

CADERNO PEDAGÓGICO

EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO NAS ESCOLAS



SUBSÍDIOS
PARA
PROFESSORES

EM DEFESA DA VIDA
DetranRS

CADERNO PEDAGÓGICO

EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO NAS ESCOLAS

SUBSÍDIOS PARA PROFESSORES



EM DEFESA DA VIDA
DetranRS



GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL

© 2018 Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Sul (DETRAN/RS).
Qualquer parte desta publicação pode ser reproduzida, desde que citada a fonte.

Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial-Compartilhável 4.0 Internacional.

GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
José Ivo Sartori

APRESENTAÇÃO:
Valéria Pereira da Silva Sehnem

SECRETARIA DA MODERNIZAÇÃO
ADMINISTRATIVA E DOS RECURSOS HUMANOS
Raffaele Marsiaj Quinto Di Cameli

REVISÃO ORTOGRÁFICA:
Maria Goreti Alves da Costa

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE
TRÂNSITO – DETRAN/RS
Paulo Roberto Kopschina

**Departamento Estadual de Trânsito –
DETRAN/RS:**
E-mail Escola Pública de Trânsito:
ept@detran.rs.gov.br

ELABORAÇÃO:
DIVISÃO DE EDUCAÇÃO – ESCOLA PÚBLICA DE
TRÂNSITO – EPT:

Adriana Lopes Reston
Bruna da Cunha Fagundes
Gisele Mari Vasconcellos da Silva
Laís Elisabeth Silveira
Maria Goreti Alves da Costa
Paula Gadret Ebeling
Rosângela Petenuzzo
Taciana Brito de Moura
Tatiane Russo Stein

Conteúdo adaptado da publicação: “Educação para o Trânsito: escolas indígenas: caderno pedagógico para professores” – DETRAN/RS e SEDUC- 2017.

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

D419c

Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Sul.
Caderno Pedagógico: educação para o trânsito nas escolas: subsídios para professores /
Departamento Estadual de Trânsito do RS. – Porto Alegre: DETRAN/RS, 2018.

52f.: il.
Disponível em recurso eletrônico

1. Educação de Trânsito. 2. Prática Pedagógica. I. Divisão de Educação. II. Escola Pública de Trânsito. III. Reston, Adriana Lopes. IV. Fagundes, Bruna da Cunha. V. Silva, Gisele Mari Vasconcellos da. VI. Silveira, Laís Elisabeth. VII. Costa, Maria Goreti Alves da. VIII. Ebeling, Paula Gadret. IX. Petenuzzo, Rosângela. X. Moura, Taciana Brito de. XI. Stein, Tatiane Russo. XII. Sehnem, Valéria Pereira da Silva. XIII. Título.

CDU 37:656.05

Biblioteca DETRAN/RS
Caroline Bergter - CRB10/1988

PROJETO GRÁFICO E ILUSTRAÇÕES:
Matheus Santa Cruz
be.net/mттscz

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	7
INTRODUÇÃO	8
I. POR QUE EDUCAR PARA O TRÂNSITO?.....	9
II. O PROFESSOR PODE EDUCAR PARA O TRÂNSITO?.....	10
III. MAS TRÂNSITO NÃO ACONTECE APENAS EM CENTROS URBANOS?.....	11
IV. COMO NOS COMUNICAMOS NO TRÂNSITO?	12
V. DE QUE FORMA PARTICIPAMOS DO TRÂNSITO?	13
1 - Pedestre.....	13
2 - Passageiro.....	14
3 - Condutor Habilitado	14
4 - Ciclista.....	15
VI. COMO O TRÂNSITO É ORGANIZADO?	16
VII. AS REGRAS VALEM SÓ PARA MOTORISTAS?	17
1 - Regras Gerais.....	17
2 - Regras Específicas.....	17
3 - Pedestre.....	18
3.1. Como deve circular?.....	18
3.2. O que não deve fazer?.....	18
4 - Passageiro.....	18
4.1. Como deve circular?.....	18
4.2. O que não deve fazer?.....	19
5 - Condutor Habilitado	19
5.1. Como deve circular?.....	20
5.2. O que não deve fazer?.....	21
6 - Ciclista	22
6.1. Como deve circular?.....	22

6.2. O que não deve fazer?.....	23
VIII. O COMPORTAMENTO QUE ASSUMIMOS NO TRÂNSITO CONDIZ COM O RISCO QUE CORREMOS DE FATO?.....	24
IX. COMO PODEMOS REDUZIR OS RISCOS NO TRÂNSITO?.....	26
1 - Distrações	26
2 - Velocidade	27
3 - Ultrapassagem.....	27
4 - Equipamentos de Proteção	28
4.1. Cinto de segurança.....	28
4.2. Capacete.....	29
5 - Travessia de Pedestre	29
6 - Ver e Ser Visto.....	30
7 - Condições Físicas e Mentais.....	31
8 - Sentimentos e Emoções.....	31
9 - Sono e Fadiga	31
10 - Uso de Substâncias Psicoativas.....	31
X. COMO TRABALHAR O TEMA TRÂNSITO COM DIFERENTES PESSOAS?.....	33
1 - Comportamento.....	33
2 - Aprendizagem	33
3 - Orientações Gerais	34
4 - Exemplos de Atividades.....	34
XI. QUAL A MELHOR ABORDAGEM PARA ENVOLVER O PÚBLICO COM O TEMA TRÂNSITO?.....	35
1 - Impacto.....	36
2 - Informação.....	36
3 - Mobilização Social.....	36
4 - Construção do Conhecimento	37
XII. COMO O PROFESSOR PODE MULTIPLICAR O TEMA TRÂNSITO?	38
MENSAGEM FINAL.....	40
ANEXO I.....	41
REFERÊNCIAS CONSULTADAS	52

A formação de valores e princípios, bem como de condutas para a vida em sociedade se dá, inquestionavelmente, desde a infância, sendo essa tarefa primordial da família e também dos demais ambientes educativos e, dentre esses, a escola.

Com o presente material, através da apresentação e proposição de atividades, problematização de situações e acompanhamento dos alunos na realização destas, onde o conhecimento torna-se ferramenta para comportamentos adequados, competentes, solidários e de respeito à vida, pretende-se contribuir para a formação de cidadãos, na sua mais ampla acepção.

Profícuo trabalho a todos!

Paulo Roberto Kopschina

Diretor-Geral do DETRAN/RS

Em um futuro não muito distante, teremos veículos totalmente autônomos, não havendo necessidade de motorista: bastará os passageiros dizerem aonde querem ir e, como por mágica, o carro irá até o destino. Essas máquinas serão muito mais eficientes que nós, humanos, para dirigir? Isso diminuirá a quantidade de acidentes e deixará o trânsito mais seguro para todos? Talvez! Mas, até que chegue esse futuro, cabe a todos nós, sem limite de idade, trabalharmos para um tráfego mais seguro.

Isso vale só para motorista? Claro que não! Pedestres, passageiros, todos têm sua responsabilidade. Quando a gente tem 10, 12 anos, andar de carro é quase sempre uma aventura e até uma oportunidade de aproximar a família. Afinal, é o pai ou a mãe quem está ao volante – ou ao guidão. Estar no banco de trás é estar em palco para brincadeiras ou, então, ter um espaço para observar o universo ao redor. Nem parece que é o veículo que está em movimento, é o mundo que parece passar, trocando os cenários. Tudo dá a impressão de ser muito seguro, muito simples. Mas será que é mesmo? Depende.

Mas depende do quê? Fundamentalmente, do respeito às leis do trânsito. E não é só para motoristas. Na hora de andar pelas ruas, por exemplo, olhar o *smartphone* é um grande risco de acidente. Na hora de atravessar a rua, o conselho que a tua avó já recebia da avó dela ainda vale: olhar para os dois lados e só cruzar com segurança. E, dentro do carro, cinto de segurança, sempre.

Aproveite e veja muitas orientações neste material pedagógico feito pelo DETRAN/RS. Afinal, para se chegar a esse futuro cheio de novidades, é preciso atravessar o presente com segurança.

Ronald Krummenauer

Secretário de Educação do Rio Grande do Sul

APRESENTAÇÃO

Este Caderno Pedagógico é um material educativo sobre segurança no trânsito elaborado com o objetivo de subsidiar os professores da rede escolar do Rio Grande do Sul a trabalhar o tema em sala de aula. A inclusão da Educação para o Trânsito nas escolas visa à mudança da cultura de violência no espaço público, buscando a sistematização, a continuidade, a interdisciplinaridade e a construção de valores éticos e morais fundamentais para a formação cidadã e a transformação social.

Quando analisamos os números do trânsito, encontramos altos índices de mortalidade envolvendo crianças e jovens, sinalizando assim a necessidade de dispensarmos maior atenção para com este público. Para atender a esta demanda, seja por força legal ou pela urgência social, houve o estabelecimento de parceria entre o órgão executivo de trânsito, representado pela Escola Pública de Trânsito – Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Sul (DETRAN/RS) e a Secretaria Estadual da Educação (SEDUC), parceria esta que pretende capacitar agentes multiplicadores com potencial para desenvolver um trabalho contínuo no ambiente escolar com o tema trânsito.

O Estado do Rio Grande do Sul, através da SEDUC e parceiros, possui o programa denominado Comissão Interna de Prevenção de Acidentes e Violência Escolar (CIPAVE), que tem como finalidade combater a violência e evitar acidentes envolvendo estudantes, trazendo para o debate todos os envolvidos no processo educativo. A partir das comissões e suas constatações acerca dos problemas que preocupam a escola, surge a necessidade de formar uma “rede de apoio”. Nesse sentido, a temática trânsito, caracterizada como uma das manifestações de violência que atingem a comunidade escolar, não poderia ficar excluída deste processo. Ademais, utilizando os canais e a *expertise* já consolidados por essas comissões, a Escola Pública de Trânsito do DETRAN/RS encontra suporte para propor a inserção do tema trânsito nas escolas da rede pública estadual.

Este Caderno Pedagógico foi estruturado em doze capítulos. Os três primeiros tratam da necessidade de se trabalhar Educação para o Trânsito, quem pode educar e quais são as delimitações do tema. Os quatro próximos capítulos abordam temas que relatam a importância da sinalização, especificam os participantes do trânsito, resgatam as regras gerais para transitarmos de forma segura, mostrando o que devemos e o que não devemos fazer quando transitamos. Em seguida, outros dois capítulos promovem a reflexão sobre os riscos que estamos expostos ao transitarmos e como podemos nos preservar. Encerrando o caderno, os três capítulos finais são destinados a apresentar subsídios para a elaboração de ações voltadas para o trânsito.

Espera-se que este material auxilie os professores a promoverem os objetivos de proteção e prevenção próprios da Educação para o Trânsito, reforçando a compreensão de que o trânsito se constitui em espaço importante de convivência social e estabelecimento de relações de respeito mútuo e de cooperação.

Bom trabalho!

INTRODUÇÃO

Professoras e professores,

A Educação para o Trânsito busca compreender a realidade e modificá-la. Neste sentido, a participação dos professores é estratégica devido à sua experiência em sala de aula e ao seu vínculo com a comunidade escolar e com o entorno da própria escola.

Pelo fato de atuarem nesse contexto, os professores conseguem muitas vezes identificar as dificuldades que afetam a vida dos alunos e suas famílias, buscando através da escola meios para enfrentar coletivamente esses problemas.

No trânsito, todos os seres humanos correm riscos. Porém, alguns estão mais vulneráveis, por exemplo, as crianças e os idosos. Proteger-se desses perigos é uma aprendizagem necessária e que precisa ser trabalhada permanentemente, para sempre.

Acreditamos especialmente em seu potencial, como educador, de auxiliar a comunidade escolar, principalmente os alunos de sua escola, a desenvolverem o senso de autocuidado necessário para a prevenção no trânsito, pois uma sociedade educada para o trânsito segue suas regras, sabe dividir o espaço público, relaciona-se e convive melhor a partir de valores em prol do bem comum, evitando situações de risco e, conseqüentemente, tendo menos vítimas feridas e mortas. O trabalho de prevenção contribui para que não ocorram tragédias, já que todos nós estamos expostos aos riscos e até mesmo à violência no trânsito todos os dias.

Hoje há um número cada vez maior de veículos automotores em circulação, tanto nas rodovias quanto nas áreas urbanas. Assim, o espaço compartilhado se torna mais perigoso, uma vez que esses veículos automotores possuem potencial de lesão muito grande, se comparados a acidentes que ocorrem sem o envolvimento desses. As pessoas circulam pelos municípios, já acostumadas com o trânsito local. Será que pensam sobre seu deslocamento? Sobre os perigos envolvidos e como preveni-los?

Como a Educação para o Trânsito implica no comportamento das pessoas em termos de prática pessoal e profissional, o que o professor ensina precisa ser coerente com a sua conduta no trânsito, porque ele serve de exemplo em sua comunidade.

Procuramos neste Caderno Pedagógico, além de consolidar a proposta de se educar para o trânsito, reunir noções básicas de como o trânsito funciona a partir do comportamento adotado por seus participantes, de modo que possam se apropriar de seus principais conceitos, dinâmicas e regramentos.

Trata-se de um material de apoio especialmente elaborado sob a certeza de que os professores podem ter iniciativas de valor em Educação para o Trânsito e que, somados a seus alunos, também multiplicar para diferentes segmentos da comunidade de que fazem parte e com a qual contribuem.

O diálogo estabelecido por meio do registro escrito no presente caderno, oportuno a consultas, é um dos instrumentos que possibilitam a troca de conhecimentos. Por certo, as questões contidas nele não se esgotam. Pelo contrário, é desejável que estimulem seu aprofundamento, sua ampliação e transposição prática, estreitando a parceria necessária entre as áreas de educação e trânsito.



I. POR QUE EDUCAR PARA O TRÂNSITO?

Talvez você como professor se pergunte: “por que me envolver com mais esta bandeira? Já tenho tantas tarefas para realizar. Isto somente me trará mais trabalho”.

Caso ainda não esteja visualizando os motivos que podem levá-lo a educar para o trânsito, nós lhe apresentamos alguns...

