco.

Com a definição do termo Cultura de Segurança no Trânsito pretende-se adotar medidas seguras no trânsito, não seja somente algo ensinado ou imposto, mas também, adotado, ou reproduzido por amigos e familiares sendo mais prudentes no trânsito. Pesquisas indicam que pares

podem influenciar comportamentos dos indivíduos através de pressões sociais diretas, mais do que broncas, por serem mecanismos mais sutis. Estudos, tanto entre adolescentes, quanto entre adultos, atitudes positivas, como o uso do capacete, podem influenciar os outros do grupo (LAURSEN, 1996).

É fundamental falarmos da construção de uma cultura de segurança no trânsito, e a educação pode ser uma das vias que nos levará a consolidação dessa cultura, já que o trânsito não é meramente uma questão técnica, de engenharia de tráfego ou de fiscalização, embora, muitas vezes, seja tratado como tal, observando somente regras, leis e dados. O trânsito é uma questão social, política, educacional e psicológica, pois, no trânsito não há possibilidade de escolhas individuais sem consequências coletivas: as decisões tomadas nas ruas, nas calçadas e nas estradas podem interferir no outro. Além disso, o trânsito é também um local de conflito e disputa pelos espaços. Assim, devido ao aumento da violência no trânsito, a década de 2011-2020 foi proclamada pela Organização das Nações Unidas (ONU), a Década de Ação pela Segurança no Trânsito.

Cabe notar que estamos falando de dados de mortes e acidentes, sem levarmos em consideração as pessoas com deficiência que encontram mais dificuldades para se locomover no trânsito. Se a acessibilidade é uma pauta fundamental em vários espaços, no trânsito ela ainda se faz mais urgente, já que a falta de acessibilidade pode custar a vida da pessoa com deficiência. Para as pessoas surdas ou deficientes auditivas, a ausência dos sons de alerta como buzinas e sirenes, pode ocasionar multas ou acidentes, tanto se elas estiverem ocupando o papel de pedestres ou ciclistas, ou estiverem como condutoras de veículos automotores.

Para falarmos da inclusão de surdos nos espaços, e no trânsito não seria diferente, adotamos a diferenciação entre surdo e deficiente auditivo, sendo considerados surdos aqueles que não utilizam a linguagem oral e escrita de forma efetiva e deficientes auditivos aqueles que a utilizam, comunicando-se mais por meio da língua portuguesa, no nosso caso, por exemplo. Ou seja, o surdo utiliza muito mais as línguas de sinais e as estratégias de comunicação da comunidade surda, enquanto que o deficiente auditivo já se situa mais próximo da cultura dos ouvintes (HERSH, OHENE-DJAN e NAQVI, 2010).

Assim, o “surdo é um sujeito pertencente a uma comunidade com cultura e língua próprias” (SACKS, 1989, p. 66). Quadros (2008, p. 46-47) destaca a importância das línguas de sinais, ao descrevê-las como sistemas linguísticos independentes dos sistemas das línguas orais. Tais línguas são naturais internamente e externamente, pois refletem a capacidade psicobiológica humana para a linguagem e porque surgiram da mesma forma que as línguas orais – da necessidade específica e natural de comunicação entre pessoas que não utilizam o canal auditivo-oral, mas o canal espaço-visual como

modalidade linguística. A língua de sinais contempla a singularidade do surdo, privilegiando o campo visual. A Libras (Língua Brasileira de Sinais) é reconhecida como língua oficial do Brasil através da aprovação da Lei n.º 10.436/2002, regulamentada pelo Decreto n.º 5626/2005 (BRASIL, 2005), resultando em um marco histórico de garantia de direitos, lutas, cultura e identidade reconhecidos.