- ... porque vivemos em uma sociedade que se movimenta de uma forma espontânea, integrada ao dia a dia;

- ... porque nem sempre nos deslocamos com segurança e com a atenção e os cuidados devidos;

- ... porque no cotidiano nem sempre se tem noção dos riscos a que estamos sujeitos e isso acaba contribuindo para uma maior exposição a acidentes;

- ... porque as regras existem para nos proteger, e ignorar os perigos pode ser a diferença entre a vida e a morte;

- ... porque temos um número gigantesco de mortos e feridos em função de acidentes no trânsito e precisamos mudar essa realidade;

- ... porque as pessoas têm o poder de impedir que muitas perdas aconteçam, se mudarem a forma de perceber o trânsito e, conseqüentemente, de se comportar nele;

- ... porque a educação pode contribuir na construção de uma cultura de paz, também no trânsito, por meio de valores e de atitudes individuais que se refletem no coletivo;

- ... porque o caráter coletivo do espaço público significa que indivíduo, família, escola, comunidade em geral são responsáveis tanto pelos problemas quanto pelas soluções, sendo decisiva a participação de cada um na mudança necessária;

- ... porque na caminhada de luta em defesa da vida devemos unir esforços e partilhar compromissos, trilhando um mesmo caminho por um trânsito melhor.

A mudança de comportamento passa por um processo educativo intencional que promova a reflexão.



II. O PROFESSOR PODE EDUCAR PARA O TRÂNSITO?

Sim! Claro que pode! Aliás, esse é um dever de todos nós! Se o professor está disposto a colocar sua atuação como docente a serviço da segurança no trânsito, poderá desenvolver um excelente trabalho. Mesmo que esse professor não possua formação técnica na área, parte da experiência ele já tem como usuário dos espaços públicos, seja como pedestre, passageiro ou motorista. Como em relação a qualquer outro assunto, quanto mais preparado o professor estiver, melhores condições terá para agir de maneira correta e, em consequência, para orientar e ensinar outras pessoas com propriedade.

Os professores são profissionais com grande potencial para exercer esse importante papel, tendo em vista a sua proximidade com os estudantes e seu profundo conhecimento da realidade. Através de sua prática pedagógica, os professores podem propiciar a aprendizagem de forma crítica, visando a um processo de transformação social que vai além da socialização dos conteúdos.

Com estudo e dedicação, o professor tem a chance de somar, ao repassar esses conhecimentos, como também de multiplicar, à medida que estabelece uma rede de relações capaz de desencadear outras iniciativas, ampliando esse processo de mudança. Aproveitando a posição central que a escola ocupa na comunidade, o trabalho do professor repercute não só entre os alunos, mas com seus pais, familiares e outros professores.

Multiplicar, pela própria definição da palavra, requer “ação/atitude”. Se nos propomos a fazer algo nesse sentido, primeiro temos que acreditar na importância desse trabalho junto às pessoas envolvidas.

Considerando a motivação do professor em ser um multiplicador de Educação para o Trânsito, alguns fatores são fundamentais:

- ter consciência de sua contribuição pessoal e profissional na construção de uma cultura pela paz;
- acreditar na necessidade e efetividade do trabalho pedagógico nesse sentido, pois é muito difícil ter bons argumentos e sensibilizar os demais, se ainda não estivermos conscientes da relevância dessa temática;
- estar comprometido como educador de trânsito em sua prática docente, mobilizando a comunidade para aumentar as chances da transformação desejada;
- servir de exemplo, constituindo vínculos de confiança e credibilidade, para que suas práticas busquem coerência com o que ensina;

- ter uma atitude aberta no que se refere aos julgamentos alheios e fazer sempre uma autocrítica ao próprio comportamento como usuário do trânsito.

Para desempenhar o papel educativo de multiplicador é importante reconhecer em si, aprimorar ou desenvolver, algumas características que favoreçam o trabalho, tais como ter atitude, planejar, estabelecer uma boa comunicação, ser organizado, saber ouvir, respeitar outras opiniões, usar a criatividade, não desistir diante das dificuldades, manter o otimismo, buscar boas parcerias, aperfeiçoar-se constantemente, entre outras.

O professor multiplicador de Educação para o Trânsito, desenvolvendo projetos e/ou inserindo o tema no currículo da sua turma, deve ter em mente que, para além de ensinar os alunos a se comportarem de forma segura no trânsito, é de interesse da comunidade sua relação direta com a formação para a cidadania, de modo que os alunos saibam colocar em prática valores e princípios de convivência, em qualquer espaço.

No caso da Educação para o Trânsito, parte-se do princípio de que o foco da multiplicação seja disseminar a necessidade do convívio pacífico nesse espaço que é coletivo, através de ações que promovam comportamentos seguros e, acima de tudo, a conscientização sobre a preservação da VIDA como um BEM MAIOR.



III. MAS TRÂNSITO NÃO ACONTECE APENAS EM CENTROS URBANOS?

Com certeza não! É comum associar o trânsito a grandes cidades, embora definitivamente não seja o único lugar em que aconteça. Na verdade, existe trânsito nas cidades pequenas, em zonas rurais, nas áreas de sertão ou de mata, nos campos, em terras indígenas, praias e demais localidades. A diferença é que as características do trânsito variam conforme as configurações e circunstâncias de cada uma dessas realidades, tais como a quantidade de usuários, tipos de vias e de pavimentos, estrutura existente, meios de transporte disponíveis. Os usos que ocorrem nessas condições são parte integrante do funcionamento do trânsito em cada um desses espaços.

Deslocamo-nos para ir de um lugar a outro ou para transportar produtos e mercadorias. Trata-se de uma ação indispensável à nossa vida para satisfazer nossas necessidades de

alimentação, abrigo, proteção, entre outras.

Como essas necessidades básicas existem independentemente das características do lugar, podemos dizer que onde há pessoas há também trânsito. Em qualquer lugar, portanto, as pessoas participam do trânsito, inclusive fora dos locais onde moram, a serviço ou em viagem.

O trabalho de Educação para o Trânsito precisa considerar o contexto em que está inserido, ou seja, a vivência concreta e diária das pessoas que ali residem e/ou circulam. Partir da real situação em que se encontra o trânsito local permite ao multiplicador planejar ações que de fato respondam às principais questões que a comunidade enfrenta, como dificuldades de travessia no entorno da escola, por exemplo.



IV. COMO NOS COMUNICAMOS NO TRÂNSITO?

Trânsito não é apenas deslocamento, é também convivência, pois se trata de um espaço coletivo, onde a comunicação se faz necessária para organizar as intenções e as necessidades dos diferentes participantes que nele circulam e com ele interagem.

Para que haja uma boa comunicação é importante que a mensagem transmitida seja compreendida por quem a recebe. Entre os usuários do trânsito foi estabelecido um conjunto de símbolos, palavras, gestos e expressões que chamamos SINALIZAÇÃO. Ela existe para que todas as pessoas, independentemente de cultura, idioma e região, possam compartilhar uma mesma linguagem, contribuindo para uma convivência mais segura e harmoniosa no trânsito.

Caso você pretenda abordar alguma regra com seus alunos, lembre-se de verificar se há uma sinalização apropriada para ela, buscando o maior número de informações possível. Você poderá encontrar algumas dessas informações no Anexo I deste Caderno Pedagógico. Caso a informação de que você necessita não se encontre neste material, também poderá consultar o Código de Trânsito Brasileiro e o Manual Brasileiro de Sinalização Viária que ficam disponíveis no site do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN).



V. DE QUE FORMA PARTICIPAMOS DO TRÂNSITO?

De várias formas! Podemos, inclusive, utilizar mais de uma forma em um mesmo percurso, de acordo com a necessidade e as possibilidades. Embora seja comum associar “trânsito” aos deslocamentos com a utilização de veículos motorizados, esta, definitivamente, não é a única maneira de transitar.

Dependendo da utilização dos recursos disponíveis, assumimos um ou outro papel no trânsito, geralmente nos alternando entre eles. Podemos assumir os papéis de pedestre, passageiro, ciclista e, se habilitados, também o de condutores/motoristas (de carro, moto, ônibus, caminhão... conforme a categoria).

Vejamos como se caracteriza cada um deles:

1. PEDESTRE

É o papel desempenhado no deslocamento a pé. Ou seja, somos pedestres sempre que nos deslocamos sem utilizar nenhum recurso além do nosso próprio corpo, simplesmente caminhando (à exceção de cadeirantes, que precisam de equipamento específico para seu deslocamento).

Andar é a forma mais comum e antiga de transitar que todos nós utilizamos e que já existia antes de contarmos com a roda, motor, combustível e outras invenções que facilitam e agilizam a circulação.

Indo e voltando de tantos lugares, por várias vezes para os mesmos lugares (como trabalho e escola), o que mais fazemos em nosso dia a dia é andar. Mesmo quando utilizamos outros meios de locomoção, o papel de pedestre se faz presente, em algum momento, ainda que somente para completar percursos. Por exemplo, até a parada de ônibus, bem como para chegar ao nosso destino após o desembarque.

Na prática, nós nos constituímos naturalmente como pedestres. Não contamos com uma capacitação específica e formal para o desempenho desse tipo de papel no trânsito. Porém, isso não significa que pedestres não devam obedecer às normas de circulação.

Andar na rua não é tão simples como parece. Exige uma série de ações conscientes por parte do pedestre (atenção, raciocínio, julgamento, previsão, cuidado...). Não basta comandar as pernas e os pés. É preciso, por exemplo, coordenar os momentos de parar e andar, decidir o melhor trajeto, calcular o tempo de travessia, avaliar se há condições para tanto...

Em função da fragilidade do corpo humano e de sua desvantagem em relação à estrutura

material dos veículos, até mesmo um pequeno descuido pode ocasionar sérias consequências. Por outro lado, com os devidos cuidados, o deslocamento a pé apresenta várias vantagens em relação às demais formas, tais como os benefícios à saúde graças ao exercício físico, o contato mais direto com os outros usuários e com o entorno, a contribuição à preservação da natureza (por não ter impacto ambiental) e ao trânsito (por ocupar pouco espaço). Também confere maior autonomia, pois só depende da própria pessoa (salvo casos de pedestres com restrição à mobilidade), bem como promove a economia, já que não há custos financeiros (dinheiro da passagem ou da gasolina, habilitação, vaga para estacionar...).

Motivos não faltam para valorizar o papel de pedestre. Se há condições, essa pode ser uma opção interessante. Para tanto, é preciso programar o tempo necessário, considerando a distância a ser percorrida, as condições meteorológicas, o volume que precisa ser levado, as pessoas envolvidas (adultos, crianças, idosos...).

2. PASSAGEIRO

Assumimos o papel de passageiro quando estamos utilizando um veículo (ônibus, transporte escolar, trem, motocicleta, carro...) conduzido por outra pessoa.

Não é apenas o condutor que tem a responsabilidade pela segurança. Dividindo o mesmo meio de transporte, o que um usuário faz pode afetar o outro. Portanto, o comportamento do passageiro também precisa ser adequado. Todo passageiro, além de cumprir seus deveres (como usar o cinto de segurança e não distrair a atenção do condutor), deve exigir seu direito de ser conduzido em segurança (por exemplo, intervindo para que o condutor não dirija sob o efeito de bebida alcoólica ou reclamando quando a velocidade estiver excessiva).

A relação entre os passageiros e o condutor pode ser pessoal, a exemplo de familiares que compartilham o próprio carro, de motociclista que dá carona a amigo ou de estudante que pega cotidianamente o ônibus ou transporte escolar. Porém, em muitas situações, os passageiros e o condutor sequer se conhecem. O importante é que, sejam eles amigos ou não, exista cordialidade, gentileza e respeito. Ter atitudes corretas, além de fazer bem a todos e tornar a viagem mais agradável, favorece a segurança no trajeto.

Sabemos que, dependendo do caso, em se tratando da prestação de um serviço, o passageiro deve pagar passagem (como a tarifa fixa para o transporte público ou o valor calculado pelo taxímetro de acordo com o trajeto), ficando a seu critério escolher a alternativa de transporte que melhor se encaixe no orçamento pessoal, dentro das possibilidades disponíveis.

Nessa escolha também pesam outros fatores, como de comodidade, pois, conforme a alternativa, terá que dividir espaço com outros passageiros, talvez permanecer em pé, sem lugar para sentar, adequar-se ao horário estabelecido, caminhar até determinado ponto, enfim, situações comuns a esse papel tão útil.

Constituem público prioritário aos assentos do transporte público os idosos, os obesos, as gestantes, as lactantes, pessoas com criança de colo e as com deficiência permanente ou mobilidade reduzida, pois nessas condições necessitam de maior proteção. Alguns veículos contam com indicação escrita nesse sentido e assentos com cor diferenciada. Se esses assentos reservados estiverem todos ocupados por quem de direito, os demais lugares devem ser disponibilizados para os públicos prioritários, sempre que necessário.

3. CONDUTOR HABILITADO

Exerce esse papel a pessoa que conduz um veículo motorizado. Muitas pessoas sabem operar um veículo (carro, caminhonete, moto, caminhão...), porém isso não significa que estejam habilitadas a conduzi-lo em segurança.

Para obter-se a habilitação, existe um processo de formação específica, oferecido em

escolas especiais, com instrutores capacitados, carga horária e matérias próprias, assim como provas. Essa habilitação contempla orientações visando a preparar adequadamente o condutor para exercer com responsabilidade o seu papel no trânsito.

A maioria dos estudantes do ensino regular ainda não preenche um dos requisitos para se habilitar, que é ter 18 (dezoito) anos. Somente a partir desta idade a pessoa se torna plenamente responsável perante a lei, inclusive por seus atos na direção do veículo. Outra condição para iniciar o processo de habilitação é saber ler e escrever, pois é necessário que o candidato se aproprie do universo de regras e símbolos (muitos deles escritos) a serem obedecidos. O interessado que cumprir esses requisitos básicos pode reunir a documentação necessária, entre as quais sua Carteira de Identidade (recente) ou documento equivalente (Carteira de Trabalho, Passaporte...) e procurar um Centro de Formação de Condutores (CFC), credenciado ao DETRAN/RS.

É no CFC que os candidatos considerados aptos em exames médico e psicológico tornam-se alunos do curso de Primeira Habilitação. Nesse curso são ensinadas regras de circulação, formas de sinalização, orientações básicas sobre manutenção de veículos, dicas de segurança e noções de primeiros socorros em caso de acidentes, dentre outros temas, visando a que o futuro condutor esteja preparado para as mais variadas situações de trânsito. Depois, o candidato a condutor terá que testar o que compreendeu em um exame teórico como requisito para começar as aulas práticas, nos veículos da autoescola. Esses veículos são identificados para que os demais usuários do trânsito saibam que se trata de um processo de aprendizagem. Superada essa etapa, é necessário ser aprovado, também, na prova prática de direção veicular para então obter sua Permissão para Dirigir e, posteriormente, se atender aos requisitos legais, obter a Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

O papel de condutor exige extrema responsabilidade por conduzir um veículo motorizado. Em comparação aos demais papéis (pedestre, passageiro e ciclista), seu potencial de dano é maior em caso de acidente. E, quanto maior o veículo por ele conduzido, maior é esse potencial de dano (por exemplo, um caminhão em comparação a um veículo de passeio) e, portanto, a sua responsabilidade.