Sousa et al (2016) em seu artigo *A inclusão dos surdos no trânsito*, traz um estudo sobre as percepções dos surdos no momento em que estes vão pleitear ou renovar a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) colocando que, apesar da Constituição brasileira elencar como garantia fundamental, o direito de ir e vir a todos os cidadãos, esse direito não é proporcionado à população surda, havendo, portanto, a necessidade de uma maior conscientização das autoescolas e dos departamentos de trânsito (DETRANs) para que possa garantir e aprimorar sua acessibilidade.

O art.147^a do Código de Trânsito Brasileiro garante ao candidato com deficiência auditiva ou surdo a acessibilidade e a inclusão: "Ao candidato com deficiência auditiva é assegurado acessibilidade de comunicação, mediante emprego de tecnologias assistivas ou de ajudas técnicas em todas as etapas do processo de habilitação" (BRASIL, 1997), conferindo, então, aos que precisarem, material didático adaptado nas aulas teóricas, intérpretes de Libras e no ato do atendimento e inscrição inicial do processo de formação da CNH, assim como os serviços de intérpretes e as aulas práticas. O parágrafo primeiro afirma que "O material didático audiovisual utilizado em aulas teóricas dos cursos que precedem os exames previstos no art. 147 desta Lei deve ser acessível, por meio de subtítuloção com legenda oculta associada à tradução simultânea em Libras". No parágrafo segundo: "É assegurado também ao candidato com deficiência auditiva requerer, no ato de sua inscrição, os serviços de intérprete da Libras, para acompanhamento em aulas práticas e teóricas" (BRASIL, 1997).

A Política Nacional de Educação Especial na Perspectiva da Educação Inclusiva corrobora que a educação inclusiva deve se manifestar à luz dos direitos humanos e do conceito de cidadania alicerçados "no reconhecimento das diferenças e na participação dos sujeitos". O documento ratifica que quaisquer práticas educativas, e aqui podemos inserir as aulas teóricas e práticas na autoescola, para os estudantes com deficiência são definidas devem incluir meios que proporcionem o atendimento às necessidades educacionais especiais do alunado em questão (MEC/SEESP, 2008).

No entanto, notamos que as questões postas quando falamos das pessoas surdas e sua relação com o trânsito nos estudos citados, trazem as dificuldades destes quando vão exercer seu papel de motorista, ou seja, ao pleitear ou renovar a CNH. Entendemos que essa problemática é importante, mas e a educação no trânsito dos surdos nas escolas? Como ela se dá numa perspectiva de educação inclusiva, em escolas com alunos surdos e ouvintes? São consideradas as especificidades desses

sujeitos? São pensadas metodologias que favoreçam os aspectos visuais do trânsito para esses alunos? Assim, colocamos esta indagação como fundamental para entender como se dá a educação no trânsito para as pessoas surdas e formamos, dessa forma, trazemos esta revisão sistemática a fim de localizar e debater o que há na literatura sobre dificuldades e possibilidades no processo de inserção dos sujeitos surdos e deficientes auditivos no trânsito, como um espaço de convivência, de troca e de conflito.

Diante da problemática apresentada, questiona-se: “o que a literatura nacional e internacional informa sobre a educação no trânsito para pessoas com deficiência auditiva?”. Para responder à respectiva pergunta de pesquisa, o presente estudo teve como objetivo reunir as evidências empíricas sobre a educação no trânsito para pessoas surdas e deficientes auditivas.

2. MÉTODO

Esta revisão sistemática segue estratégias detalhadas por meio de um protocolo de pesquisa a priori, com o objetivo de minimizar vieses no processo de identificação, avaliação e síntese dos artigos relevantes para o respectivo estudo (LIBERATI et al., 2009). Para tal, as recomendações propostas nesta revisão sistemática seguem as orientações do Método Preferred Reporting Items for Systematic Review and Metanalyses (PRISMA) (MOHER et al., 2009).

Os descritores empregados foram consultados no DeCS serviço de vocabulário estruturado e por meio da estratégia do PICO (população, interesse, contexto), foi utilizado a respectiva estratégia de busca: ((pessoas com deficiência auditiva OR surdez) AND trânsito AND educação), em português e os respectivos termos em inglês. As bases de dados utilizadas foram: CINAHL, Gale Academic Onefile, LILACS, PsycINFO, SciELO e ScienceDirect.

No que tange aos critérios de elegibilidade, foram incluídos artigos que envolvem a temática proposta por este estudo; artigos empíricos, com delineamentos qualitativos, quantitativos ou mistos sobre educação no trânsito para pessoas com deficiência auditiva, publicados entre janeiro de 2011 e janeiro de 2021, em periódicos indexados, disponíveis na íntegra, classificados como “Open Access”, no idioma português ou inglês. Excluíram-se publicações duplicadas, livros, revisões literárias, teses e estudos que não versavam sobre o tema proposto.

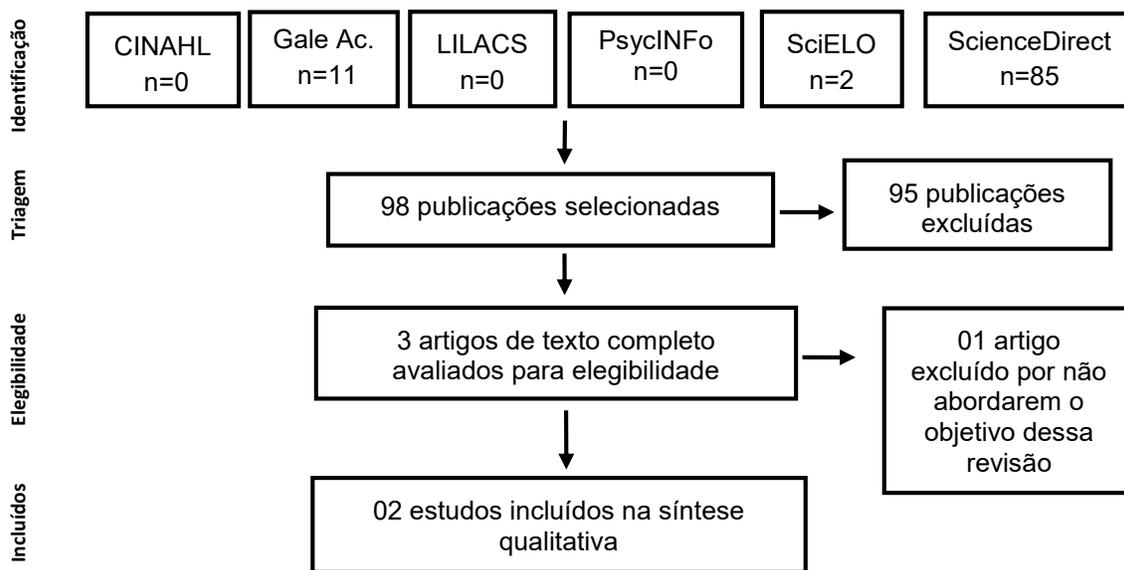
O processo de seleção dos estudos ocorreu simultaneamente e independente por dois pesquisadores nas seguintes etapas: etapa 1- identificação dos estudos nas bases de dados por meio dos descritores no DeCs; etapa 2 - procura dos artigos: título das publicações e resumos foram analisados primeiramente para determinar se o estudo abordava o tema de interesse; etapa 3 – elegibilidade: os estudos foram avaliados pela leitura na íntegra para determinar sua adequação ao tema

e se contemplava aos critérios de elegibilidade, culminando na inclusão dos estudos. Avaliações com resultados similares foram mantidos, mas quando houve avaliações com resultados divergentes, uma terceira pessoa foi consultada para avaliação dos estudos.