Todavia, isso não torna o condutor mais importante que os demais usuários. Nós, multiplicadores, precisamos cuidar para não reforçar o status diferenciado que a sociedade já lhe confere, a exemplo do carro. Não é justo nem saudável que um papel se sobreponha aos outros, se a qualidade do trânsito depende de todos.

4. CICLISTA

É a pessoa que se desloca utilizando a bicicleta, que também é considerada um veículo, porém sem motor. Não é necessário nenhum curso específico ou CNH para exercer esse papel, entretanto, ao ciclista correspondem diversos direitos e deveres como aos demais condutores e ainda somam-se outros específicos, a menos que esteja empurrando a bicicleta, quando se equipara ao pedestre.

Em alguns lugares, geralmente em centros urbanos, existem vias exclusivas para bicicletas, chamadas de CICLOVIAS (quando separadas fisicamente da via utilizada pelos automotores) e CICLOFAIXAS (quando ocupam parte da faixa dos automotores, identificadas com pintura ou outra sinalização). No Brasil, a quantidade de ciclovias e de ciclofaixas ainda é bastante limitada (embora crescente), fazendo com que os ciclistas compartilhem as vias com os veículos automotores (muito maiores, mais velozes e mais pesados).

Os ciclistas podem circular tanto nas vias urbanas quanto nas rurais, que incluem rodovias (pavimentadas) e estradas (não pavimentadas). Detalhe que nas rodovias só é permitida sua circulação se houver acostamento, pois a velocidade costuma ser alta, oferecendo maior risco.

O uso da bicicleta se caracteriza como econômico, saudável e ecologicamente correto. Isso tem favorecido a adesão à bicicleta, não só para esporte e lazer, mas em especial como meio de transporte. É uma opção importante também para a parcela não motorizada da população, no acesso aos polos de trabalho, que são geradores de produtos e serviços, bem como no trajeto casa-escola.



VI. COMO O TRÂNSITO É ORGANIZADO?

Basicamente através de regras, normas de comportamento que devem ser obedecidas por aqueles que convivem no trânsito, de modo que todos tenham seus direitos respeitados. As regras, em geral, são criadas para atender a uma necessidade social de boa convivência e visam a, além de assegurar direitos, proporcionar segurança.

Vivemos em espaços públicos e privados. Em cada espaço exercemos um tipo de comportamento. Na nossa casa, por ser um espaço privado, a boa convivência depende de acordos, combinações entre todos, embora essas regras não estejam escritas. Adotamos um comportamento baseado nas necessidades de cada um e no respeito às diferenças e individualidades. O espaço privado se adapta às pessoas.

Na rua, o espaço é público, devendo ser compartilhado por todos os cidadãos. As pessoas devem se adaptar a ele. A boa convivência depende do cumprimento das regras. No trânsito, não é diferente. As regras estabelecidas para melhor organizá-lo são extremamente importantes, decisivas até, visto que não obedecê-las pode resultar em conflitos graves, acidentes e até em mortes.

Antes mesmo da existência dos automóveis, já se mostrava necessário manter certas regras para que todos conseguissem se deslocar em harmonia. Com o passar do tempo e com o crescimento das cidades, essa necessidade de organização do trânsito por meio das regras foi aumentando proporcionalmente. Quanto maior é o número de pessoas e de veículos, mais complexo se torna o trânsito e, conseqüentemente, maior será a necessidade de criar regras para organizá-lo.

No Brasil, estas regras estão apresentadas, em sua maioria, no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), estabelecido em 1997 por uma Lei Federal (n.º 9.503/97), e nas Resoluções do

Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), válidos para todo o território nacional.

É muito importante nos darmos conta de que, como multiplicadores de Educação para o Trânsito, nós devemos conhecer muito bem essas regras e compreender suas finalidades, para que possamos, além de cumpri-las, incentivar outras pessoas a adotarem esse comportamento.

Quando uma regra não é compreendida, ela tem menos chance de ser cumprida e isso influenciará negativamente na segurança de todas as pessoas que participam do trânsito, aumentando o risco de acidentes de trânsito



VII. AS REGRAS VALEM SÓ PARA MOTORISTAS?

De maneira nenhuma! Elas se prestam à segurança de todas as pessoas em seus deslocamentos, seja a pé, a cavalo, de moto, como passageiro, ciclista... enfim, sem excluir ninguém.

Os condutores de veículos automotores são os únicos a passarem por todo um processo de habilitação, mas os demais usuários também devem cumprir normas. Existem, inclusive, regras específicas para cada papel que devem ser cumpridas. Caso contrário, o usuário estará sujeito a penalidades previstas no CTB.

1. Regras Gerais

São aquelas direcionadas a todos os usuários da via. Por exemplo, a regra descrita no art. 26 do CTB, segundo a qual os usuários nunca devem agir de modo a causar danos à propriedade (como danificar placas de trânsito), a obstruir o trânsito ou a torná-lo perigoso (como abandonar ou atirar objetos).

Há uma importante norma de circulação e conduta que se dirige a todos os usuários, embora defina responsabilidades diferentes, dependendo do papel exercido. Ela estipula que os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pelos pedestres (art. 29, §2º).

2. Regras Específicas

São as relacionadas aos comportamentos dos usuários a partir do papel que assumem

no trânsito (pedestre, ciclista, condutor ou passageiro), para que os direitos de todos sejam respeitados. Algumas regras são exclusivas de um participante, outras cabem a mais de um. Algumas informações são importantes de serem trabalhadas, de alguma maneira, com as famílias dos alunos, para que estes tenham o conhecimento de qual o modo mais seguro para transportar as crianças em diferentes modais de deslocamento.

3. Pedestre

Como é o mais frágil de todos os participantes, tem preferência na maioria das situações e deve ser “cuidado” por todos os outros. No entanto, nem sempre isso acontece. Por isso, é importante que o pedestre, além de cumprir suas obrigações, esteja sempre atento ao comportamento dos outros usuários, especialmente nos momentos em que for dividir o espaço com condutores (ao atravessar uma rua, por exemplo), em que estará mais exposto ao risco.

3.1. Como deve circular?

Existem lugares específicos para circulação de pedestres: calçadas (ou passeios), passagens subterrâneas, passarelas e acostamentos (nas vias rurais). Só quando não existirem ou quando não apresentarem condições de uso, o pedestre poderá caminhar pela pista de rolamento, em sentido contrário ao fluxo de veículos e, se estiver em grupo, deve circular em fila única.

Para atravessar uma rua, o pedestre deve utilizar a faixa de travessia ou uma passagem apropriada (subterrânea ou passarela), sempre que estiver a até 50 (cinquenta) metros de distância. Deve iniciar a travessia apenas quando lhe for dada a preferencial ou quando não houver aproximação de veículos. Se não existir faixa ou passagem, o cruzamento da via deverá ser feito em qualquer ponto, de preferência onde for possível visualizar melhor os veículos.

Quando houver semáforo, o pedestre deve obedecer aos sinais luminosos. De qualquer forma, com ou sem faixa, é sua responsabilidade observar a visibilidade, distância e velocidade dos veículos, certificando-se de que pode atravessar sem obstruir o trânsito. E, uma vez iniciada a travessia, não aumentar o percurso, demorar-se ou parar sobre a pista sem necessidade. Quanto menor a distância a ser percorrida até o lado oposto da via e, portanto, quanto menos tempo permanecer sobre a pista de rolamento, menor a exposição e o risco de ser atropelado.

No caso de proximidade de veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, os de polícia, os de fiscalização e operação de trânsito e as ambulâncias, em serviço (dispositivos sonoros e luminosos acionados), os pedestres deverão aguardar na calçada, só atravessando a via após terem passado pelo local.

3.2. O que não deve fazer?

O pedestre não deve andar nas pistas de rolamento, exceto quando for atravessá-las, o que não é permitido nos viadutos, pontes, túneis e áreas de cruzamento.

4. Passageiro

4.1. Como deve circular?

Assim como os condutores, todo passageiro deve utilizar o cinto de segurança, que é obrigatório em todos os veículos automotores, com exceção das motos. Isso inclui, por exemplo, carros, caminhões, vans e ônibus, tanto nos bancos da frente quanto nos de trás. Apenas quando a viagem tem a possibilidade de ser feita em pé, nos percursos autorizados (como em ônibus urbanos e algumas linhas intermunicipais), o passageiro não precisa usar o cinto de segurança.

Passageiros com até 10 (dez) anos de idade devem ser transportados de acordo com regras específicas em veículos particulares, conforme segue:

Até um ano de idade: deve-se utilizar o BEBÊ CONFORTO, fixado pelo cinto de segurança no banco traseiro, de costas para o motorista e em um ângulo de 45°, evitando o risco do efeito “chicote” do pescoço, e cujo engate entre as pernas impede que o bebê escorregue;

De 1 (um) a 4 (quatro) anos: deve-se utilizar a CADEIRINHA, presa ao cinto de segurança no banco traseiro do veículo, fixada de frente para o motorista;

De 4 (quatro) a 7 (sete) anos e meio: deve-se utilizar o ASSENTO DE ELEVAÇÃO, que faz com que a criança fique mais alta e o cinto de segurança passe sobre o ombro, osso central do peito e quadris, como projetado, e não sobre a barriga e pescoço, como estaria, se estivesse sentada direto no banco traseiro;

De 7 (sete) anos e meio a 10 (dez) anos: transportada ainda no banco traseiro. Embora a legislação preveja que nesta faixa etária a criança não precise utilizar nenhum dos dispositivos de retenção citados acima, recomenda-se observar se atingiu 1,45m. A partir dessa altura, o cinto de segurança passa nos locais corretos do corpo.

Os passageiros devem embarcar e desembarcar dos veículos sempre pelo lado da calçada ou do acostamento, onde estarão mais protegidos.

Os passageiros de moto devem ter no mínimo 7 (sete) anos de idade e condições de cuidar da própria segurança (segurando-se com firmeza). Da mesma forma que o condutor da moto, o passageiro deve usar capacete adequado ao tamanho de sua cabeça (existe numeração para isso também, assim como tem para calçados e roupas). Além disso, é importante que utilize roupas de tecido grosso, de preferência cobrindo a maior parte do corpo possível, evitando causar danos maiores em caso de pequenas quedas.

4.2. O que não deve fazer?

Nenhum passageiro pode ser transportado no compartimento de carga ou nas partes externas do veículo, sendo infração gravíssima viajar na caçamba de uma caminhonete, por exemplo.

Enquanto o veículo estiver em movimento, todos, inclusive o motorista, não devem abrir a porta, deixá-la aberta ou descer comprometendo a segurança dos outros usuários, principalmente pedestres e ciclistas.

5. Condutor Habilitado

Aqui se concentra a maior quantidade de regras, infrações e penalidades previstas na legislação. Existem 5 (cinco) categorias distintas de habilitação, dependendo do veículo a ser conduzido:

Categoria A: exigida para conduzir veículos de duas ou três rodas, como motocicletas e triciclos.

Categoria B: para conduzir veículos com mais de três rodas, peso até 3.500 kg (três mil e quinhentos quilogramas) e capacidade para no máximo 8 (oito) pessoas, além do motorista. Exemplos: carro e caminhonete. *Motor-home*, se não exceder os 8 (oito) lugares e peso de 6.000 kg (seis mil quilogramas).

Categoria C: para conduzir veículos utilizados em transporte de cargas com peso acima de 3.500 kg (três mil e quinhentos quilogramas). Exemplo: caminhão não articulado e trator.

Informação complementar: pelo Art. 144 do CTB, os tratores (de roda, de esteira, misto) ou equipamentos automotores destinados à movimentação de cargas ou execução de trabalho agrícola (de terraplanagem, de construção ou de pavimentação) só poderiam ser conduzidos na via pública por condutor habilitado na categoria C em diante; a partir da redação dada pela Lei 13.097/15, a categoria B também passa a ser aceita.

Categoria D: para conduzir veículos destinados ao transporte de passageiros com capacidade para mais de 8 (oito) pessoas além do motorista. Exemplos: *van*, micro-ônibus e ônibus.

Categoria E: para conduzir a combinação de veículos em que a unidade tratora se enquadre nas categorias B, C ou D e cuja unidade acoplada, reboque, *trailer* ou articulada tenha no mínimo 6.000 kg (seis mil quilogramas) ou capacidade para mais de 8 (oito) lugares. Exemplo: carretas. Nesta categoria se encontram os veículos de maior porte, e, portanto, os condutores com responsabilidade proporcional sobre a segurança de todos os usuários do trânsito, considerando a ordem decrescente defendida no art. 29 do CTB.

Nos processos de primeira habilitação, uma vez aprovado em todas as etapas, o condutor recebe um documento chamado Permissão para Dirigir, com validade de um ano. Neste período, não poderá cometer nenhuma infração de natureza grave ou gravíssima e nem duas infrações médias, sob pena de ter suspensa sua Permissão e precisar passar por todo o processo novamente, para obter nova Permissão.

Conseguindo cumprir essa exigência, obterá a Carteira Nacional de Habilitação (CNH), com validade máxima de 5 (cinco) anos, exceto no caso de condutores com mais de 65 (sessenta e cinco) anos, cuja validade máxima é de 3 (três) anos.

Caso o médico e/ou psicólogo responsáveis pelos exames identifiquem indícios de deficiência física, mental ou de progressividade de doença que possa diminuir a capacidade para conduzir o veículo, poderá ser estipulado um prazo de validade menor, como precaução, para que possam avaliar a evolução da limitação num intervalo menor.

Vencido o prazo de validade, o condutor deverá passar pelo processo de renovação da CNH conforme as etapas previstas na legislação vigente. Cabe lembrar ainda, que a CNH pode ser utilizada como documento de identidade em todo o território nacional.

5.1. Como deve circular?

Em primeiro lugar, o condutor deve estar devidamente habilitado. Isso significa que sua CNH deve estar dentro do prazo de validade e que só poderá conduzir veículos contemplados pela categoria para a qual se habilitou. Além disso, não poderá estar cumprindo as penalizações de suspensão ou cassação da CNH, impostas após processo administrativo e/ou judicial decorrente de infrações cometidas no trânsito.