3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

A busca identificou 98 publicações, em CINAHL (n=zero), Gale Academic Onefile (n=11), LILACS (n=zero), PsycINFO (n=zero), SciELO (n=2) e ScienceDirect (n=85). Foram aplicados os critérios de inclusão, a partir da leitura dos títulos e resumos dos artigos selecionados, uma vez que 95 publicações não atenderam aos critérios de inclusão e, portanto, foram excluídas. Os demais artigos (n=3) foram lidos na íntegra. Destes, um artigo foi excluído, já que não contemplavam o objetivo desta revisão sistemática. Nesse sentido, dois artigos foram eleitos para compor a análise qualitativa, que teve como objetivo identificar as publicações existentes sobre a educação no trânsito para pessoas com deficiência auditiva. A figura 1 apresenta o fluxograma da estratégia de busca empregada nesta revisão sistemática.

Figura 1 - Fluxograma da estratégia de busca dos artigos nas bases de dados e resultados encontrados.



Fonte: AUTORES (2021)

A tabela 1 apresenta as informações dos artigos que compõem esta revisão sistemática, apresentando o autor, ano, país de publicação, objetivo do estudo, tipo de estudo, amostra, análise estatística e os principais resultados dos estudos.

Tabela 1 – Descrição dos artigos que compõem a respectiva revisão da literatura.

Autor, ano e país	Objetivo	Tipo de estudo	Amostra	Análise estatística	Resultados
SOUZA et al., 2016 / Brasil	Investigar como se dá o processo de inclusão de surdos no cenário do trânsito.	Misto	10 surdos, 5 profissionais da instituição que prestam assistência a sujeitos com necessidades educacionais específicas, e 5 profissionais do departamento estadual de trânsito.	Análise descritiva da amostra e análise qualitativa pelo método Lefèvre e Lefèvre.	Os participantes concordam com as dificuldades na acessibilidade de surdos no trânsito e no processo de obtenção e renovação da carteira nacional de habilitação. A necessidade de intérprete para medir o processo, a capacitação de profissionais para atenderem surdos e a realização de prova teórica em Libras, bem como a utilização de recursos por vídeo, além da discriminação e constrangimento vivenciado desde o processo de formação de condutores e permeia no ambiente do trânsito por outros profissionais. Há inúmeras falhas em promover acessibilidade de pessoas surdas no processo de obtenção/renovação da CHN.
BREAULT et al., 2020 / Canadá	Avaliar as lacunas entre indicadores baseados na ciência, experiência e	Misto	10 participantes (seis homens, quatro mulheres), com idade	Análise descritiva e análise qualitativa pelo método	O estudo resultou na construção de 34 indicadores de qualidade que podem ser utilizados para avaliar a qualidade dos serviços nos centros de educação para condutores para pessoas com deficiência física/cognitiva.

preferência dos usuários, e serviços de educação de motoristas adaptados.	entre 16 a 23 anos.	Lefèvre Lefèvre.	e Os participantes do estudo sugeriram que: i) resumir o contexto das aulas teóricas pode contribuir para melhor compreensão; ii) ter um profissional para auxiliar na compreensão/interpretação do assunto; iii) ter oportunidade dos pais participarem das aulas e auxiliar os filhos; e, iv) ter simulador de condução para melhor assimilação e prática. Ainda, alguns programas focam nas barreiras/fraquezas do aluno, bem como a falta de sensibilidade dos profissionais que atuam no centro de educação para condutores acentuam as barreiras no processo de ensino/aprendizagem.
---	---------------------	------------------	--

Fonte: AUTORES, (2021).

Os estudos (BREAULT et al., 2020; SOUZA et al., 2016) apresentam as diversas facetas vivenciadas pelo indivíduo com deficiência auditiva para poder realizar a carteira nacional de habilitação. A ausência de acessibilidade pela escola durante todo o processo de obtenção ou renovação da CNH, desde o atendimento na recepção até a realização das avaliações. O fato de não haver um intérprete por diversas situações, o departamento não aceitar a presença de um intérprete ou até por não haver iniciativa do departamento em contratar um profissional intérprete para disponibilidade da instituição são fatores que acabam desempenhando empecilhos para o indivíduo que deseja realizar/renovar sua CNH.