Estando devidamente habilitado, o condutor deve conduzir veículo sempre com o documento original da sua Permissão para Dirigir ou CNH. Também é documento de porte obrigatório o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículos (CRLV). Deve, ainda, ter quitados os débitos relativos a tributos, encargos, multas de trânsito e ambientais, como o IPVA e o seguro DPVAT.

O condutor habilitado assume uma grande responsabilidade na segurança do trânsito, uma vez que sua condição oferece maior risco aos outros usuários da via (pedestres, ciclistas, carroceiros, *skatistas*) devido ao porte, à proteção e à velocidade, ampliados pela estrutura dos veículos. Deste modo, é fundamental que, independente do comportamento dos demais estar adequado ou não, o condutor tem o dever de cuidá-los em razão dos riscos que oferece à vida desses.

Em relação à velocidade, o condutor deve sempre respeitar os limites estabelecidos de acordo com as características técnicas da via e as condições de trânsito, sendo indicados por meio de sinalização (placas). Onde não houver indicativo de velocidade, o condutor deve seguir pela velocidade máxima permitida para cada tipo de via.

As vias rurais são divididas em dois subgrupos:

- Rodovias: vias pavimentadas (asfaltadas)
 - » de pista dupla
 - 110 km/h automóveis, caminhonetes e motos
 - 90 km/h demais veículos;
 - » de pista simples
 - 100 km/h automóveis, caminhonetes e motos

90 km/h demais veículos;

- Estradas: vias não pavimentadas
 - » 60 km/h para todos os veículos.

As vias urbanas são divididas em quatro subgrupos com os seguintes limites de velocidade:

- Via de Trânsito Rápido – vias com diversas faixas, sem semáforos, sem trânsito de pedestres e com grande extensão: 80 km/h.
- Via Arterial – avenidas com semáforos, cruzamentos e grande fluxo de trânsito, que ligam regiões de uma cidade: 60 km/h.
- Via Coletora – ruas que permitem o acesso e saída das vias arteriais, normalmente com semáforos e que permitem a circulação dentro de uma região da cidade: 40 km/h.
- Via Local – ruas de pequeno porte, com cruzamentos sem semáforo, pouco fluxo de trânsito e utilizadas normalmente para circulação local: 30 km/h.

Dispositivos de redução de velocidade, como tachões e lombadas, contribuem para que os condutores não esqueçam que assim devem proceder em certos trechos, como diante de escola, junto a paradas de ônibus, travessias, acesso a comunidades, interseção/rótula/cruzamento.

O condutor é responsável por garantir que todos os ocupantes do veículo utilizem o cinto de segurança, sendo, inclusive, penalizado se não o fizer.

Também é importantíssimo ao condutor respeitar as regras de preferência. Por exemplo, quando a manobra for de mudança de direção para acessar uma garagem, ou seja, uma propriedade situada ao longo da via (no CTB o termo utilizado é lote lindeiro), o condutor deve ceder a passagem aos pedestres e ciclistas, aos veículos que transitem em sentido contrário pela pista da via da qual vai sair, respeitadas as normas de preferência de passagem. Ao contrário, caso o condutor esteja ingressando em uma via a partir de um lote lindeiro, a preferência deve ser dada àqueles que por ela estejam transitando.

Não custa reforçar que condutores de veículos não motorizados e pedestres têm sempre prioridade em função da sua fragilidade e vulnerabilidade. Um bom exemplo é a faixa de travessia de pedestres, sobre a qual, não havendo semáforo, o pedestre tem sempre a preferência de passagem. Tendo semáforo, fica garantida a conclusão da travessia àqueles que já a tiverem iniciado, até que seja concluída, mesmo que ocorra sinal verde para o veículo.

Veículos em serviço de urgência, como ambulâncias, têm sua prioridade de passagem, preferencialmente pela faixa da esquerda. Veículos de tração animal, como carroças, devem ser conduzidos pela direita da pista, que é a de menor velocidade, junto à guia da calçada (meio-fio) ou acostamento.

O condutor de moto só pode circular nas vias utilizando, além do farol sempre aceso (noite e dia), capacete (com viseira ou óculos protetores), sendo recomendado o uso de vestuário de proteção (como luvas, calçado fechado, calças e jaquetas de tecido resistente).

Sempre que for ultrapassar um ciclista, além de reduzir a velocidade, o condutor de veículo automotor deve manter uma distância lateral mínima de 1,5m (um metro e meio), para que haja espaço suficiente entre eles para eventuais desvios (provocados por buracos ou outras irregularidades na pista, por exemplo) e para evitar que o deslocamento de ar desequilibre o ciclista.

5.2. O que não deve fazer?

Quem dirige um veículo sem possuir Permissão para Dirigir ou CNH comete infração gravíssima, sujeita à multa, sendo que o veículo fica retido até a apresentação de condutor habilitado. Se, ao fazê-lo, gerar perigo de dano, incorre, ainda, em um crime de trânsito, com pena de detenção de seis meses a um ano, ou multa.

Todos os condutores, independentemente da categoria de habilitação ou de utilizarem o veículo profissionalmente, estão proibidos de dirigir sob a influência de qualquer substância

psicoativa, como é o caso da bebida alcoólica.

O telefone celular e outros dispositivos móveis, que não chegam a afetar o trânsito se utilizados pelos passageiros, têm colocado todos os usuários em perigo ao desviar a atenção de pedestres e motoristas. Dirigir e utilizar o celular tornou-se um dos comportamentos campeões de infração, caracterizada não apenas pelo comprometimento de uma das mãos com o manuseio do aparelho, mas inclusive em caso de utilização conectada a fones de ouvido e *bluetooth*.

O condutor não deve exceder a velocidade máxima permitida, nem dirigir abaixo da metade dela (exceto se a via tiver mais de uma faixa de mesmo sentido e o condutor estiver na da direita), pois devagar demais também pode acabar atrapalhando o trânsito e provocando um acidente. Não pode obstruir a marcha normal dos demais veículos em circulação sem causa justificada.

O estado da via, do veículo e da carga, as condições meteorológicas e a intensidade do trânsito devem ser considerados constantemente pelo condutor para regular a velocidade mais adequada.

O condutor comete infração gravíssima quando deixar de dar preferência a pedestre que se encontre na faixa a ele destinada e/ou que não tenha conseguido concluir a travessia.

Também se enquadra como infração gravíssima transitar com o veículo sobre calçadas, passeios, passarelas, ciclovias, ciclofaixas, ilhas, refúgios, canteiros centrais e divisores de pista de rolamento, acostamentos, marcas de canalização de fluxo, gramados e jardins públicos. As exceções são abertas apenas para entrar ou sair dos imóveis ou estacionamentos e, no acostamento, exclusivamente no momento da conversão ou retorno para cruzar a pista à esquerda, caso não haja local apropriado para essas manobras.

O motociclista não pode transitar sem capacete, assim como seu passageiro. Também não pode se equilibrar em apenas uma roda ou fazer malabarismos. Embora ele não seja proibido de transitar no corredor entre outros veículos, deve observar o espaço de segurança lateral que precisa ser mantido para garantir a segurança de todos.

Dentre as penalidades que podem ser aplicadas sobre o condutor de acordo com a infração cometida estão a suspensão do direito de dirigir (que pode durar de dois meses a cinco anos e requer curso de reciclagem para ser revertida) e a cassação da Permissão para Dirigir ou CNH (o que impede o condutor de dirigir por dois anos, sendo após este prazo, necessário submeter-se a curso e prova de reciclagem, além de todos os exames necessários à habilitação).

6. Ciclista

Existem normas de circulação específicas direcionadas ao ciclista, tendo em vista que, embora também seja um condutor, o veículo que conduz possui características bastante diferenciadas em termos de propulsão, tamanho, potência e peso, dentre outras.

6.1. Como deve circular?

Para o ciclista transitar nas vias públicas, a bicicleta deve conter alguns equipamentos obrigatórios:

- Campainha (ou buzina);
- Espelho retrovisor do lado esquerdo;
- Sinalização noturna com retrorrefletores na frente (branco ou amarelo), atrás (vermelho), nas rodas e nos pedais (de qualquer cor). Estes elementos brilham quando incide uma luz, como a dos faróis dos automóveis, e possibilitam que a bicicleta seja vista mesmo de noite.

Quando houver ciclovia ou ciclofaixa, o ciclista é obrigado a transitar nela, o que é mais seguro que dividir espaço com veículos automotores. Quando não houver, ou esta não estiver

em condições de uso, deve utilizar o acostamento (nas rodovias) e os bordos da pista de rolamento. Embora possa escolher entre os lados esquerdo e direito da pista, é preferível manter-se à direita, onde a velocidade dos veículos costuma ser menor.

O sentido de direção obrigatório às bicicletas é o mesmo dos demais veículos, para que seu condutor também possa seguir a sinalização (parada no sinal vermelho, por exemplo) e evitar choques frontais, mais graves. Quando em grupo, deve andar em fila.

É recomendável ao ciclista manter uma distância segura dos veículos estacionados (pouco mais de um metro) em função das portas, para não ser surpreendido, caso algum condutor ou passageiro esqueça de que antes de abri-las deve primeiro se certificar de que isso não representa perigo nem para si nem para outros usuários.

Caso precise utilizar a calçada, pode descer da bicicleta e empurrá-la, pois assim o ciclista passa a ser um pedestre, tendo os mesmos direitos e deveres desse papel. Dessa forma, ele não coloca em risco as pessoas que estão caminhando.

6.2. O que não deve fazer?

O ciclista não pode pedalar em calçadas ou passeios, a menos que seja autorizado e sinalizado pela autoridade competente, o que é indicado, geralmente, através de placas específicas.

Não é permitido trânsito de ciclista em vias de trânsito rápido (como rodovias) que não contenham acostamento ou faixa própria para bicicleta (ciclovia ou ciclofaixa).

O ciclista também não pode circular sem segurar o guidom (pelo menos com uma das mãos, quando não estiver sinalizando a manobra), fazer malabarismos, equilibrar-se apenas em uma roda; ir rebocado por outro veículo; levar passageiro fora da garupa ou assento especial, carregar crianças que não têm condições de se cuidar sozinhas; transportar, arrastar ou empurrar objetos que possam atrapalhar sua condução ou que sejam perigosos para os demais usuários.



VIII. O COMPORTAMENTO QUE ASSUMIMOS NO TRÂNSITO CONDIZ COM O RISCO QUE CORREMOS DE FATO?

O risco se refere à possibilidade e probabilidade da ocorrência de algum evento indesejável e está associado a um perigo potencial, que pode resultar tanto em algum tipo de sequela quanto em morte.

Os motivos pelos quais as pessoas se comportam de modo arriscado e colocam a segurança de todos em perigo não podem ser explicados de forma simples, pois há várias questões envolvidas. Características sociais, coletivas ou individuais (vivências, valores, experiências, cultura), influenciam na forma como cada um de nós significa, percebe e reage ao risco.

Algumas pessoas se expõem porque não percebem que há riscos no trânsito. Isso faz com que elas negligenciem as medidas de segurança. O inverso também é verdadeiro: quanto maior a noção em relação aos riscos, maior a tendência a adotar comportamentos seguros e a se arriscar menos.

Não saber o motivo pelo qual determinada norma existe prejudica não só o seu cumprimento, como a própria percepção do risco, provocando uma maior exposição. Por exemplo, em relação à norma que proíbe a direção após o consumo de bebida alcoólica: se a pessoa não compreende que suas capacidades físicas e psicológicas ficam comprometidas ao beber, é pouco provável que perceba que dirigir nessas condições é um comportamento arriscado (e, por essa razão, proibido), estando mais inclinada a infringir a lei.

Acontece também de alguns motoristas terem uma percepção distorcida, mesmo não estando sob efeito de qualquer substância psicoativa, supervalorizando seu controle, perícia e habilidade ao volante. Assim, eles estão propensos a perceber os riscos de maneira genérica, desconsiderando que estão pessoalmente expostos ou expondo outras pessoas como, por exemplo, em condições adversas (luz, tempo, via, trânsito, veículo, condutor), nas quais os riscos aumentam e se faz necessário que o condutor dirija com um cuidado ainda maior.

Em geral, o fato de uma pessoa ter vivenciado situações de acidente consigo ou com outras pessoas favorece uma percepção mais real dos riscos. Por outro lado, o fato de não se envolver em acidente, até então, apesar de postura arriscada, contribui para a falsa sensação

de que nunca irá acontecer, e isso pode levar à repetição de comportamentos perigosos, inclusive cada vez com mais frequência. Exemplo: Insistir em usar o celular enquanto caminha na via pública ou dirige.

Sem contar que o convívio diário com os riscos do trânsito pode provocar sua banalização, a ponto de serem subestimados. Exemplo: Caminhar no acostamento junto a uma rodovia é um ato tão rotineiro e automático, que talvez não tenhamos a real percepção do quão vulnerável e frágil está o pedestre.

Em princípio, quando a pessoa desempenha diferentes papéis no trânsito, ela tem uma percepção mais global quando precisa interagir com outros participantes. Exemplo: Se o condutor de um veículo automotor também desempenha o papel de ciclista, é capaz de perceber melhor a importância de manter a distância de segurança em relação à bicicleta. Um pedestre que não sabe dirigir, por sua vez, talvez não perceba que o fato do condutor estar com a cabeça voltada para frente, em sua direção, não significa necessariamente que esse condutor o está vendo, pois pode ser que ele esteja atento aos espelhos retrovisores do carro.

A percepção infantil do trânsito é diferenciada da dos adultos, devido às suas características de desenvolvimento físico, cognitivo e psicológico. Podemos citar a capacidade limitada de avaliação do perigo, a aprendizagem predominantemente baseada em situações concretas, o pensamento mágico, o ponto de vista autocentrado, o entendimento sobre a morte em construção, a baixa estatura, o campo visual estreito, entre outros fatores. Exemplo: Para muitas crianças é difícil perceber que um veículo, que aparentemente está longe, é capaz de chegar rápido até ela; em seu imaginário um caminhão supostamente pararia mais rápido que uma moto em função do tamanho; a criança pode acreditar que a distância da travessia e, portanto, o tempo necessário para realizá-la, é sempre igual, desconsiderando que varia de um local para o outro conforme a largura da via.

A consciência e reflexão sobre as vantagens e desvantagens de se comportar de uma determinada maneira é outro fator que interfere na percepção do risco. Quanto maior o conhecimento necessário para a tomada de decisão, menos arriscada tende a ser a atitude. Exemplo: Onde há um fluxo intenso de pedestres em uma rodovia, o motorista consciente dos riscos de atropelamento, reduz a velocidade do veículo em respeito às pessoas.

Nada justifica arriscar vidas!

Mesmo diante de tantos e tamanhos riscos, muitas vezes, e por diversos motivos, não nos comportamos no trânsito da forma como deveríamos e isso contribui para que esses riscos aumentem.



IX. COMO PODEMOS REDUZIR OS RISCOS NO TRÂNSITO?

Os riscos presentes no trânsito podem ser potencializados ou amenizados, dependendo de nosso comportamento. Alguns comportamentos aumentam o risco de que um evento indesejado ocorra, por exemplo, pedestres dividirem o mesmo espaço com os veículos; dirigir sem habilitação, acima da velocidade permitida ou em desacordo com as condições de uma via. Em contrapartida, outros comportamentos podem atenuar ou mesmo neutralizar o risco, como atravessar em locais sinalizados, aguardar que o ônibus siga para depois atravessar, não utilizar o celular ao dirigir ou enquanto caminha na via.

Vejamos a seguir a relação entre determinado comportamento e os riscos inerentes, de modo que se possam fazer escolhas mais conscientes, cautelosas e responsáveis, em prol da segurança de todos.

1. Distrações

Quando nos deslocamos, seja a pé ou com um veículo, precisamos estar atentos a diversos elementos presentes no trânsito: às características do fluxo de veículos e pedestres, às orientações da sinalização, às indicações do semáforo, aos buracos ou outras irregularidades nas vias... Quando estamos conduzindo um veículo, ainda temos que estar atentos ao seu funcionamento e aos comandos necessários para operá-lo corretamente.

Ter atenção a todos esses elementos nos possibilita respeitar as normas, prever perigos e, se necessário, adotar comportamentos ainda mais cautelosos. Quando dividimos nossa atenção entre o trânsito e outra atividade, diminuímos significativamente nossa percepção desses elementos, aumentando os riscos de provocarmos acidentes ou não conseguirmos evitá-los. Quando a atenção é dividida entre duas ou mais atividades, aumentam as chances de não serem realizadas de maneira eficiente, por não estarmos suficientemente atentos ao que está acontecendo à nossa volta.

Desta forma, uma pessoa que está caminhando e, ao mesmo tempo, utilizando o aparelho celular, poderá não perceber um veículo se aproximando, ou a mudança de cor do semáforo, ou que há um obstáculo em seu caminho... Se estiver conduzindo um veículo e, simultaneamente, mexendo no rádio, poderá não perceber uma placa indicando a velocidade permitida, ou que um animal silvestre está atravessando à sua frente, ou que há uma curva acentuada a poucos metros, ou que uma criança corre atrás da bola no meio da rua... Portanto, qualquer atividade que possa desviar nossa atenção enquanto estivermos nos deslocando deve ser evitada.

Na condução de um veículo, não devemos utilizar o celular (para digitar ou falar, mesmo que seja no viva-voz), operar o rádio ou o GPS, assistir à televisão ou ao DVD, procurar objetos perdidos dentro dos veículos, manusear documentos, revistas, jornais e tantas outras tarefas. Caso seja necessário, devemos parar em local seguro e só continuar o trajeto após finalizarmos a atividade.

2. Velocidade

O CTB estipula limites máximos de velocidade para cada tipo de via. Estudos técnicos pelo órgão competente podem indicar a redução de tais limites, considerando o tipo de pavimentação, as características do local, o fluxo de pedestres e de veículos, o histórico de acidentalidade e a visibilidade do condutor, dentre outros aspectos.

Há algumas condições, porém, impossíveis de serem previstas nesses estudos, por serem temporárias ou transitórias. Assim, cabe aos condutores considerar, além dos limites de velocidade estabelecidos, as condições da via, do veículo, da carga, do tempo e a intensidade do trânsito. Essa precaução se justifica porque a velocidade do veículo está diretamente relacionada à ocorrência e à gravidade dos acidentes.

Quanto maior a velocidade:

- menor será o campo de visão do condutor, pois diminuirá a visão periférica, deixando de perceber elementos importantes ao seu redor, por exemplo, pedestres, ciclistas ou outros veículos;
- menor será sua capacidade de prever perigos, pois reduz sua percepção do que acontece no ambiente;
- menor será o tempo para frear ou desviar de algum obstáculo;
- maior será a probabilidade do condutor perder o controle do veículo, pois o movimento provoca deslocamento no ar, e parte deste ar acaba indo para baixo do veículo, suspendendo-o, provocando assim a perda de atrito do pneu com o solo;
- maior será a gravidade das lesões, caso um acidente ocorra, pois a velocidade também representa a “força” do movimento. Quanto mais “forte” a colisão, maior será o impacto sentido pelos envolvidos. Por exemplo, um pedestre tem 90% de chance de sobreviver ao ser atropelado por um veículo que circula a uma velocidade igual ou abaixo de 30 km/h, enquanto que a uma velocidade igual ou acima de 45 km/h, as chances de sobrevivência ficam abaixo de 50% em função da gravidade das lesões. Para os ocupantes de um automóvel, a uma velocidade de impacto de 80 km/h, a probabilidade de morte (em uma colisão) é vinte vezes maior do que numa velocidade de impacto de 30 km/h. Para se ter uma ideia da fragilidade do corpo humano frente a um atropelamento, o choque a 50 km/h pode ser comparado à queda de quase dez metros de altura, ou seja, equivalente ao 3º andar de um edifício.

Portanto, quanto maior a velocidade, menores são as chances de evitar e maiores são as chances de provocar acidentes que resultem em mortes, lesões graves e/ou danos materiais.

3. Ultrapassagem

A ultrapassagem é definida no CTB como “movimento de passar à frente de outro veículo que se desloca no mesmo sentido, em menor velocidade e na mesma faixa de tráfego”. Mesmo nas ultrapassagens, o limite de velocidade deve ser respeitado.

Quando realizada em rodovia de pista simples (apenas duas faixas, em sentidos opostos), a ultrapassagem pode oferecer grande risco de acidente, visto que o veículo precisa trafegar na faixa de sentido contrário até concluí-la e ainda retornar à faixa inicial. Os acidentes geralmente ocorridos durante essas ultrapassagens são chamados de “colisões frontais”,

cujas conseqüências, na maioria das vezes, são extremamente graves, pois o impacto sofrido pelos ocupantes dos veículos é proporcional à soma das suas velocidades.

Existem sinalizações verticais e horizontais que proíbem a ultrapassagem em locais de maior risco, geralmente devido à falta de visibilidade ou ao fluxo de pedestres.

Para diminuir esses riscos, o condutor deve:

- sinalizar com antecedência sua intenção de ultrapassar, acionando a seta;
- aguardar e dar a preferência quando outro veículo tiver sinalizado a intenção de ultrapassar;
- manter distância suficiente em relação ao veículo da frente, permitindo que outros veículos possam fazer a ultrapassagem;
- manter ou reduzir a velocidade ao ser ultrapassado;
- certificar-se de que a faixa da esquerda está livre e de que há tempo e espaço suficientes para a ultrapassagem;
- ultrapassar sempre pela esquerda e apenas nos trechos permitidos, nunca pelo acostamento;
- manter uma distância de segurança do veículo que vai à frente de modo que a visibilidade não fique prejudicada;
- manter distância em relação a quem está ultrapassando, deixando um espaço lateral de segurança;
- sinalizar ao voltar à sua faixa de condução;
- ao ultrapassar um ônibus que esteja em uma parada, reduzir a velocidade e manter a atenção, pois passageiros poderão estar embarcando ou desembarcando e atravessando a via;
- manter cuidado redobrado na presença de condições adversas.

Motociclistas devem ser cautelosos na ultrapassagem de veículos grandes, tais como caminhões ou ônibus. Esses veículos causam efeito de vácuo (deslocamento de ar) que pode desestabilizar a motocicleta. Para evitar tais riscos, o motociclista deve manter uma distância segura desses veículos durante a manobra de ultrapassagem (cinco metros, pelo menos). Em pistas simples, o mesmo efeito do deslocamento de ar poderá ser causado por veículos que vêm em sentido contrário. Para evitar ou minimizar esse efeito, é prudente o motociclista se manter mais próximo do acostamento quando perceber a aproximação de veículos grandes.

4. Equipamentos de Proteção

O cinto de segurança, o bebê conforto, a cadeirinha, o assento de elevação e o capacete são equipamentos que não impedem que um acidente ocorra, no entanto, caso aconteça, amenizam o impacto sofrido por condutores e passageiros, muitas vezes reduzindo significativamente a gravidade das lesões.

4.1. Cinto de segurança

O uso do cinto de segurança é obrigatório para todos os ocupantes do veículo. Tem a função de manter o condutor e os passageiros seguros aos bancos, evitando que eles se choquem contra as partes internas do veículo (para-brisa, direção, teto...) ou que sejam lançados para fora, em caso de incidentes.

O cinto de segurança protege tanto a pessoa que o está usando quanto os demais ocupantes, pois podem se chocar entre si, caso algum deles não estiver usando o cinto. A melhor forma de proteção contra as lesões decorrentes desses choques é exigir que todos os ocupantes utilizem os respectivos cintos.

Animais ou objetos não devem ser transportados soltos no interior do veículo pelo mesmo motivo. Animais domésticos podem ser acomodados em caixas específicas para

seu transporte, que devem ser seguras ao cinto de segurança. Bolsas e malas devem ser transportadas no porta-malas e, quando não for viável, fixadas no interior do veículo (atrás dos bancos dianteiros ou sobre o banco com cinto de segurança).

Os cintos de segurança mais comuns têm dois ou três pontos de fixação, sendo mais eficientes quanto mais pontos tiverem, pois terão mais condições de segurar o condutor/passageiro. O cinto de três pontos evita que a pessoa seja projetada para cima e para frente, pois passa pelo ombro, tórax e quadril (partes resistentes do corpo humano, capazes de aguentar impactos fortes). Já o cinto de dois pontos, quando passa na cintura, protege de ser arremessado para fora do veículo e para frente, porém não evita que o corpo se dobre.

Para que o cinto consiga proteger o usuário, deve ser usado corretamente, ajustado para passar pelas partes mais resistentes do corpo (ombros e quadril), o que não é possível para pessoas com altura inferior a 1,45m (geralmente crianças). Por isso a legislação exige a utilização de assentos de elevação (crianças de quatro a sete anos e meio), cadeirinha (um a quatro anos) e bebê conforto (até um ano de idade), cujos objetivos são o mesmo do cinto de segurança: manter a criança segura ao banco.

4.2. Capacete

Para ciclistas e motociclistas, o equipamento mais importante de proteção é o capacete, pois em caso de acidente ele amortece os impactos na cabeça e no pescoço, que são os responsáveis pela maioria das lesões graves e óbitos. Embora no Brasil não seja obrigatório para os ciclistas, seu uso é amplamente recomendado.

O motociclista e o carona devem, obrigatoriamente, usar o capacete, mas alguns cuidados são necessários para que se mostre eficiente:

- o tamanho do capacete deve ser adequado à cabeça, não podendo estar muito apertado ou frouxo;
- a cinta jugular deve estar afivelada, garantindo que o capacete permaneça em posição simétrica e não se desprenda da cabeça com o impacto;
- no caso dos motociclistas, a viseira deve estar fechada, para proteger o rosto e os olhos do vento e do impacto de insetos e detritos. O condutor deve usar óculos de proteção, caso o capacete não tenha viseira;
- para os ciclistas, o capacete não possui viseira, então recomenda-se também o uso de óculos para proteger os olhos;
- o capacete deve conter retrorrefletores na frente, atrás e nos dois lados (obrigatório para capacete de motociclistas). É recomendável que tenha algum retrorrefletor no capacete do ciclista também;
- o capacete deve ter o selo do INMETRO, indicando que seu modelo foi testado e aprovado segundo critérios de qualidade;
- é recomendável que o capacete seja trocado após três anos de uso frequente, pois suas espumas internas de proteção se danificam com o uso;
- o capacete deve ser inutilizado se o motociclista ou ciclista sofrer uma queda e bater com a cabeça, pois as espumas internas desse, que amortecem o impacto, se quebram e perdem a capacidade de proteção.

5. Travessia de Pedestre

Durante os deslocamentos a pé, os momentos de maior perigo são aqueles em que se precisa atravessar uma via onde os veículos transitam, aumentando os riscos de acidentes por atropelamento.

Mesmo em locais com semáforo e/ou faixa de travessia, é prudente que o pedestre avalie o fluxo dos veículos antes de atravessar, visto que nem sempre os condutores respeitam

as preferências de passagem. Considerar a velocidade dos veículos, o tamanho (visto que veículos maiores, mais pesados, precisam de mais tempo para reduzir a velocidade e parar), a largura da via e o tempo necessário para atravessá-la, bem como as próprias características físicas de mobilidade na condição de pedestre, são imprescindíveis para a segurança.

Os riscos das travessias em rodovias são ainda maiores, em decorrência dos limites elevados de velocidade (geralmente entre 80km/h e 110km/h).

Para diminuir os riscos durante as travessias, é importante que o pedestre tome alguns cuidados:

- utilizar, quando houver, lugares específicos para isso: faixas de travessia, passarelas e passagens subterrâneas. Quando não houver, escolher local de travessia onde seja visto pelos condutores, bem como consiga enxergar os veículos e estimar sua velocidade;
- obedecer à sinalização semafórica;
- aguardar o momento adequado para atravessar a via;
- concluir a travessia no menor tempo possível, fazendo-a em linha reta.