O bom desempenho no processo de obtenção da CNH foi descrito por um participante, diretamente relacionado com a presença de um intérprete, o qual minimizou as dificuldades no processo de ensino-aprendizado. O relato de participantes que realizaram o processo de realizar a CNH sem a presença de intérprete enfatiza o quão sofrido foi o processo na instituição, empecilhos desenvolvidos pela falta de um intérprete. Como se não bastassem as barreiras impostas nos

departamentos de trânsito, os indivíduos também sofrem com constrangimentos, como por exemplo, ao mostrar a CNH e informar que é surdo, as pessoas até de policiais não acreditam, além de não entenderem a comunicação. Situações que requerem intérpretes para que não ocorram comunicações inadequadas e constrangimentos pelo indivíduo com deficiência auditiva (SOUZA et al., 2016).

Corroborando, a legislação brasileira, Lei nº 4.090, de 30 de janeiro de 2008 (BRASIL, 2008), ampara a presença de intérpretes nas escolas para que o processo de ensino-aprendizado relativo ao trânsito seja digno e adequado para o indivíduo com deficiência auditiva. O não cumprimento da legislação intensifica o desrespeito das instituições de trânsito, não apenas com o indivíduo, mas com a legislação brasileira (SOUZA et al., 2016).

As inadequações presentes nos departamentos de trânsito enfatizam a necessidade de profissionais capacitados para o atendimento adequado do indivíduo com deficiência auditiva, além de intérpretes para acompanhar durante o processo de ensino-aprendizado. Mudanças informais que são impulsionadas pela construção e adequada execução de políticas públicas, as quais fortalecem a acessibilidade e segurança para os indivíduos com deficiência auditiva.

4. CONCLUSÃO

O Brasil apresenta um dos cenários mais caóticos ao contar seus mortos e feridos em acidentes de trânsito, apesar de ter um código de trânsito bastante robusto e punitivo. Entretanto, notamos que somente leis, normas e multas não têm sido suficientes para salvar vidas no trânsito, visto que, mesmo com o endurecimento das leis e punições para quem comete crimes no trânsito, os números de acidentes, mortos e feridos não têm caído na mesma proporção.

Assim, especialistas ressaltam a importância de programas de educação que estabeleçam a elaboração de uma cultura de segurança no trânsito, em que uns cuidam dos outros, a fim de construir um espaço onde haja segurança para todos que percorrem as ruas e estradas brasileiras. Além disso, eles destacam que esses programas precisam ser contínuos, iniciados ainda na infância e seguirem por toda a vida, visto que os perigos no trânsito se modificam, influenciados por fatores, como a faixa etária e a localidade dos indivíduos.

Mas há ainda um agravante quando falamos de estratégias de educação no trânsito para pessoas com deficiência (PCDs), visto que, além dos perigos já evidenciados para as pessoas sem deficiência, as PCDs enfrentam outros riscos, devido à falta de acessibilidade e às características da sinalização no trânsito. Para restringir o objeto de nossa pesquisa, este artigo voltou-se para entender as dificuldades na educação no trânsito de pessoas surdas e com deficiência auditiva, já que essas pessoas, além de

serem pedestres no trânsito, também podem, e devem, transitar de bicicleta e dirigir carros e motocicletas, ocupando, assim, além do papel de pedestre os papéis de ciclista e motorista.

Ficou evidenciado que a maior das preocupações dos poucos estudos encontrados analisa o momento em que o surdo e o deficiente auditivo vão buscar a CNH. As dificuldades que, principalmente os surdos encontram para acessar as aulas da autoescola, visto que eles utilizam a língua de sinais para aprender e se comunicar e pouquíssimos estabelecimentos oferecem intérpretes de línguas de sinais são relatadas nestes artigos.