6. Ver e Ser Visto

A comunicação entre todos os usuários do trânsito é imprescindível para a segurança. Compreendendo as intenções de movimentação de cada um, poderemos prever eventos, adotar medidas de precaução e facilitar os deslocamentos. Para que isso seja possível, é necessário que os usuários VEJAM o que acontece ao redor e SEJAM VISTOS pelos outros participantes. Algumas medidas simples favorecem essa visualização, por exemplo:

- pedestres, ciclistas e motociclistas ficam mais visíveis quando utilizam roupas claras, sendo seu uso recomendável, principalmente durante a noite;
- as luzes do veículo e os dispositivos retrorrefletivos (de bicicletas e capacetes) devem ser verificados com frequência pelos condutores, garantindo que funcionem adequadamente;
- durante a noite, todos os usuários devem utilizar preferencialmente vias iluminadas;
- nem sempre os pedestres e ciclistas são vistos pelos condutores, por isso movimentar os braços de forma a indicar sua intenção no trânsito pode facilitar a visualização;
- o pedestre não deve aguardar em locais onde a visualização seja prejudicada, como subidas, arvoredos, curvas, esquinas ou atrás de carros estacionados;
- sinais sonoros, como um breve toque na buzina, podem ser utilizados para advertir usuários desatentos;
- condutores de veículos automotores têm pontos cegos (espaços ao seu redor que não conseguem enxergar, mesmo com o uso dos retrovisores), portanto devem diminuir a velocidade e, sempre que possível, olhar diretamente para os pontos não cobertos pelos retrovisores antes de realizar qualquer manobra;
- motociclistas, ciclistas e pedestres devem estar atentos aos automóveis, considerando o agravante dos pontos cegos;
- antes de desembarcar de ônibus ou automóveis, os passageiros devem se certificar, olhando para os dois lados, de que não correm risco de atropelamento;
- ao desembarcar de qualquer veículo, os passageiros devem aguardar que o veículo prossiga seu trajeto antes de atravessar a via;
- é recomendável que crianças atravessem as vias acompanhadas por responsáveis e que sejam ensinadas desde cedo a olhar para um lado e para o outro da via, virando bem a cabeça. A visão panorâmica das crianças é mais estreita que a dos adultos e eventos laterais podem ficar fora do alcance de seu campo visual;
- caminhar nas rodovias sempre oferece riscos. Andar pelo acostamento no sentido contrário ao fluxo permite ao pedestre visualizar os veículos que estão vindo pela faixa ao seu lado, aumentando as chances de se proteger, caso um veículo invada o acostamento.

De costas para os veículos o pedestre pode ser pego de surpresa;

- procurar se deslocar em grupo, pois uma maior quantidade de pessoas é mais facilmente visualizada pelos condutores.

7. Condições Físicas e Mentais

Durante nossos deslocamentos, utilizamos diversas funções físicas e mentais. Essas funções nos permitem enxergar o ambiente, captar sinais sonoros, prestar atenção aos eventos, analisar as situações e tomar decisões. Para isso, utilizamos nossas capacidades de visão, audição, atenção, pensamento, memória, raciocínio e planejamento. Quando essas capacidades sofrem alguma interferência, através de aspectos internos ou externos, seu funcionamento fica prejudicado, o que compromete a qualidade das atividades desenvolvidas, inclusive daquelas relacionadas ao transitar.

Condições físicas e mentais preservadas possibilitam a escolha de comportamentos responsáveis e seguros, reduzindo os riscos aos quais nos expomos. Nesse sentido, é importante estarmos atentos a alguns aspectos que podem interferir nas nossas capacidades.

8. Sentimentos e Emoções

Algumas situações sociais, familiares e pessoais provocam em nós sentimentos e emoções intensos, que acabam influenciando nossa maneira de perceber a realidade, agir e tomar decisões. O medo, a ansiedade, o estresse e a raiva são exemplos desses sentimentos. Dependendo de sua intensidade, interferem diretamente nos nossos comportamentos e na capacidade de analisar situações com cautela, adotar medidas de precaução, escolher comportamentos seguros e conter impulsos destrutivos. Por isso, é importante estarmos atentos a estes sentimentos e, quando tomados por emoções fortes, evitarmos caminhar em vias públicas ou conduzir veículos.

9. Sono e Fadiga

O sono é imprescindível para o funcionamento normal do nosso corpo, incluindo todas as funções físicas e mentais. Dormir bem (qualidade e tempo) reestabelece o sistema imunológico, relaxa os músculos e descansa o organismo, repondo nossas energias e nos preparando para mais uma etapa de atividades. Quando não conseguimos descansar de forma adequada, a fadiga interfere significativamente em diversas funções relacionadas às nossas ações como pedestre ou condutor: dificulta a concentração, a percepção do que acontece no ambiente, a memória, a disposição, os reflexos, o raciocínio e a coordenação motora, dentre outras. Alguns estudos indicam, inclusive, que conduzir com sono é o mesmo que conduzir alcoolizado, tamanho é o risco inerente a esse comportamento.

Não devemos, portanto, transitar quando sentimos sonolência, sono ou fadiga. Precisamos respeitar o descanso necessário ao nosso corpo, sendo que o tempo para nos reestabelecermos varia de acordo com o quanto de energia utilizamos. Esse cuidado, além de evitar acidentes, promove saúde e potencializa nossas capacidades físicas e mentais.

10. Uso de Substâncias Psicoativas

As substâncias psicoativas são aquelas que interferem no funcionamento do sistema nervoso central (SNC), que comanda o estado físico e mental do ser humano, causando alterações no comportamento, no humor e na consciência. Essas substâncias estão presentes em medicamentos, plantas, flores e drogas sintéticas. São classificadas em três categorias:

- Estimulantes: aceleram o funcionamento do SNC e apresentam como sinais e sintomas

a agitação, excitabilidade, insônia/hipervigilância e outros efeitos. Podemos citar nesta categoria a nicotina (presente no tabaco), a cafeína (encontrada no café, chá e mate), as anfetaminas (componente de medicamentos controlados) e drogas ilícitas, tais como a cocaína e o *crack*.

- **Perturbadores:** produzem modificações no funcionamento do cérebro que alteram a percepção da realidade. Podem ocorrer disfunções na percepção como delírios, alucinações e alterações na capacidade de discriminar medidas de tempo e espaço. Nesta categoria estão a maconha, a psilocibina (presente em alguns cogumelos) e algumas drogas sintéticas, como o LSD e o *ecstasy*.

- **Depressores:** tornam mais lento o funcionamento do SNC. Os principais sinais e sintomas provocados são: sonolência, lentificação motora e do pensamento, redução da reatividade à dor, redução da ansiedade, dos reflexos e da atenção e aumento no tempo de reação. Dentre as drogas depressoras estão algumas utilizadas para fins médicos, como os indutores de sono (soníferos), os ansiolíticos, os analgésicos, os anestésicos e o álcool.

A condução de veículo automotor sob efeito de álcool representa um dos maiores problemas enfrentados no trânsito atualmente. Seu efeito inicial, de euforia e desinibição, comumente provoca coragem, inclusive para tomar atitudes imprudentes e ilegais, uma vez que inibe o medo de sofrer alguma punição. Posteriormente, age sedando os nervos excitadores, provocando sonolência, descontrole, tristeza, dificuldades motoras e prejuízos de memória.

Sua ingestão compromete a capacidade de perceber e reagir a estímulos e fazer julgamentos. A destreza, a tomada de decisões e outras habilidades necessárias ao ato de dirigir ficam prejudicadas antes mesmo de se tornarem notórios os sinais físicos da embriaguez. Além da diminuição dos reflexos e da percepção do risco, o efeito dessa substância no organismo também interfere nas capacidades de atenção, visão e vigilância, na noção de distância e na estimativa de velocidade.

A ingestão de bebidas alcoólicas também aumenta o tempo de reação, que normalmente leva cerca de um segundo, para até três segundos em resposta ao mesmo estímulo. Tal diferença, embora pareça insignificante, incide na distância percorrida pelo veículo após sua frenagem e pode ser decisiva quando houver necessidade do condutor desviar de obstáculos, aumentando as chances de um acidente.

As substâncias psicoativas comprometem a capacidade de transitar não apenas no momento em que são usadas, produzindo também efeitos residuais, como a “ressaca” do álcool, que afeta os reflexos do condutor, ou o “efeito rebote” da anfetamina, como a depressão, o sono ou a fadiga.

Ao fazer uso de qualquer substância psicoativa, seja ela lícita ou ilícita, a atitude mais prudente é não transitar em vias públicas, em especial conduzir veículos, pois muitas capacidades podem estar alteradas e comprometer funções físicas e mentais importantes para a condução segura.



X. COMO TRABALHAR O TEMA TRÂNSITO COM DIFERENTES PESSOAS?

Todos, independentemente de idade, devemos ser educados para o trânsito. Mas a verdade é que não temos a mesma perspectiva em relação ao trânsito, nem aprendemos da mesma forma. As características do desenvolvimento cognitivo, físico e emocional, em transformação ao longo da vida, interferem tanto na mobilidade diferenciada de crianças, jovens, adultos e idosos, quanto em seus processos de aprendizagem.

Na infância, a maneira de perceber e de se relacionar no ambiente, inclusive no trânsito, é diferente de como acontece com os adultos, assim como também difere a capacidade de aprender a esse respeito. Dependendo da fase do desenvolvimento, são característicos determinados comportamentos e aprendizagens.

1. Comportamento

Não se pode esperar que a pessoa tenha condições desde cedo de cuidar sozinha da própria segurança, ou que, com o passar do tempo, tenha a mesma destreza para realizar uma travessia ou subir/descer do ônibus. Conforme crescemos, a nossa altura favorece que vejamos e sejamos vistos no trânsito.

À medida que amadurecemos, desenvolvemos capacidades e atitudes decisivas à nossa segurança:

- avançamos no descentramento (que significa considerar o ponto de vista das outras pessoas);
- aperfeiçoamos a noção de perigo;
- conseguimos estabelecer a associação entre ação e consequência;
- analisamos melhor as circunstâncias;
- calculamos a relação entre grandezas variáveis, tais como distância, tempo e velocidade, entre outras.

2. Aprendizagem

Inicialmente a apropriação (de si e do mundo) se dá basicamente pela observação, imitação, ensaio e erro, manipulação de objetos, experimentando sensações, no plano concreto. Já com o passar do tempo e maior domínio da linguagem, também se aprende mais no plano

abstrato, por meio de conversas, explicações e orientações.

Assim, as características de desenvolvimento devem ser consideradas pelo educador de trânsito, escolhendo a metodologia de ensino a partir dos objetivos traçados, conforme o público junto ao qual pretende atuar, com vistas a uma aprendizagem mais significativa e a um comportamento mais seguro no trânsito.

Para auxiliar o professor quanto ao tipo de atividade adequada apresentamos, a seguir, orientações gerais e alguns exemplos. Ressaltamos que cabe a cada multiplicador selecionar e fazer as devidas adaptações, considerando as características específicas de seu público. Quanto melhor conhecer o grupo, suas limitações e potencialidades, maior a chance de atingir seu objetivo.

3. Orientações Gerais

- Priorize assuntos que tenham relação com o cotidiano da escola e de seus alunos, de modo que possam se identificar e estabelecer relações dos conteúdos com suas próprias vivências e atitudes;
- Promova espaços para a troca de experiências, através da escuta uns dos outros;
- Valorize as experiências, saberes e expectativas (interesses, preferências, curiosidades, dúvidas, anseios...), tomando tais conhecimentos como ponto de partida para novas aprendizagens;
- Explore diferentes papéis exercidos no trânsito (pedestre, passageiro, condutor, ciclista...), destacando aqueles que os envolvidos já desempenham;
- Observe a adequação da linguagem dos conteúdos para um maior nível de compreensão;
- Utilize diferentes estratégias de aprendizagem (lúdicas, literárias, tecnológicas, musicais, corporais, cinestésicas, sensoriais...);
- Insira o tema trabalhado na perspectiva das áreas do conhecimento, estabelecendo correlações com a matriz curricular de maneira interdisciplinar e, preferencialmente, transversal;
- Enfatize a importância do que está sendo estudado, demonstrando sua utilidade prática, criando oportunidades para que esses conhecimentos sejam aplicados;
- Garanta a participação ativa do estudante em todo o processo de aprendizagem, envolvendo o planejamento, a metodologia e a avaliação;
- Analise a necessidade de retomada, reforço e/ou ajuste dos conteúdos trabalhados.

4. Exemplos de Atividades

Jogos - É possível utilizar os jogos com finalidades pedagógicas, visando à aprendizagem do assunto em questão, à obediência a regras e ao exercício da cooperação. O lúdico por si só proporciona aos participantes uma série de benefícios, como o desenvolvimento de capacidades cognitivas, psicomotoras, sensoriais e emocionais.

Dramatização - Representação simbólica que encena a narrativa de uma situação real ou fictícia, através da qual se pode trabalhar diferentes aspectos relacionados ao tema, promovendo a reflexão e a conscientização, tanto por parte de quem encena quanto de quem assiste.

Debate - A troca de ideias organizada pode se constituir em uma ótima intervenção pedagógica, à medida que exige o posicionamento crítico e a argumentação fundamentada entre os participantes. O debate amplia as percepções e permite o levantamento de hipóteses. É importante a atuação de um mediador na organização das discussões.

Vídeos - Os vídeos são um ótimo recurso para estimular a troca de ideias, levantam

problemas, propõem soluções e trazem muitas informações, sendo aliados no exercício da produção textual (discussões, reflexões e interpretação de fatos). Alguns cuidados são importantes no uso de vídeos: a) a adequação à faixa etária do público atingido; b) o tempo de duração do vídeo, que deve ser curto; c) a variação do tipo de vídeo utilizado em uma mesma intervenção; d) a qualidade das imagens do vídeo; e) o momento do uso do vídeo (evitar após almoço ou em horários em que as pessoas ficam mais sonolentas).

Há outras tantas técnicas que o multiplicador pode aproveitar em sua prática, tais como saída de campo, experimento dirigido, questionário, leitura e produção textual, enigma, pesquisa, entrevista, gincana, vivência em família, trabalho em grupo... O importante é que o multiplicador tenha clareza de que suas escolhas metodológicas têm um impacto direto (que pode ser tanto positivo quanto negativo) no trabalho desenvolvido e que estas, portanto, devem ser criteriosas.

É essencial que a cada atividade o multiplicador verifique sua repercussão a curto e médio prazo. A forma como os participantes respondem a ela, o que demonstram em termos de envolvimento, interesse, satisfação e conclusões, deve servir como parâmetro à avaliação necessária.

Uma boa dose de sensibilidade, associada à criatividade, resulta em alternativas construtivas de atividades direcionadas para todos os públicos.



XI. QUAL A MELHOR ABORDAGEM PARA ENVOLVER O PÚBLICO COM O TEMA TRÂNSITO?

Depende do público!

Ao planejar ações de Educação para o Trânsito, o multiplicador precisa pensar em como comunicar o assunto que considera importante de um jeito que possa provocar reflexão que resulte em comportamentos seguros.

Conforme a relação estabelecida com o público a que se destina, identificamos, pelo menos, quatro tipos diferentes de abordagem. É importante conhecer as características de

cada uma delas para poder fazer uma escolha adequada ao trabalho que se quer desenvolver, à sua finalidade pedagógica e ao público envolvido.

1. Impacto

Como o próprio nome sugere, a ideia é impactar o público. Por exemplo, apresentando as consequências do comportamento inadequado no trânsito através de cenas chocantes de acidentes ou de suas consequências, para que o público perceba a gravidade dos eventos de trânsito e se sensibilize, desaprovando comportamentos imprudentes dos outros e, especialmente, os seus. Recomenda-se que sua utilização seja de forma contextualizada e, preferencialmente, articulada com outras abordagens.

É preciso fazer um uso adequado para que essa abordagem seja efetiva. Apresentar imagens de violência de forma excessiva e indiscriminada pode provocar o efeito inverso, banalizando esse tipo de imagem e/ou provocando a rejeição desse conteúdo.

A idade do público é um aspecto que necessariamente precisa ser considerado na utilização dessa abordagem. Crianças e jovens reagem de maneira diferente dos adultos a cenas de violência. Crianças não devem ser expostas a essas cenas e têm mais dificuldade em compreendê-las, pois podem provocar medo e não necessariamente levar à aprendizagem. Os jovens, por sua vez, costumam sentir atração pelos riscos e se consideram imunes à violência. Não costumam se mobilizar quando o assunto é a morte, mas são mais sensíveis aos materiais que abordam o sofrimento da família e amigos e as sequelas de acidentes.

2. Informação

A informação é a base para qualquer tomada de decisão. Essa abordagem informa ao público sobre as regras de circulação e conduta, infrações, sinalização e dicas de segurança; procura orientar os usuários do trânsito, destacando a relação entre o eventual não cumprimento das normas, os riscos e as penalidades previstas, para que adotem um comportamento seguro e responsável.

Parte-se do princípio que o acesso à informação, seja através de dica, esclarecimento ou outro tipo de demonstração, é básico para a compreensão da importância e atendimento às regras. O cumprimento às regras deve considerar três dimensões: conhecimento, compreensão de sua finalidade (para que existe) e saber aplicá-las no trânsito.

Mesmo que por vezes as orientações apresentadas não sejam uma novidade, não custa reforçar, já que, sem reconhecer a importância das regras, fica difícil obedecê-las e, por diferentes motivos, várias delas ainda não são colocadas em prática.

É preciso considerar que a mera transmissão de informações não garante a eficácia do processo educativo, pois uma mudança de comportamento não ocorre de forma automática.

3. Mobilização Social

Mobilizar significa reunir um conjunto de participantes, a partir da iniciativa de alguns, chamando a atenção de outras pessoas para a importância de determinada questão. Esta abordagem se caracteriza por mobilizar a sociedade na busca de soluções conjuntas para as questões de trânsito, em defesa da vida, segurança e qualidade na circulação, levando-a a articular movimentos maiores com os diferentes setores, instituições, ONGs, fundações, etc.

Os movimentos em torno de causas ambientais são um ótimo exemplo para compreendermos a força que tem a união das pessoas por um objetivo comum. Geralmente, têm grande visibilidade na mídia e por isso ganham atenção da sociedade em geral, que de alguma forma pressiona órgãos governamentais a se posicionarem frente às reivindicações.

Uma melhor utilização do espaço público pode funcionar da mesma forma, se os movimentos ganharem repercussão e força; tanto em termos de mudança comportamental dos usuários das vias, quanto de pressão para uma resposta por parte dos órgãos competentes.

4. Construção do Conhecimento

O trabalho de Educação para o Trânsito nesta abordagem requer uma proposta sistemática, processual e contínua para que seja o mais efetivo possível. Por isso costuma ser desenvolvido junto a instituições formais de ensino, como escolas, através da figura do professor.

Ligada a atitudes e valores, tem como foco central a preservação e a qualidade de vida. A vivência concreta no espaço público, que vai desde os ambientes menores e mais próximos dos alunos (como o escolar e a comunidade da qual fazem parte), até os ambientes maiores, envolvendo rodovias e centros urbanos. Oferece a experiência de situações reais de circulação, aprendizagem de deveres e direitos, relações interpessoais, que merecem ser exploradas pelos multiplicadores.

Aqui o importante é aproveitar todas as oportunidades para desenvolver junto ao público questões relacionadas à formação de valores morais para uma convivência pacífica, inclusive no trânsito, pois só temos a ganhar quando formamos sujeitos preparados para o exercício da cidadania.

A construção do conhecimento, em princípio, demanda mais tempo, porém proporciona maiores chances de passar da posição de expectadores à de agentes transformadores.

As diferentes abordagens podem se complementar, dependendo dos objetivos da ação proposta. Ou seja, não é necessário escolher apenas uma, mas, no contexto educativo, analisar quais delas têm maior potencial de contribuir para a conscientização do público envolvido, lembrando que quanto maior a diversidade de abordagens, mais chances de sensibilizar um número maior de pessoas.



XII. COMO O PROFESSOR PODE MULTIPLICAR O TEMA TRÂNSITO?

Estamos satisfeitos com o trânsito que temos? Ele atende às nossas necessidades de locomoção? Esse espaço se mostra democrático, ético e equitativo, como todos desejamos? O que se pode fazer de diferente para tornar o trânsito mais seguro? Se as pessoas podem mudar, o trânsito também pode! Justamente o fato de termos escolhas é que pode fazer a diferença.

Toda mudança começa a partir de si mesmo e está diretamente ligada a uma escolha. Começa por uma reflexão, mas requer avançar para a ação. Pequenas atitudes podem produzir grandes diferenças!

Ao percebermos a necessidade de mudança temos, ao mesmo tempo, que pensar na possibilidade de realizá-la. Aí entra o seu trabalho, professor multiplicador! Ele será um agente social de transformação no trânsito, à medida que proporciona a reflexão e a disseminação do conhecimento.

O professor multiplicador pode incentivar, apoiar, propor e colocar em prática ações de multiplicação a partir de sua posição de liderança e de formador de opinião, do seu preparo sobre o tema, de seu conhecimento da realidade e das pessoas com as quais escolhe trabalhar.

A multiplicação implica difundir os conhecimentos necessários para promover a reflexão e a mudança, sendo o grande desafio instigar as pessoas a ampliem sua compreensão sobre o tema, colocando em prática o que for aprendido.

Para tanto, a proposta de multiplicação de Educação para o Trânsito deve buscar alinhamento, no sentido de que as etapas previstas estejam integradas e sejam coerentes entre si, sendo responsabilidade do multiplicador zelar por sua coerência e qualidade.

Sabemos que toda ação educativa requer um mínimo de organização, evitando-se ações desnecessárias, improvisos e resultados frustrantes. Assim, o planejamento em Educação

para o Trânsito permite pensar sobre as mudanças pretendidas e as etapas necessárias à sua concretização. Ele orienta o caminho, aumentando as chances de êxito, buscando detectar os problemas que ameaçam a segurança das pessoas no trânsito para realizar um trabalho preventivo.

Existem diferentes formas de se planejar uma ação. Entendemos que trabalhar através de projetos possibilita um planejamento que respeita os pontos de vista dos participantes e as características culturais da comunidade a que se destina. Para tanto, é preciso integrar a necessidade percebida, os objetivos e as estratégias de ação, bem como sua adequação ao público.

A seguir, descreveremos uma sugestão de roteiro para a elaboração de projetos:

Dados de identificação: incluir título, escola ou comunidade com a qual será desenvolvido o projeto, município, data e responsável;

Justificativa: descrever a compreensão da realidade e das necessidades que orientarão o trabalho, bem como os motivos para se colocar o projeto em prática. Quanto mais qualificadas forem as informações sobre a situação, melhor será para definir a questão a ser desenvolvida e maior a relevância do projeto;

Tema: delimitar o assunto foco do projeto;

Objetivos: definir o que se quer alcançar com o projeto e os resultados esperados em seu período de duração;

Estratégias metodológicas e recursos didático-pedagógicos: especificar como o projeto será desenvolvido, quais as atividades previstas, sua adequação ao período de duração e os recursos que serão utilizados com vistas a alcançar os objetivos de acordo com a justificativa;

Avaliação: definir de que forma será acompanhado o projeto (quais critérios e instrumentos, quem irá participar) de modo a verificar o alcance dos objetivos, a adequação das estratégias metodológicas e dos recursos didático-pedagógicos, as dificuldades enfrentadas, os ajustes necessários e a conveniência da continuidade ou desdobramento do projeto.

O projeto, além de ser construído para atender a uma determinada realidade e situação, também deve estar de acordo com as possibilidades do multiplicador. É preciso avaliar quais desafios se tem condições de assumir, levando em conta que o trânsito envolve aspectos diversos e complexos. As mudanças pretendidas devem ser possíveis, sob risco de não serem atingidos os resultados esperados.

A definição criteriosa de objetivos praticáveis é fundamental para que possam ser demonstrados em ações concretas. As estratégias e os respectivos recursos didático-pedagógicos precisam estar alinhados entre si e aos objetivos. O ideal é organizar os recursos (humanos e materiais), detalhando os momentos de utilização, conforme as estratégias correspondentes.

Enfim, um projeto de Educação para o Trânsito vai sendo construído à medida que o multiplicador passa a ter clareza de suas próprias intenções, delimitando com quem irá trabalhar, o que pretende fazer e como será desenvolvido o projeto.

MENSAGEM FINAL

Prezado(a) professor(a),

Se você chegou até este momento da leitura de nosso material, acreditamos que seu interesse por trabalhar com Educação para o Trânsito na escola já foi despertado. Desejamos que nosso material seja útil como um subsídio inicial para o desenvolvimento deste trabalho em sua comunidade escolar, contribuindo para a construção de um processo pedagógico comprometido com a cultura de paz e segurança no trânsito, com vistas ao bem comum e à preservação da vida. Contamos com a sua contribuição!

ANEXO I

1. SINALIZAÇÃO DA VIA

Refere-se aos sinais e códigos que são colocados na via (ruas, estradas, caminhos, trilhas, calçadas, entre outros), através de placas, pinturas ou outros elementos, que transmitem informações importantes aos usuários e organizam a circulação de pessoas, veículos e animais.

Sinalização Vertical

Normalmente é expressa através das placas, fixadas ao lado das vias ou suspensas sobre elas. Podem ser de três tipos:

Regulamentação:

Informam as condições, proibições e obrigações no uso das vias. Sua mensagem é válida daquele ponto em diante. O desrespeito a elas constitui infração. Sua forma padrão é circular e as cores são vermelha, preta e branca.

Exemplos:



Indica a velocidade máxima que o condutor pode circular naquela via ou naquele trecho (no caso, sessenta quilômetros por hora).



Indica que naquele trecho o condutor não poderá ultrapassar o veículo à frente utilizando a faixa de sentido contrário.



Indica que naquele trecho o condutor não poderá estacionar seu veículo.

Existem duas placas de regulamentação que têm formatos diferentes, para facilitar a identificação: as que indicam “parada obrigatória” e “dê a preferência”.



Indica que o condutor deve parar seu veículo antes de cruzar ou entrar em outra via.



Indica que o condutor deve dar preferência de passagem ao veículo que circula na via em que vai entrar ou cruzar.

Advertência:

São placas que alertam os usuários quanto à aproximação de situações ou trechos de maior risco, em que a atenção deve ser redobrada. Suas cores padrão são amarela e preta. Exemplos:



Informa ao condutor que há trecho com trânsito de pedestres.



Informa ao condutor que há trânsito de ciclistas.



Informa ao condutor que há semáforo (sinaleira).



Informa que há um local de travessia de pedestres.



Informa ao pedestre a existência de trecho em que veículos transitam nos dois sentidos na mesma pista.



Informa ao condutor a existência de uma lombada e indica sua posição exata.



Informa risco de desmoronamento na pista.



Informa a possível presença de animais domésticos na pista.



A placa que sinaliza passagem de trem tem formato cruzado.



As placas que sinalizam obras possuem fundo na cor laranja. Informa ao condutor que há um trecho em obras.

Indicação:

Servem para educar os usuários ou para identificar as vias e os locais de interesse, orientar condutores sobre percursos, destinos, distâncias e serviços auxiliares. Podem ser:

Placas educativas:

Educam os usuários quanto aos comportamentos adequados e seguros. São em formato retangular, com fundo branco e letras pretas.

Exemplos:



Pedestre
atravesse
na faixa



Utilize a
passagem
protegida

LUZ BAIXA
AO CRUZAR
VEÍCULOS

USE O CINTO
DE SEGURANÇA

Placas de identificação:

Informam a localização do condutor. Em geral, têm fundo azul e letras brancas. Para as rodovias, têm fundo branco e letras pretas, com formato variado.

Exemplos:



Placas de orientação de destino:

Indicam a direção a ser seguida, o local de mudança de direção ou a distância que falta para chegar a determinados lugares. São em formato retangular, com letras brancas e fundo verde ou azul.

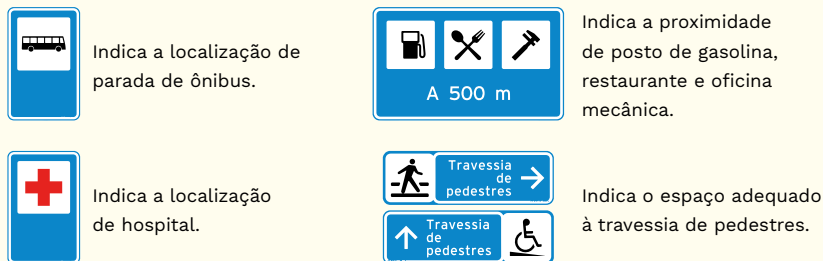
Exemplos:



Placas de serviços auxiliares:

Identificam e/ou indicam locais que oferecem serviços específicos. São em formato retangular, com letras brancas e fundo azul.

Exemplos:



Placas de atrativos turísticos:

Identificam e/ou indicam a direção de atrativos turísticos existentes. São em formato retangular, com letras brancas e fundo marrom.

Exemplos:



Sinalização Horizontal

Utiliza linhas, marcações, legendas e símbolos pintados no pavimento das vias ou colocados sobre eles. Serve para ordenar o fluxo de veículos e pedestres e também para complementar e/ou reforçar a sinalização vertical. A sinalização horizontal se apresenta em cinco cores: amarela, vermelha, branca, azul e preta.