No entanto, quando falamos de educação no trânsito e cultura de segurança no trânsito precisamos de ações mais duradouras, que prevaleçam por toda a vida dos sujeitos. A ausência dessas ações reverbera nos dados altos de acidentes que o Brasil apresenta, então, a implantação de políticas públicas de educação e segurança no trânsito precisa ser prioridade se quisermos diminuir as mortes e os feridos no trânsito. E essas políticas precisam ser direcionadas não só às pessoas sem deficiência, mas também devem ser pensadas para as pessoas com deficiência, por meio da promoção da acessibilidade em todos os níveis.

A solução dos problemas de trânsito no Brasil depende de ações nas mais variadas esferas, e a educação é uma delas. E essas ações devem ser direcionadas a todas as pessoas, pois, conforme evidenciado nos artigos, as PCDs, no nosso caso, as pessoas surdas e com deficiência auditiva ainda encontram muitas dificuldades quando vão se inserir como atores no trânsito. Se ao pleitear a CNH, que é um serviço pago por essas pessoas, elas precisam lutar para obter a acessibilidade garantida em lei, o mesmo não pode se repetir, ao promovermos a educação no trânsito nas escolas e nas comunidades.

REFERÊNCIAS

AKAATEBA, Millicent Awialie. **Driver Attitude Towards Traffic Safety Violations and Risk Taking Behaviour in Kumasi: The Gender and Age Dimension**. International Journal for Traffic and Transport Engineering, 2013.

BRASIL. **Decreto Federal nº 5.626, de 22/12/2005**. Regulamenta a Lei nº 10.436, de 24/04/2002, dispõe sobre a Língua Brasileira de Sinais – Libras. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil. Brasília, DF, 22 dez. 2005a. Disponível em: <http://goo.gl/lpkJst>. Acesso em: 05 fev 2021.

BRASIL. **Decreto Federal nº 7.611, de 17 de novembro de 2011**. Dispõe sobre a educação especial, o atendimento educacional especializado e dá outras providências. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil. Brasília, DF. 17 nov. 2011. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2011/decreto/d7611.htm. Acesso em: 05 fev 2021.

BRASIL. **Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Brasília, 1997. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm . Acesso em: 05 fev 2021.

BRASIL. MEC/SEESP. **Projeto Escola Viva: Garantindo o acesso e permanência de todos os alunos na escola – alunos com necessidades educacionais especiais**. Brasília. 2005b, v 3. Disponível em: <http://goo.gl/F0xpO0> .Acesso em: 05 fev 2021.

BRASIL. Ministério da Educação. Secretaria de Educação Especial. Política Nacional de Educação Especial na Perspectiva da Educação Inclusiva. **Inclusão: revista da educação especial**, Brasília, v. 4, n. 1, p. 7-17, jan./jun. 2008. Disponível em: <http://portal.mec.gov.br/seesp/arquivos/pdf/revinclusao5.pdf> . Acesso em: 05 fev 2021.

BREAULT, Camille; DÉRY, Julien; BEAUDRY, Maryse; CHÉNARD, Sylvie; GÉLINAS, Isabelle; MORALES, Ernesto e LAMONTAGNE, Marie-Eve Lamontagne. From knowledge to action: measuring the gaps between the evidence and adapted driver education services for young adults with disabilities. **Transportation Research Interdisciplinary Perspectives**, Québec, v. 4, p. 1-12. 2020. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2590198219300648>. Acesso em 2 fev. 2021.

HERSH, Marion; OHENE-DJAN, James e NAQVI, Saduf. **Investigating road safety issues and deaf people in the United Kingdom: an empirical study and recommendations for good practice**. J Prev Interv Community. vol 38. pp 290-305. 2010. International Transport Forum, **Road Safety Annual Report at 2010**. OECD Publishing, Paris. Disponível em: <https://doi.org/10.1787/irtad-2010-en>. Acesso em Acesso em: 05 fev. 2021.

KANCHAN, Tanuj; KULKARNI, Vaman; BAKKANNAVAR, Shankar; KUMAR, Nithin e UNNIKRISHNAN, Bhaskaran. **Analysis of fatal road traffic accidents in a coastal township of South India**. *Journal of forensic and legal medicine*, vol 19, PP 448–451, 2012. Disponível em: <https://doi.org/10.1016/j.jflm.2012.02.031>. Acesso em: 5 fev. 2021.

LAURSEN, Brett. **Closeness and conflict in adolescent peer relationships: Interdependence with friends and romantic partners**. In William Bukowski; Andrew Newcomb & Willard Hartup (Orgs.), *The company they keep: Friendship in childhood and adolescence*. Cambridge: Cambridge University Press, 1996.

LEE, Wei-Hsun; TSENG, Shian-Shyong e SHIEH, Wern-Yarng. **Collaborative real-time traffic information generation and sharing framework for the intelligent transportation system**. *Information Sciences*, vol 180, 2010.

LIBERATI, Alessandro; ALTMAN, Douglas; TETZLAFF, Jennifer; MULROW, Cynthia; GÖTZSCHE, Peter; IOANNIDIS, John; CLARKE, Mike; DEVEREAUX, Philip; KLEIJNEN, Jos; MOHER, David. **The PRISMA statement for reporting systematic reviews and emta-analyses of studies that evaluate health care interventions: Explanation and elaboration**. *PLoS Medicine*, São Francisco, v. 6, n. 7, p. e1000100, Jul. 2009. Disponível em: <https://journals.plos.org/plosmedicine/article?id=10.1371/journal.pmed.1000100> . Acesso em 2 fev. 2021.

MOHER, David; LIBERATI, Alessandro; TETZLAFF, Jennifer; ALTMAN, Douglas e The PRISMA Group. **Preferred reporting items for systematic reviews and meta-analyses: The PRISMA**

statement. PLoS Medicine, São Francisco, v. 6, n. 7, p. e1000097, jul. 2009. Disponível em: <https://journals.plos.org/plosmedicine/article?id=10.1371/journal.pmed.1000097>. Acesso em 2 fev. 2021.

NORDFJÆRN, Trond; JØRGENSEN, Stig Halvard e RUNDMO, Torbjørn. **An investigation of driver attitudes and behaviour in rural and urban areas in Norway**. Safety Science, 48, 348-356, 2010.

QUADROS, Rinoce Müller de. **Educação de surdos: a aquisição da linguagem**. Porto Alegre: Artmed, 2008.

SACKS, Oliver. **Vendo vozes: uma viagem ao mundo dos surdos**. São Paulo: Editora Schwarcz, 1989.

SALVARANI, Cármine Porcelli; COLLI, Benedicto Oscar e CARLOTTI, Carlos Gilberto. **Impact of a program for the prevention of traffic accidents in a Southern Brazilian city: a model for implementation in a developing country**. Surgical Neurology, vol 72, pp 6–14, 2009.

SHINNAR, Shlomo; RAPIN, Isabelle; ARNOLD, Susan; TUCHMAN, Roberto; SHULMAN, Lisa; BALLABAN-GIL, Karen; MAW, Myint; DEUEL, Ruthmary e VOLKMAR, Fred. **Language regression in childhood**. *Pediatric Neurology*, v. 24, p. 185-191, 2001.

SOUZA, Vânia Mendes de; MASCARENHAS, Vanessa Dourado; ANTAS, Leticia Ohanna Felipe dos Santos; SOARES, Jaims Franklin Ribeiro e ANDRADE, Wagner Teobaldo Lopes de. A inclusão de surdos no trânsito. **Revista CEFAC**, Campinas, v. 18, n. 3, p. 677 – 687, maio-jun. 2016. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/rcefac/v18n3/1982-0216-rcefac-18-03-00677.pdf> Acesso em: 5 fev. 2021.

WARD, Nic; LINKENBACH, Jeff; KELLER, Sarah e OTTO, Jay. **White Paper on Traffic Safety Culture**. Montana: Western Transportation Institute. College of Engineering Montana State University, 2010.