Vejamos alguns tipos:

Marcas longitudinais:

Separam e organizam os veículos, de forma a circularem em filas e a não ultrapassarem o espaço destinado a outros usuários.

Exemplos:



A cor branca indica que a via é de sentido único. A faixa contínua indica que não são permitidas ultrapassagens ou mudanças de faixa naquele local. A faixa descontínua (seccionada) permite ultrapassagens ou mudanças de faixa naquele local.



A cor amarela indica que a via é de duas mãos. A faixa contínua indica que não são permitidas ultrapassagens ou mudanças de faixa naquele local. A faixa descontínua (seccionada) permite ultrapassagens ou mudanças de faixa naquele local. No caso das linhas duplas, o condutor deve respeitar sempre, das duas linhas, aquela que está mais próxima do seu veículo.

Marcas transversais:

Indicam o limite de parada do veículo (linhas de retenção e de “dê a preferência”), o local contraindicado para a parada do veículo (marcação de área de conflito), o local indicado para o pedestre atravessar a via (faixas de travessia de pedestres), dentre outros.

Exemplos:



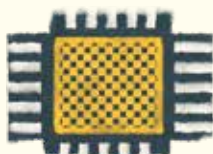
Linha de retenção com “PARE”



Linha de "Dê a preferência"



Faixa de travessia de pedestres



Marcação de área de conflito

Marcas de delimitação e controle de estacionamento e/ou parada:

Comuns em centros urbanos, indicam as áreas onde os condutores podem estacionar e/ou parar seus veículos e são geralmente complementares às placas de regulamentação.



Linhas amarelas próximas ou no meio-fio: indicam que é proibido parar e/ou estacionar (conforme a placa de regulamentação que geralmente acompanha).



Linhas brancas próximas ou no meio-fio: indicam que é permitido parar e/ou estacionar (conforme a placa de regulamentação que geralmente acompanha).



Linhas brancas perpendiculares ao meio-fio: permitem o estacionamento em ângulo, também conhecido como oblíquo.

Dispositivos auxiliares:

Em alguns trechos são utilizados elementos que objetivam aumentar a visibilidade da sinalização, forçar o condutor a reduzir a velocidade, oferecer maior proteção aos usuários e alertá-los quanto a situações de maior perigo. Há diversos tipos de dispositivos auxiliares, dependendo da sua função. Vejamos alguns deles:

Dispositivos delimitadores:

Servem para indicar os limites do espaço destinado aos fluxos de veículos e podem ser aplicados em suportes ou ao longo das vias. Quanto às cores, são utilizadas:

- Branco: para ordenar fluxos de mesmo sentido;
- Amarelo: para ordenar fluxos de sentidos contrários;
- Vermelho: para demarcar a borda da faixa oposta junto ao acostamento em rodovias de pista simples (duas faixas com mão dupla).

Exemplos:



Balizadores: unidades refletivas (que podem ser visualizadas à noite, com a luz dos faróis) colocadas em suportes.

Tachas (olho de gato): empregadas como reforço da marcação longitudinal, melhorando a visibilidade da via. Contêm unidades refletivas (que podem ser visualizadas à noite, com a luz dos faróis) e são aplicadas diretamente no pavimento.

Podem ser:



Monodirecionais: são brancas e contêm retrorrefletor da mesma cor em apenas um lado; utilizadas na divisão de faixas de mesmo sentido, acompanhando as linhas longitudinais brancas.



Bidirecionais amarelas: contêm retrorrefletores nos dois lados, ambos amarelos; utilizadas na divisão de faixas de sentidos opostos.



Bidirecionais brancas: um retrorrefletor é branco e o outro é vermelho; utilizadas nas linhas de bordo (entre a faixa e o acostamento).

Tachões: utilizados para reforçar a sinalização horizontal de proibição de ultrapassagem ou mudança de faixa em locais onde essas manobras não são permitidas. São amarelos e possuem retrorrefletores de cor igual à da linha que acompanha, podendo ser:



Monodirecionais: contêm retrorrefletores brancos em apenas um lado e são usados nas linhas longitudinais contínuas brancas e áreas especiais tipo zebrado.



Bidirecionais: contêm retrorrefletores amarelos nos dois lados e são usados na separação de faixas contínuas de sentidos opostos.



Supertachão: evita que os veículos avancem sobre áreas fora dos limites destinados ao tráfego (como ultrapassagens em local proibido). Pode ser nas cores amarela ou branca.

Dispositivos de uso temporário:

São elementos fixos ou móveis utilizados em casos especiais e temporários, como obras e situações de emergência. Têm o objetivo de alertar os condutores, bloquear ou canalizar o trânsito e proteger pedestres.

Exemplos:



Sinalização Semafórica (sinaleira)

São indicações luminosas direcionadas a condutores e pedestres, nas cores verde, amarela e vermelha. Podem ser de dois tipos:

Regulamentação:

Geralmente utilizada nos cruzamentos, tem a função de controlar os deslocamentos alternando o direito de passagem dos vários fluxos de veículos e/ou pedestres.

Para pedestres: são utilizadas duas cores, a VERDE (podem atravessar) e a VERMELHA (devem aguardar para atravessar). A luz intermitente (piscante) indica que a fase em que os pedestres podem atravessar está perto de terminar. Então não devem iniciar a travessia neste momento e os que já iniciaram devem concluí-la com brevidade.

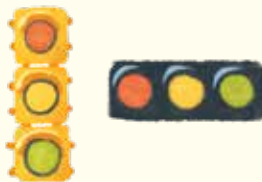
Exemplos:



Alguns semáforos contêm um botão a ser acionado pelo pedestre para interromper o fluxo de veículos. Ele deve apertar o botão e aguardar a mudança de cor do semáforo para iniciar a travessia, quando os veículos tiverem parado.

Alguns semáforos dispõem de aviso sonoro intermitente, além das luzes, para auxiliar a travessia de pessoas cegas. Enquanto a luz verde para os pedestres estiver acesa, o aviso sonoro permanece acionado, indicando que a travessia pode ser realizada. Quando o tempo está se esgotando, o sinal sonoro torna-se mais rápido e cessa antes que o sinal luminoso seja convertido para o vermelho para os pedestres e o direito de passagem seja concedido aos veículos.

Para condutores: são utilizadas três cores, a VERDE (indica que devem passar), a AMARELA (utilizada na transição entre verde e vermelha, indica que está se esgotando o tempo de passagem permitido, por isso o condutor deve parar o veículo) e a VERMELHA (obriga o condutor a parar).



Para ciclistas: geralmente é semelhante à de pedestres, possuindo duas cores (verde e vermelha) com os mesmos significados. É comum conter desenhos de bicicletas para diferenciar do sinal que é direcionado aos pedestres.



Advertência:

Tem a função de alertar para a existência de obstáculo ou situação perigosa, devendo o condutor reduzir a velocidade e adotar medidas de precaução. É composta por uma ou duas luzes de cor amarela intermitente (piscante). Exemplo:



Sinalização de Obras

A sinalização de obras é utilizada para que os usuários da via sejam advertidos sobre a intervenção realizada. Identifica seu caráter temporário, para que sejam preservadas as condições de segurança e fluidez no trânsito, bem como orientados sobre caminhos alternativos. Utiliza os mesmos sinais e elementos dos outros tipos de sinalização, mudando apenas as cores utilizadas nas placas, que passam a ser laranja e preta.



2. SINALIZAÇÃO DOS USUÁRIOS

Sinalização do veículo automotor

Os veículos contêm alguns elementos que facilitam a comunicação do condutor com os outros usuários das vias.

Luz indicadora de direção (seta ou pisca-pisca): indica aos usuários a intenção do condutor de mudar de direção, virar à esquerda ou à direita.

Pisca-alerta: luz piscante utilizada para indicar aos outros usuários que este veículo está imobilizado (troca de pneu, problema mecânico...) ou em situação de emergência.

Luz de freio: é na cor vermelha e atrás do veículo, serve para alertar aos demais usuários que o condutor acionou o freio e que os veículos atrás devem reduzir a velocidade.

Luz de marcha à ré: é na cor branca e atrás do veículo, indicando aos demais usuários que o veículo está se deslocando para trás (dando ré).

Sinal sonoro de marcha à ré: aviso sonoro intermitente acionado quando o condutor de determinados veículos (ônibus, caminhões de carga...) engata a marcha à ré. Reforça o cuidado para que usuários mantenham distância.

Buzina: sinal sonoro de advertência. Pode ser utilizada para alertar usuários a fim de evitar acidentes ou para informar a outro condutor que pretende ultrapassá-lo (fora das áreas urbanas). NÃO pode ser utilizada em locais (proximidade de hospitais, escolas...) ou horários proibidos, nem de forma prolongada. Das 22h às 6h é proibido utilizá-la independente de sinalização. Em alguns locais, outros horários de proibição são indicados pela sinalização vertical.

Triângulo: tem a função de informar aos usuários que há um veículo parado à frente. Deve ser colocado a uma distância de pelo menos 30 metros do veículo imobilizado, para que os usuários enxerguem a tempo e consigam tomar os cuidados necessários (diminuir a velocidade, por exemplo).



Gestos

Os gestos são utilizados pelos usuários para indicar suas intenções aos outros condutores ou pedestres, auxiliando a comunicação entre todos.

Gestos de pedestres: embora não exista lei que regulamente a sinalização por pedestres, em alguns lugares já existe a cultura do uso de gestos para demonstrar sua intenção de passagem aos condutores. Isso porque, ainda que na maioria dos casos o pedestre tenha preferência de passagem, nem sempre esse direito é respeitado. Para solicitar aos condutores o direito de preferência para atravessar uma rua, o pedestre, diante da faixa de travessia não semaforizada (sem sinaleira), pode chamar a atenção dos condutores indicando com o braço esticado e/ou com a mão aberta. Nesse exemplo, os condutores devem parar seu veículo antes da linha de retenção e só reiniciar sua marcha quando o pedestre estiver do outro lado da rua, na calçada ou acostamento.

Gestos de condutores: são utilizados para reforçar os sinais dos veículos (pisca-pisca), ou para se comunicar diretamente com pedestres, ciclistas e outros condutores, solicitando passagem, dando passagem ou indicando alguma manobra.



Dobrar à esquerda



Dobrar à direita



Diminuir a marcha ou parar

Gestos de ciclistas: diferente dos veículos automotores, as bicicletas não dispõem, obrigatoriamente, de luzes para facilitar a comunicação com outros usuários. Assim, a maneira mais comum do ciclista indicar suas intenções é através de gestos, como os exemplificados abaixo.



Dobrar à esquerda
Braço esquerdo esticado para a esquerda, palma para frente



Dobrar à direita
Braço direito esticado para a direita, palma para frente



Atenção, parando!
Braço esquerdo levantado para cima



**Atenção obstáculo/
problemas à frente!**
Braço esquerdo esticado ao lado do corpo, para baixo, ligeiramente para fora, com a mão esquerda com a palma para trás, abrindo e fechando



Seguindo em frente em cruzamento
Braço esquerdo erguido a altura do ombro, dobrado no cotovelo, mão para a frente, palma para dentro

PROPOSTA GESTOS INDICATIVOS DE INTENÇÕES PARA CICLISTAS
© ROGÉRIO LEITE @ 2009

Gestos dos Agentes da Autoridade de Trânsito: são utilizados pelos Agentes da Autoridade de Trânsito para organizar a circulação, significando ordens que devem ser obedecidas por todos. Os agentes geralmente utilizam esta forma de comunicação para controlar uma situação pontual, normalmente temporária (como congestionamentos, acidentes ou falta de energia elétrica que abastece os semáforos). Seus gestos se sobrepõem a qualquer outro tipo de sinalização (placas, linhas, semáforos...), devendo ser obedecidos sempre.



Braço levantado verticalmente, com a palma da mão para a frente.
Ordem de parada obrigatória para todos os veículos. Quando executada em interseções, os veículos que já se encontrem nela não são obrigados a parar.



Braços estendidos horizontalmente, com a palma da mão para a frente.
Ordem de parada para todos os veículos que venham de direções que cortem ortogonalmente a direção indicada pelos braços estendidos, qualquer que seja o sentido de seu deslocamento.



Braço estendido horizontalmente, com a palma da mão para frente, do lado do trânsito a que se destina.
Ordem de parada para todos os veículos que venham de direções que cortem ortogonalmente a direção indicada pelo braço estendido, qualquer que seja o sentido de seu deslocamento.



Braço estendido horizontalmente, com a palma da mão para baixo, fazendo movimentos verticais.
Ordem de diminuição da velocidade.



Braço estendido horizontalmente, agitando uma luz vermelha para um determinado veículo.
Ordem de parada para os veículos aos quais a luz é dirigida.



Braço levantado, com movimento de antebraço da frente para a retaguarda e a palma da mão voltada para trás.
Ordem de seguir.

Esses gestos do Agente são utilizados juntamente com sinais sonoros (apitos), que têm significados específicos: um silvo breve para liberar o trânsito; dois silvos breves para indicar parada obrigatória e um silvo longo para diminuir a marcha dos veículos.

Importante ressaltar que, além desses gestos, pequenas atitudes como a gentileza, a educação e a solidariedade assumem dimensões grandiosas, pois expressam o lado humano do trânsito. Assim, um singelo gesto com a cabeça, uma troca de olhares ou um sorriso afirmativo tornam a convivência nesse espaço mais agradável.

REFERÊNCIAS CONSULTADAS

BRASIL. Lei Nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997. Instituiu o Código de Trânsito Brasileiro. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 24 set. 1997. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503.htm>. Acesso em: 21 jun. 2016.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN. **Resolução n. 314, de 08 de maio de 2009**. Estabelece procedimentos para a execução das campanhas educativas de trânsito a serem promovidas pelos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_314_09.pdf>. Acesso em: 17 ago. 2017.

BRASIL. Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN. **Manual de direção defensiva: trânsito seguro é um direito de todos**. DENATRAN: Brasília: 2005.

OLMA, Maria. **Consciência sobre rodas**: primeira habilitação. Porto Alegre: Águia, [2010].

RIO GRANDE DO SUL. Departamento Estadual de Trânsito. **Educando para o trânsito**: caminhos e perspectivas. Porto Alegre: DETRAN/RS, 2011.

ROZESTRATEN, Reinier Johannes Antonius. **Psicopedagogia do trânsito**: princípios psicopedagógicos da educação transversal para o trânsito para professores do Ensino Fundamental. Campo Grande: UCDB, 2004.



EM DEFESA DA VIDA
DetranRS



GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL