

BOMBEIROS

CURSO PARA CONDU-  
TORES DE VEÍCULOS  
DE EMERGÊNCIA



# Curso para condutores de veículos de emergência

\*O conteúdo a seguir foi escrito pelo Ten Cel BM RR Reinaldo, sendo alterado e revisado em janeiro de 2018 pelo 1° Tenente BM Daniel TORQUATO Elias.

\*\*Embora esse material seja feito originalmente para condutores BM, ele foi alterado e adaptado para suprir as demandas de qualquer órgão da Segurança Pública.

\*\*\*A revisão feita neste material foi meramente de conteúdo.



## Sumário

1. Apresentação	6
2. Curso de condutores de veículos de emergência do CBMSC	7
2.1 Conteúdos da Apostila	8
1. Introdução	10
1.1 Trânsito	10
1.1.1 Como conseguir um Trânsito Seguro?	12
1.2 O Código de Trânsito Brasileiro (CTB)	13
1.3 O Sistema Nacional de Trânsito (SNT)	13
1.3.1 A Principal Responsabilidade dos Órgãos do SNT	13
1.4 Das Normas Gerais de Circulação e Conduta	14
1.4.1 Deveres de todos os usuários	14
1.4.2 Deveres dos condutores	14
1.5 Da Sinalização de Trânsito	15
1.5.1 Gestos do condutor	15
1.5.2 Sinais sonoros	15
1.5.3 Sinalização Vertical	15
Sinalização Horizontal	16
1.6 Da Segurança dos Veículos	16
1.7 Do Licenciamento	16
1.8 Da Habilitação	17
1.9 Das Infrações	18
1.10 Das Penalidades	18
1.11. Das Medidas Administrativas	18
1.12 Do Processo Administrativo	19
1.13 Dos crimes de Trânsito	20
1.13.1 Modalidades de culpa: Imprudência, Negligência, Imperícia	21
1.14 Legislação Específica para Veículos de Emergência	22
1.14.1 Responsabilidade do Condutor de veículos de Emergência	22
1.14.2 Considerações sobre o uso da sirene	23
1. Introdução	26
1.1 O Veículo	26
1.2 Manutenção periódica e preventiva	27
1.2.1 Funcionamento do veículo	27
1.2.2 Pneus	27
1.2.3 Cinto de segurança	28

1.2.4 Suspensão	29
1.2.5 Direção	29
1.2.6 Sistema de iluminação	29
1.2.7 Freios	30
1.2.8 Condutor (Como evitar desgaste físico relacionado a maneira de sentar e dirigir.)	30
1.2.9 Uso correto dos retrovisores	31
1.2.10 O constante aperfeiçoamento	33
1.3 Dirigindo ciclomotores e motocicletas	33
1.4. Via de trânsito	34
1.4.1 Fixação de velocidade	34
1.4.2 Curvas	35
1.4.3 Declives	35
1.4.4 Ultrapassagem	35
1.4.5 Estreitamento de pista	36
1.4.6 Acostamento	36
1.4.7 Condições do piso da pista de rolamento	37
1.4.8 Trechos escorregadios	37
1.4.9 Sinalização	37
1.4.10 Calçadas ou Passeios Públicos	38
1.4.11 Árvores/Vegetação	38
1.4.12 Cruzamento entre vias	38
1.5 O Ambiente	39
1.5.1 Chuva	39
1.5.2 Aquaplanagem ou hidroplanagem	40
1.5.3 Neblina ou cerração	40
1.5.4 Vento	41
1.5.5 Fumaça proveniente de queimadas	41
1.5.6 Condição de Luz	41
1.6. Outras regras gerais importantes	43
1. Introdução aos primeiros socorros	46
1.1 Sinalização do local do acidente	46
1.2 Verificação das condições gerais da vítima	46
1.3 Cuidados com a vítima	47
1.3.1 Hemorragia:	47
1.3.2 Estado de choque:	49
1.3.4 Parada cardíaca:	51

1.3.5 Parada respiratória:	53
1.3.5 Queimaduras	54
1.3.6 Fraturas	55
1.4. Meio ambiente	56
1.4.1 O Trânsito e o Meio Ambiente	56
1.4.2 Garantias Constitucionais	57
1.4.3 O trânsito e Poluição	57
1.4.4 Regulamentação do CONAMA	59
1.4.5 Ações do proprietário e do condutor de Veículos Automotor para a preservação do Meio ambiente	59
1.5. Convívio social	60
1.5.1 O indivíduo e a sociedade	60
1.5.2 Educando com valores	60
1.5.3 Responsabilidade civil e criminal do condutor perante o CTB	62
1. Ética, cidadania e trânsito	65
1.1 Ética	65
1.2 Diferentes contextos, diferentes conceitos	68
1.3 Ética no trânsito	69
1.3.1 Ensinar além do que fazer	69
1.3.2 Valores a Ensinar	70
1.4 Educação de trânsito para a cidadania	70
1.5 Relacionamento interpessoal	72
1.5.1 Aspectos do Comportamento e de Segurança na Condução de Veículos de Emergência	73
1.5.2 Comportamento solidário no trânsito	73
1.5.3 Responsabilidade do condutor em relação aos demais usuários da via	74
1.5.4 Papel dos agentes de fiscalização de trânsito	74
1.5.5 Atendimento às diferenças e especificidade dos usuários da via	75
1.5.6 Características dos usuários de veículos de emergência	75
Referências	1

# 1. APRESENTAÇÃO

Uma das manifestações de violência mais significativas na sociedade brasileira, muito embora com visibilidade e atenção mascarada é a violência no trânsito, em que vidas humanas são ceifadas rotineiramente, e muitas outras sofrem com sequelas irreparáveis, sem contar, também, com os enormes prejuízos materiais que trazem aos envolvidos, direta ou indiretamente.

Tão igual ao objetivo Constitucional conferido aos Corpos de Bombeiros de proporcionar segurança e tranquilidade as pessoas, o novo Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997) – CTB, trouxe um novo direcionamento voltado à educação e à formação de condutores e pedestres, destinadas a proteger este direito, ou seja, o direito à vida.

Diante dessa complexidade de “proteger e salvar vidas”, o condutor Bombeiro Militar, quando no desempenho de suas atividades de socorro, no afã de fazer o menor tempo resposta possível no atendimento, muitas vezes o faz de maneira automatizada, deixando de observar os cuidados indispensáveis à segurança do trânsito, comprometendo a própria segurança de sua guarnição e todos na via pública.

Este manual visa tratar das relações existentes entre o número de acidentes de trânsito envolvendo viaturas do Corpo de Bombeiros, com base de pesquisa nos Inquéritos Técnicos instaurados Região da Grande Florianópolis, e sua relação com as circunstâncias e causas determinantes, objetivando, principalmente, orientar e conscientizar, sobre as necessidades de se estabelecerem medidas educativas que garantam a eficácia e a segurança dos serviços prestados, contribuindo desta forma, para um trânsito mais humano e seguro.

Além disso, a abordagem que se pretende focar foi motivada pela formação do autor da pesquisa em curso de nível superior em Administração e Segurança de Trânsito, permitindo, assim, a formação de uma base teórica prévia sobre o tema, na tentativa de alterar paulatinamente condutas inadequadas em comportamentos adequados à segurança do trânsito.

Buscaremos, num primeiro momento, conhecer através da origem histórica, a complexidade de atribuições delegadas ao Corpo de Bombeiros Militar de Santa Catarina, bem como na legislação vigente, Constituição Federal e Estadual, e outros dispositivos legais que permeiam a execução das atividades finalísticas e de formação do condutor Bombeiro Militar, voltadas à segurança e proteção da coletividade;

Serão abordados, os aspectos referentes aos acidentes de trânsito, explicando as circunstâncias e fatores delineadores de tais acontecimentos, evidenciando a fragilidade e responsabilidade do ser humano diante da violência no trânsito.

Irão se identificar nas normas legais contextualizada pelo Código de Trânsito Brasileiro, o que diz respeito à responsabilidade dos órgãos componentes do Sistema Nacional de Trânsito. Além deles, também serão abordados os princípios aplicáveis à condução de veículos emergenciais, princípios estes expressos na Resolução do CONTRAN nº 168/2004 do Código de Trânsito Brasileiro.

Na sequência, procuraremos identificar através da coleta de dados, junto aos Inquiridos Técnicos instaurados as causas e circunstâncias que determinaram o envolvimento das viaturas em acidentes de trânsito, como forma de sensibilizar a todos os bombeiros, no sentido de se alcançar a curto, médio e a longo prazo, medidas de prevenção, capacitando continuamente os bombeiros militares como condutores de Viaturas Emergenciais.

## **2. CURSO DE CONDUTORES DE VEÍCULOS DE EMERGÊNCIA DO CBMSC**

Em 23 de setembro de 1997 é promulgada pelo Congresso Nacional a Lei nº 9.503 que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, sancionada pela Presidência da República e entrando em vigor em 22 de janeiro de 1998, estabelecendo, logo em seu artigo primeiro, aquela que seria a maior de suas diretrizes,

**“Trânsito seguro é um direito de todos e um dever dos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito”.**

No intuito de qualificar os Bombeiros Militares como Condutores de Veículos de Emergência, baseado no que preconiza a Resolução nº. 168 do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, o Corpo de Bombeiros Militar de Santa Catarina, através de um projeto pioneiro com apoio do Órgão Executivo de Trânsito do Estado de Santa Catarina – DETRAN/SC, viabilizou a inserção do curso teórico técnico para Condutores de Veículos de Emergência ou CCVE.

Entendeu-se, ainda, que o currículo proposto além de atender a legislação de trânsito em vigor, possibilita uma capacitação continuada dos Bombeiros Militares e todos os outros integrantes da Segurança Pública na condução dos veículos de emergência, de

modo a identificar situações de risco, estimulando comportamentos e condutas adequadas a segurança do trânsito.

## **2.1 CONTEÚDOS DA APOSTILA**

O objetivo da primeira unidade – Legislação de Trânsito – é refletir sobre o conceito de trânsito. Conhecer os dispositivos legais contidos no Código de Trânsito Brasileiro e suas Resoluções, sedimentando uma nova cultura organizacional em ter um trânsito mais seguro e responsável.

A segunda unidade – Direção Defensiva – trará informações sobre os riscos e perigos que circundam a dirigibilidade de um veículo de emergência. Reconhecer que qualquer ação defensiva no trânsito constitui num aspecto de fundamental importância à vida, à saúde e ao meio ambiente.

A terceira Unidade - Respeito ao Meio Ambiente e Convívio Social no Trânsito – proporcionará uma maior compreensão sobre a complexidade do trânsito, o qual está baseada na cooperação e no respeito mútuo. É o princípio fundamental para compreender a natureza do trânsito.

Na quarta unidade – Relacionamento Interpessoal – oportunizará uma reflexão sobre as atitudes e a capacidade de mantê-las como indivíduo consciente de seu papel na sociedade.

Ao final do curso, os participantes deverão ser capazes de:

- contextualizar a importância do trânsito nas atividades de pronto atendimento emergencial;
- refletir sobre a necessidade de se mudar comportamentos inadequados em atitudes adequadas a segurança do trânsito;
- respeitar a legislação de trânsito vigente em harmonia com a missão constitucionalmente atribuída ao Corpo de Bombeiros Militar;
- cooperar nas ações de defesa à vida, à saúde e ao meio ambiente, solidificando a cultura organizacional de salvar vidas.

# **MÓDULO I: Legislação de trânsito**

# 1. INTRODUÇÃO

O Art. 5º, inciso XV da Constituição Federal, define que é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens.

O direito constitucional de ir e vir é a raiz do trânsito, que é complexo e exige um conjunto de normas para discipliná-lo, ou seja, uma lei de Trânsito.

A própria Constituição Federal estabelece em seu Art. 22, inciso XI, que é de competência privativa da União legislar sobre trânsito e transporte. Para atender ao desejo da população, que clamava por mais segurança no trânsito, foi promulgado o Código de Trânsito Brasileiro, Lei 9503 de 23/09/97, a qual passou a vigorar a partir de 22 de janeiro de 1998 em substituição ao antigo Código Nacional de Trânsito.

## 1.1 TRÂNSITO

Mas, o que é trânsito?

O Código de Trânsito em seu parágrafo 1º do Art. 1º, define o trânsito como:

“a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga e descarga”.

Essa definição de caráter legal é tecnicamente correta, mas não abrange toda a interação e complexidade que há no trânsito.

A vida em sociedade nos impõe o cumprimento de certas normas de condutas para que haja uma convivência pacífica entre os integrantes da mesma. Cumprimos diariamente estas normas, muitas vezes sem notarmos, mas cumprimos seja por imposição do Estado organizado ou pelo costume passado de geração para geração.

Entre as necessidades de organizar a convivência humana existem as normas de trânsito que regulam a circulação das pessoas, sejam a pé, de ônibus, de bicicleta, de automóvel, enfim seja qual for o modo utilizado para este deslocamento.

As pessoas têm a necessidade de deslocamento, seja para ir para a escola, trabalho ou lazer, em fim qualquer que seja a motivação, as pessoas além de precisar, tem o direito de locomover-se e, frise-se, que este deslocamento deve ser de modo seguro, daí caracterizando a importância das normas de circulação.

Estes deslocamentos ocorridos e que irão ocorrer chamam-se trânsito. Há, no entanto, um equívoco quando associamos o trânsito exclusivamente aos deslocamentos de veículos.

As pessoas “vestem” um modo de transporte para suprir sua necessidade de deslocamento. Equivocadamente dizemos que “ali vem uma motocicleta, um automóvel, etc.”, o correto seria dizer “ali vem uma pessoa em uma motocicleta, em um automóvel, etc.”. São as pessoas que se deslocam, elas apenas utilizam um modo de transportes para esta finalidade.

Voltando ao significado de trânsito Eduardo Vasconcelos o define como “... o conjunto de todos os deslocamentos diários, feitos pelas calçadas e vias da cidade, e que aparece na rua na forma de movimentação geral de pedestres e veículos” (O que é trânsito, p. 11). Neste aspecto trânsito significa deslocamento feito pelas pessoas utilizando-se de forma natural ou artificial qualquer forma de deslocamento.

Estes deslocamentos algumas vezes não são realizados de forma pacífica, podendo haver conflitos de interesses e ocasionando o famoso acidente de trânsito. Então como resolver? Voltamos ao ponto inicial, que é a necessidade do cumprimento das normas para que haja a circulação das pessoas de forma harmônica ou menos conflituosa possível.

Marcos Oriqui define trânsito como “... um processo contínuo de negociação pelo direito de ocupação dos espaços” (DETRAN, 2005, p.14), este conceito complementa o de Vasconcelos, pois para a realização dos deslocamentos diários as pessoas necessitam “negociar” a ocupação do espaço, sob o risco da ocorrência de acidentes de trânsito.

Justificando o seu conceito Oriqui discorre com muita propriedade argumentando que “para ocupar o espaço seguinte ao que você está ocupando neste momento, você terá que negociá-lo com outras pessoas que porventura também tenham a intenção de ocupá-lo”.

Quem irá ocupá-lo primeiro? Seguindo-se as regras e sinalizações, de quem é a prioridade? Mesmo sendo minha a prioridade, é seguro ocupar aquele espaço naquele momento?”(Op. Cit., p.14)”. Então para que haja os deslocamentos das pessoas de forma segura é necessário que ocorra esta negociação para ocupação do espaço, sob o risco da ocorrência dos acidentes de trânsito.

Abordamos sobre deslocamento e negociação para a ocupação dos espaços, que nos conduz a ideia de movimento. Mas trânsito é só movimento? Com certeza não. Além de movimento, o trânsito está relacionado também a parada ou imobilização.

Resumindo os conceitos dos autores pré-citados e a definição legal, podemos dizer que “trânsito nada mais é do que a movimentação e imobilização das pessoas, veículos e animais em via pública, para tanto há necessidade dos usuários da via negociarem para a ocupar os espaços, observando-se as normas circulação e conduta, a educação e o bom senso”.

Pelo que verificamos até agora, pode haver trânsito sem veículos? Se analisarmos os conceitos e a definição legal, podemos afirmar sem medo de errar que pode, pois o

trânsito não é somente veículos, o trânsito pode ser composto por pessoas que podem circular com ou sem veículos.

Então, vem mais um equívoco das pessoas ao associar trânsito aos grandes centros urbanos, em especial a circulação de veículos, esquecendo que são as pessoas que estão operando estes veículos. Entendemos que o trânsito existe em qualquer aglomeração humana, isto é, trânsito existe em cidades de pequena, média e grande porte. O trânsito existe independentemente da frota veicular e quantidade de vias. E para administrar o trânsito o ordenamento jurídico do país criou o Sistema Nacional de Trânsito (SNT).

### **1.1.1 Como conseguir um Trânsito Seguro?**

As autoridades responsáveis pelo trânsito, dentro de sua circunscrição (área de atuação) e suas competências, devem criar condições para um trânsito seguro, orientar e educar as pessoas para o exercício desse direito de forma correta, e fiscalizar o cumprimento a essas regras, tendo, também, a ingrata missão de punir aqueles que não se adequarem e obedecerem às regras estabelecidas em favor de toda coletividade.

Essas atribuições para o alcance de um trânsito seguro se dão fundamentalmente em três áreas, conhecidas popularmente como os 3 “E” do Trânsito:

#### **1.1.1.1 Engenharia**

Para que se consiga um trânsito seguro, é necessário que os locais onde há trânsito (vias terrestres) deem condições físicas de segurança aos usuários, e para isso os conhecimentos e normas técnicas de engenharia de tráfego devem ser implantados.

#### **1.1.1.2 Educação**

Educação para o trânsito é muito mais que gentileza e cortesia. Vai além do mero conhecimento da lei ou do aprendizado necessário para habilitação na condução de veículos. Significa o papel de cada um no comportamento diário no trânsito diante das diversas situações que surgem. Significa ter consciência da responsabilidade individual e coletiva com o objetivo de preservar a própria segurança e dos demais.

#### **1.1.1.3 Esforço legal (Enforcement)**

A expressão seria originada do inglês Enforcement, cujo sentido está relacionado com as atividades de fiscalização ao cumprimento das regras, para que na excepcionalidade de seu descumprimento, seja exercida a coação através da aplicação das penalidades previstas em Lei, coação esta que visa restabelecer a ordem.

## 1.2 O CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO (CTB)

A divisão formal da Lei nº. 9.503/97, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, compreende um total de 341 artigos, divididos em 20 Capítulos, ao final dos quais se encontram dois anexos, sendo o anexo I de conceitos e definições e o anexo II relativo à sinalização de trânsito. Atualmente encontra-se em sua 8ª edição e pode ser encontrado atualizado em: <https://livraria.camara.leg.br>.

## 1.3 O SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO (SNT)

É o conjunto dos órgãos e entidades da União, Estados, Distrito Federal e Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e recursos e aplicação de penalidades. A figura abaixo mostram todos esses órgãos e entidades.



### 1.3.1 A Principal Responsabilidade dos Órgãos do SNT

Já sabemos que ir e vir é um direito constitucional que deve ser exercido mediante a obediência a regras de trânsito.

O TRÂNSITO SEGURO é direito de todos e DEVER dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito (Código de Trânsito Brasileiro, Art. 1º, § 2º).

## **1.4 DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA**

### **1.4.1 Deveres de todos os usuários**

Todos os usuários das vias terrestres (condutores, pedestres, passageiros) devem contribuir para a boa fluência do trânsito, evitando cometer todo e qualquer ato que possa constituir perigo ou obstáculo (Art. 26 CTB).

### **1.4.2 Deveres dos condutores**

Antes de circular com o veículo, os condutores devem cuidar da existência e do bom funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório, bem como de que haja combustível suficiente para trafegar. Ao trafegar, devem ter o domínio do veículo em todo o momento, conduzindo-o com atenção e os cuidados indispensáveis a segurança do trânsito (Art. 27 e 28 CTB).

Para o trânsito dos usuários nas vias abertas à circulação, o CTB prevê as seguintes normas:

- Normas básicas de circulação (lado direito, pista com várias faixas no mesmo sentido, dar passagem, distância de segurança, trânsito de veículos sobre passeios...);
  - Preferência de passagem;
  - Cruzamentos;
  - Prioridade de passagem, livre circulação, parada e estacionamento;
  - Ultrapassagem;
  - Manobras – deslocamento lateral;
  - Marcha à ré;
  - Luzes;
  - Buzina;
  - Velocidade;
  - Transporte de passageiros; etc.

## **1.5 DA SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO**

O Código de Trânsito Brasileiro define sinalização de trânsito como sendo um conjunto de sinais de trânsito e dispositivos de segurança colocados na via pública com o objetivo de garantir sua utilização adequada, possibilitando melhor fluidez no trânsito e maior segurança dos veículos e pedestres que nela circulam.

### **1.5.1 Gestos do condutor**

Os condutores podem efetuar sinais regulamentares de braço, válidos para todos os tipos de veículos.

### **1.5.2 Sinais sonoros**

Além da sinalização sonora utilizada pela autoridade de Gestos do agente da autoridade de trânsito: (prevalecem sobre as regras de circulação e as normas definidas por outros sinais de trânsito), há também a sinalização sonora que tem como função auxiliar na travessia de pessoas portadores de deficiência visual. Essa sinalização, sincronizada com o semáforo, é geralmente instalada em locais estratégicos próximos a hospitais, institutos de cegos, clínicas e lugares específicos de movimentação de deficientes visuais.

Outro tipo de sinalização sonora é aquela instalada nos cruzamentos de vias férreas, que visa alertar os motoristas sobre a passagem de trens no local.

### **1.5.3 Sinalização Vertical**

#### **1.5.3.1 Placas de indicação**

Tem por finalidade identificar as vias, os destinos e os locais de interesse, bem como orientar condutores de veículos quanto aos percursos, os destinos, as distâncias e os serviços auxiliares, podendo também Ter como função a educação do usuário. Suas mensagens possuem um caráter meramente informativo ou educativo, não constituindo imposição.

#### **1.5.3.2 Placas de regulamentação**

Tem por finalidade informar aos usuários das condições, proibições, obrigações ou restrições no uso das vias. Suas mensagens são imperativas e seu desrespeito constitui infração.

### **1.5.3.3 Placas de advertência**

Tem por finalidade alertar aos usuários da via para condições potencialmente perigosas, indicando sua natureza. Suas mensagens possuem caráter de recomendação.

## **Sinalização Horizontal**

É um subsistema da sinalização viária que se utiliza de linhas, marcações, símbolos e legendas, pintados ou apostos sobre o pavimento das vias. Têm como função organizar o fluxo de veículos e pedestres; controlar e orientar os deslocamentos em situações com problemas de geometria, topografia ou frente a obstáculos; complementar os sinais de regulamentação, advertência ou indicação.

## **1.6 DA SEGURANÇA DOS VEÍCULOS**

No trânsito, o veículo deve ser um instrumento seguro a serviço da vida. Inúmeros artigos do Código dispõem sobre a segurança dos veículos, e muitas resoluções regulamentam esses artigos. Os veículos só poderão trafegar nas vias se atenderem ao que está disposto em lei.

## **1.7 DO LICENCIAMENTO**

O Certificado de Registro e Licenciamento do veículo (CRLV), é um documento renovável anualmente e que comprova que o veículo tem licença para trafegar nas vias abertas a circulação. Era documento de porte obrigatório que não admitia cópia nem mesmo autenticada, porém, em 01 de novembro de 2016, data pela qual entrou em vigor a alteração da Lei 13.281 de 2016, não será considerado infração de trânsito àquele que conduzir veículo sem documento de porte obrigatório, ou seja, sem Certificado de Licenciamento Anual, desde que no momento em que for abordado na fiscalização seja possível ter acesso ao devido sistema informatizado para verificar se o veículo está licenciado”.

O licenciamento é um processo anual que envolve pagamento de taxas, multas e seguro obrigatório.

## 1.8 DA HABILITAÇÃO

Segundo legislação de trânsito vigente, em seu Art. 143 do CTB, os candidatos a obtenção da Carteira nacional de Habilitação (CNH), poderão habilitar-se obedecendo a seguinte graduação:

Categoria	Especificação
A	Condutor de veículo motorizado de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral. Ex.: Motocicleta, Ciclomotor, Motoneta ou Triciclo.
B	Condutor de veículos, cujo peso bruto total não exceda a três mil e quinhentos quilogramas ou cuja lotação não exceda a 08 (oito) lugares, excluído o do motorista; contemplando a combinação de unidade acoplada reboque, desde que a soma dos dois não ultrapasse 3500 KG. Ex.: Automóvel, caminhonete, camioneta, utilitário.
C	Condutor de veículos, utilizados em transporte de carga, cujo peso bruto total exceda a três mil e quinhentos quilogramas. O trator de roda, o trator de esteira, o trator misto ou o equipamento automotor destinado à movimentação de cargas ou execução de trabalho agrícola, de terraplenagem, de construção ou de pavimentação. Combinação de veículos em que a unidade acoplada, reboque, não exceda a 6.000 kg. Todos os veículos abrangidos pela categoria "B". Ex: Caminhão.
D	Condutor de veículos, utilizados no transporte de passageiros, cuja lotação exceda a 08 passageiros, excluindo o motorista. Todos os veículos abrangidos nas categorias "B" e "C". Ex: Micro-ônibus, Ônibus.
E	Condutor de combinação de veículos em que a unidade tratora se enquadre nas categorias B, C ou D e cuja unidade acoplada, reboque, semi reboque, trailer ou articulada tenha 6.000 kg (seis mil quilogramas) ou mais de peso bruto total, ou cuja lotação exceda a 8 (oito) lugares. Condutor de combinação de veículos com mais de uma unidade tracionada, independentemente da capacidade de tração ou do peso bruto total. Ex.: Veículo com dois reboques acoplados.
ACC	Condutor de veículos de duas ou três rodas com potência até 50 cilindradas. Ex: Ciclomotores. A Resolução CONTRAN nº 315/2008 estabelece a equiparação dos veículos ciclo elétricos aos ciclomotores. Para os efeitos de equiparação ao ciclomotor, entende-se como ciclo elétrico todo veículo de duas ou três rodas, provido de motor de propulsão elétrica com potência máxima de 4 kW (quatro quilowatts) dotados ou não de pedais acionados pelo condutor, cujo peso máximo, incluindo condutor, passageiro e carga, não exceda 140 kg (cento e quarenta quilogramas) e cuja velocidade máxima declarada pelo fabricante não ultrapasse 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora). Inclui-se nesta definição de ciclo elétrico a bicicleta dotada originalmente de motor elétrico, bem como aquela que tiver este dispositivo motriz agregado posteriormente à sua estrutura.
MOTOR CASA	Até 6 toneladas categoria B, acima de 6 toneladas categoria C, caso o motor casa tenha acima de 8 passageiros excluindo o motorista, categoria D.

## **1.9 DAS INFRAÇÕES**

Infração de trânsito é a inobservância de qualquer preceito estabelecido pelo Código de Trânsito Brasileiro, da legislação complementar e/ou das Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas indicadas em cada artigo, além das punições previstas no capítulo XIX do CTB.

## **1.10 DAS PENALIDADES**

É a punição prevista em lei pela infração cometida. Segundo o artigo 256 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, são as seguintes as penalidades a que fica sujeito o infrator:

- Advertência por escrito;
- Multa;
- Suspensão do direito de dirigir;
- Apreensão do Veículo;
- Cassação da Carteira Nacional de Habilitação;
- Cassação da permissão para dirigir;
- Frequência obrigatória em curso de reciclagem.

## **1.11. DAS MEDIDAS ADMINISTRATIVAS**

É a providência prevista em lei e que deve ser adotada pela autoridade de trânsito ou seus agentes frente a uma infração, a fim de regularizar a situação anormal. Possui caráter complementar a uma infração.

Segundo o artigo 269 do CTB, são as seguintes as medidas administrativas:

- Retenção do veículo;
- Remoção do veículo;
- Recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação;
- Recolhimento da Permissão para Dirigir;
- Recolhimento do Certificado de Registro (CRV); VETADO
- Recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual (CRLV);
- Transbordo do Excesso de carga;

- Realização de teste de dosagem de alcoolemia ou perícia de substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica;
- Recolhimento de animais que se encontrem soltos nas vias e na faixa de domínio das vias de circulação, restituindo-os aos seus proprietários, após o pagamento de multas e encargos devidos;
- Realização de exames de aptidão física e mental, de legislação, de prática de primeiros socorros e de direção veicular.

## **1.12 DO PROCESSO ADMINISTRATIVO**

### “VOCÊ TEM DIRETOS E PODE RECORRER”

O Código de Trânsito Brasileiro não foi feito para prejudicar você. Pelo contrário, é uma iniciativa que visa a garantir a sua integridade e a integridade de todos os brasileiros que trafegam pelas vias e rodovias do País.

Mas saiba que você também tem direitos e sempre deve exercê-los, pois assim ajudará a aperfeiçoar o sistema. Quando você achar que foi autuado de forma injusta ou puder justificar suas infrações com as devidas provas, você pode recorrer. Mas como? Conheça todo o processo que envolve o motorista e as autoridades competentes nos casos em que alguma infração de trânsito for cometida.

Você é autuado pelo policial ou agente de trânsito;

Lavrada a autuação, você recebe uma notificação em casa. Mantenha o seu endereço atualizado, porque se a notificação voltar, você vai perder o direito de defesa;

A partir daí, você tem de 15 a 30 dias para se defender - verifique o prazo na notificação. Para tanto, você não precisa de advogado. O pedido de defesa pode ser feito à mão e deve ser entregue ao órgão emissor da notificação;

Se a autoridade concordar com as suas alegações, a notificação é arquivada. Se não concordar, você é novamente notificado e, dessa vez, multado;

A partir de então, você tem o direito de recorrer às JARI, juntas Administrativas, que podem julgar o ato da autoridade;

Se você perdeu também nessa instância, você deve pagar a multa embora ainda reste a chance de recorrer aos Conselhos de Trânsito; estaduais, se a multa foi imposta por autoridade municipal ou estadual, ou ao CONTRAN, se a multa for federal;

Concluída a instância administrativa, se você ainda não estiver de acordo, deve então recorrer à Justiça.

## 1.13 DOS CRIMES DE TRÂNSITO

No capítulo XIX do Código de Trânsito Brasileiro estão definidos os crimes de trânsito. Está ele dividido em duas seções: disposições gerais e crimes em espécie.

Disposições Gerais: é inaugurada com a norma que submete a Lei às regras gerais do Código Penal, do Código de Processo Penal e da Lei nº. 9.099, de 26/09/95 (Art. 291 do CTB).

Nos demais artigos submetem-se a regramento a pena de suspensão de permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor (Art. 292 do CTB); tempo de duração (Art. 293 do CTB); a possibilidade de decretar-se a suspensão cautelar (Art. 294); prevê-se o recurso em sentido estrito, sem efeito suspensivo, da decisão que a decretar (Art. 294, parágrafo único), institui-se a multa reparatória (Art. 297) e as agravantes (Art. 298).

Crimes em Espécie: homicídio culposo (Art. 302); lesão corporal culposa (Art. 303); omissão de socorro (Art. 304); afastar-se do local de acidente (Art. 305); embriaguez ao volante (Art. 306); violação de suspensão para dirigir (Art. 307); omissão na entrega de permissão ou habilitação no prazo legal (parágrafo único do Art. 307); competição não autorizada (Art. 308); dirigir veículo sem permissão ou habilitação (Art. 309); confiar veículo a pessoa sem condições (Art. 310); velocidade incompatível (Art. 311) e inovação artificial de local do acidente (Art. 312).

As penas previstas são: detenção, suspensão de permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor e multa.

Prevê-se, ainda, a multa de caráter reparatório do prejuízo causado à vítima.

Vejamos os dois casos em que nos socorremos da legislação penal, aliás aplicável expressamente aos crimes de trânsito previstos no CTB:

Além das normas gerais aplicáveis aos crimes de trânsito, até mesmo os conceitos devem ser importados, para compreensão, por exemplo, do significado dos crimes dos artigos 302 e 303 do CTB:

Art. 302. Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor.

Art. 303. Praticar lesão corporal culposa na direção de veículo automotor.

Vejam que, diferentemente do que ocorre na legislação penal, o legislador de trânsito deixou de relacionar a conduta praticada por aquele que comete os crimes dos artigos 302 e 303, utilizando o título do crime como discriminante da própria ação adotada.

Ou seja, na verdade, quem “pratica homicídio” responde por matar alguém, da mesma forma que quem “pratica lesão corporal” responde por ofender a integridade cor-

poral ou a saúde de outrem, trazendo-se a lume as descrições previstas nos artigos 121 e 129 do Código Penal.

De igual maneira, torna-se necessário o conhecimento do vocábulo “culposo”, porquanto o mesmo faz parte da configuração dos crimes de trânsito, mas não se conceitua no CTB.

Para tanto, vejamos o que dispõe o artigo 18 do Código Penal, com a redação dada pela Lei nº. 7.209/84:

Art. 18 - Diz-se o crime:

Crime culposo

II - culposo, quando o agente deu causa ao resultado por imprudência, negligência ou imperícia.

Crime culposo

II - culposo, quando o agente deu causa ao resultado por imprudência, negligência ou imperícia.

### **1.13.1 Modalidades de culpa: Imprudência, Negligência, Imperícia**

**Imprudência:** é a forma de agir com precipitação e insensatez. Ex. o motorista que fura o sinal.

**Negligência:** é a inação, a inércia, a passividade, corpórea ou psíquica, é um comportamento negativo, em que o agente deixa de tomar as precauções devidas. Ex. motorista que não troca os pneus do seu veículo mesmo sabendo que estes não tem mais condições de rodar.

**Imperícia:** falta de aptidão técnica, teórica ou prática, só pode ser atribuída a alguém no exercício de arte ou profissão. Ex. motorista profissional sem o preparo para dirigir veículo de grande porte.

Enfim, nessa simples amostra do contexto legal em que se insere o CTB, é interessante perceber a relação e a dependência da legislação de trânsito com os diversos ramos do Direito, especialmente quando se discute a existência ou não do ramo autônomo denominado Direito de Trânsito, que, como comprovado, necessita de conceitos pré-determinados e desenvolvidos por outras searas do conhecimento jurídico.

## **1.14 LEGISLAÇÃO ESPECÍFICA PARA VEÍCULOS DE EMERGÊNCIA**

### **1.14.1 Responsabilidade do Condutor de veículos de Emergência**

A condução dos veículos de emergência está sujeita as normas tipificadas no Código de Trânsito Brasileiro, onde estão listados os artigos que tratam diretamente das atividades do condutor de veículo de emergência, estando estes sujeitos às mesmas consequências legais, aplicadas aos demais condutores e proprietários de veículos automotores.

Um dos princípios do Código de Trânsito Brasileiro consiste na sua aplicabilidade a QUALQUER veículo, conforme determina o seu artigo 3º, o que inclui, logicamente, os veículos prestadores de serviços públicos, neste caso os de emergência, os quais devem obedecer aos preceitos estabelecidos para os veículos em geral e, caso cometam infrações de trânsito, estarão sujeitos às mesmas consequências legais que estes.

Os veículos prestadores de serviços públicos (genericamente assim denominados) estarão sujeitos, como já exposto, à fiscalização de trânsito comum, com a consequente aplicação de penalidades e medidas administrativas.

Prova maior de que tais veículos podem perfeitamente serem multados, como qualquer outro, é que o legislador chegou a prever, no artigo 222 do CTB, uma infração de trânsito específica, por exemplo, aos veículos de emergência:

Art. 222, Deixar de manter ligado, nas situações de atendimento de emergência, o sistema de iluminação vermelha intermitente dos veículos de polícia, de socorro de incêndio e salvamento, de fiscalização de trânsito e das ambulâncias, ainda que parados:

Infração – média.

Penalidade – multa.

Entretanto, o Art. 29 do CTB disciplina sua correta utilização nas vias terrestres, onde os serviços efetuados sejam realizados de modo a preservar a vida e a segurança dos demais transeuntes.

VII – Os veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, os de polícia, os de fiscalização e operação de trânsito e as ambulâncias, além de prioridade de trânsito, gozam de livre circulação, estacionamento e parada, quando em serviço de urgência e devidamente identificados por dispositivos regulamentares de alar-

me sonoro e iluminação vermelha\* intermitente, observadas as seguintes disposições<sup>1</sup>:

o uso de dispositivos de alarme sonoro e de iluminação vermelha intermitente só poderá ocorrer quando da efetiva prestação de serviço de urgência; nota: observe que trafegar com dispositivos luminosos quando em deslocamento não emergencial não é a conduta correta.

a prioridade de passagem na via e no cruzamento deverá se dar com velocidade reduzida e com os devidos cuidados de segurança, obedecidas as demais normas deste Código.

VIII – os veículos prestadores de serviços de utilidade pública, quando em atendimento na via, gozam de livre parada e estacionamento no local da prestação de serviço, desde que devidamente sinalizados, devendo estar identificados na forma estabelecida pelo CONTRAN.

Art. 189. Deixar de dar passagem aos veículos precedidos de batedores, de socorro de incêndio e salvamento, de polícia, de operação e fiscalização de trânsito e às ambulâncias, quando em serviço de urgência e devidamente identificados por dispositivos regulamentares de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitentes:

Infração – gravíssima;  
Penalidade – multa.

Art. 190. Seguir veículo em serviço de urgência, estando este em prioridade de passagem devidamente identificado por dispositivos regulamentares de alarme sonoro e iluminação intermitentes:

Infração – grave;  
Penalidade – multa.

## **1.14.2 Considerações sobre o uso da sirene**

---

<sup>1</sup> Nota: a resolução nº 667 de 18 maio de 2017 já permite e regula o uso de luz de cor azul.

O alarme sonoro que caracteriza o deslocamento em serviço de veículo de emergência, conhecido como sirene, emite o som em linha reta, tanto para a parte dianteira quanto para a traseira do veículo.

Quanto maior a velocidade do veículo de emergência, menor o alcance da sirene. Assim, em curvas ou cruzamentos a velocidade deverá ser reduzida, porque o som da sirene ainda não chegou e, quando chegar, os demais motoristas ainda não terão identificado de onde vem (calcula-se que o cérebro leva um terço de segundo para codificar o estímulo e mandar a resposta, por exemplo, para atravessar a rua, frear, etc.).

# **MÓDULO II**

## **Direção defensiva**

# 1. INTRODUÇÃO

O trânsito em condições seguras é um direito de todos e um dever dos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, aos quais cabe adotar as medidas necessárias para assegurar esse direito. Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga (Art. 1º § 2º do CTB).

Direção defensiva, ou direção segura, é a melhor maneira de dirigir e de se comportar no trânsito, porque ajuda a preservar a vida, a saúde e o meio ambiente. Mas, o que é a direção defensiva? É a forma de dirigir, que permite a você reconhecer antecipadamente as situações de perigo e prever o que pode acontecer com você, com seus acompanhantes, com o seu veículo e com os outros usuários da via.

Para isso, você precisa aprender os conceitos da direção defensiva e usar este conhecimento com eficiência. Dirigir sempre com atenção, para poder prever o que fazer com antecedência e tomar as decisões certas para evitar acidentes. A primeira coisa a aprender é que **acidente não acontece por acaso, por obra do destino ou por azar**. Na grande maioria dos acidentes, o fator humano está presente, ou seja, cabe aos condutores e aos pedestres uma boa dose de responsabilidade. Toda ocorrência trágica, quando previsível, é evitável. Os riscos e os perigos a que estamos sujeitos no trânsito estão relacionados com:

- Os Veículos;
- Os Condutores;
- As Vias de Trânsito;
- O Ambiente;
- O Comportamento das pessoas.
- Vamos examinar separadamente os principais riscos e perigos.

## 1.1 O VEÍCULO

Seu veículo dispõe de equipamentos e sistemas importantes para evitar situações de perigo que possam levar a acidentes, como freios, suspensão, sistema de direção, iluminação, pneus e outros. Outros equipamentos são destinados a diminuir os impactos causados em casos de acidentes, como os cintos de segurança, o “air-bag” e a carroceria. Manter esses equipamentos em boas condições é importante para que eles cumpram suas funções.

## 1.2 MANUTENÇÃO PERIÓDICA E PREVENTIVA

Todos os sistemas e componentes do seu veículo se desgastam com o uso. O desgaste de um componente pode prejudicar o funcionamento de outros e comprometer a sua segurança. Isso pode ser evitado, observando a vida útil e a durabilidade definida pelos fabricantes para os componentes, dentro de certas condições de uso.

Para manter seu veículo em condições seguras, crie o hábito de fazer periodicamente a manutenção preventiva. Ela é fundamental para minimizar o risco de acidentes de trânsito. Respeite os prazos e as orientações do manual do proprietário e, sempre que necessário, use profissionais habilitados. Uma manutenção feita em dia evita quebras, custos com consertos e, principalmente, acidentes.

### 1.2.1 Funcionamento do veículo

Você mesmo pode observar o funcionamento de seu veículo, seja pelas indicações do painel, ou por uma inspeção visual simples:

- Combustível: veja se o indicado no painel é suficiente para chegar ao destino;
- Nível de óleo de freio, do motor e de direção hidráulica: observe os respectivos reservatórios, conforme manual do proprietário;
- Água do radiador: nos veículos refrigerados a água, veja o nível do reservatório de água;
- Água do sistema limpador de para-brisa: verifique o reservatório de água;
- Palhetas do limpador de para-brisa: troque, se estiverem ressecadas;
- Desembaçador dianteiro e traseiro (se existirem): verifique se estão funcionando corretamente;
- Funcionamento dos faróis: verifique visualmente se todos estão acendendo (luzes baixa e alta);
- Regulagem dos faróis: faça através de profissionais habilitados;
- Lanternas dianteiras e traseiras, luzes indicativas de direção, luz de freio e luz de ré: inspeção visual.

### 1.2.2 Pneus

Os pneus têm três funções importantes: impulsionar, frear e manter a dirigibilidade do veículo.

Confira sempre:

- Calibragem: siga as recomendações do fabricante do veículo, observando a situações de carga (vazio e carga máxima). Pneus murchos têm sua vida útil diminuída, prejudicam a estabilidade, aumentam o consumo de combustível e reduzem a aderência em piso com água.
- Desgaste: o pneu deverá ter sulcos de, no mínimo, 1,6 milímetros de profundidade. A função dos sulcos é permitir o escoamento de água para garantir perfeita aderência ao piso e a segurança, em caso de piso molhado.
- Deformação na carcaça: veja se os pneus não têm bolhas ou cortes. Estas deformações podem causar um estouro ou uma rápida perda de pressão.
- Dimensões irregulares: não use pneus de modelo ou dimensões diferentes das recomendadas pelo fabricante para não reduzir a estabilidade e desgastar outros componentes da suspensão.

Você pode identificar outros problemas de pneus com facilidade. Vibrações do volante indicam possíveis problemas com o balanceamento das rodas. O veículo puxando para um dos lados indica um possível problema com a calibragem dos pneus ou com o alinhamento da direção. Tudo isso pode reduzir a estabilidade e a capacidade de frenagem do veículo.

### **1.2.3 Cinto de segurança**

O cinto de segurança existe para limitar a movimentação dos ocupantes de um veículo, em casos de acidentes ou numa freada brusca. Nestes casos, o cinto impede que as pessoas se choquem com as partes internas do veículo ou sejam lançados para fora dele, reduzindo assim a gravidade das possíveis lesões.

Para isso, os cintos de segurança devem estar em boas condições de conservação e todos os ocupantes devem obrigatoriamente usá-los, inclusive os passageiros dos bancos traseiros, mesmo as gestantes e as crianças. Faça sempre uma inspeção dos cintos:

- Veja se os cintos não têm cortes, para não se romperem numa emergência;
- Confira se não existem dobras que impeçam a perfeita elasticidade;
- Teste o travamento para ver se está funcionando perfeitamente;
- Verifique se os cintos dos bancos traseiros estão disponíveis para utilização dos ocupantes.

## **1.2.4 Suspensão**

A finalidade da suspensão e dos amortecedores é manter a estabilidade do veículo. Quando gastos, podem causar a perda de controle do veículo e seu capotamento, especialmente em curvas e nas frenagens. Verifique periodicamente o estado de conservação e o funcionamento deles, usando como base o manual do fabricante e levando o veículo a pessoal especializado.

## **1.2.5 Direção**

A direção é um dos mais importantes componentes de segurança do veículo, um dos responsáveis pela dirigibilidade. Folgas no sistema de direção fazem o veículo “puxar” para um dos lados, podendo levar o condutor a perder o seu controle. Ao frear, estes defeitos são aumentados. Você deve verificar periodicamente o funcionamento correto da direção e fazer as revisões preventivas nos prazos previstos no manual do fabricante, com pessoal especializado.

## **1.2.6 Sistema de iluminação**

O sistema de iluminação de seu veículo é fundamental, tanto para você enxergar bem o seu trajeto, como para ser visto por todos os outros usuários da via e assim, garantir a segurança no trânsito. Sem iluminação, ou com iluminação deficiente, você poderá ser causa de colisão e de outros acidentes.

Confira e evite as principais ocorrências:

- Faróis queimados, em mau estado de conservação ou desalinhados: reduzem a visibilidade panorâmica e você não consegue ver tudo o que deveria;
- Lanternas de posição queimadas ou com defeito, à noite ou em ambientes escurecidos (chuva, penumbra): comprometem o reconhecimento do seu veículo pelos demais usuários da via;
- Luzes de freio queimadas ou com mau funcionamento (à noite ou de dia): você freia e isso não é sinalizado aos outros motoristas. Eles vão ter menos tempo e distância para frear com segurança;
- Luzes indicadoras de direção (pisca-pisca, seta) queimadas ou com mau funcionamento: impedem que os outros motoristas compreendam sua manobra e isso pode

causar acidentes. Verifique periodicamente o estado e o funcionamento das luzes e lanternas.

### **1.2.7 Freios**

O sistema de freios desgasta-se com o uso do seu veículo e tem sua eficiência reduzida. Freios gastos exigem maiores distâncias para frear com segurança e podem causar acidentes. Os principais componentes do sistema de freios são: sistema hidráulico, fluido, discos e pastilhas ou lonas, dependendo do tipo de veículo.

Veja aqui as principais razões de perda de eficiência e como inspecionar:

- Nível de fluido baixo: é só observar o nível do reservatório;
- Vazamento de fluido: observe a existência de manchas no piso, sob o veículo;
- Disco e pastilhas gastos: verifique com profissional habilitado;
- Lonas gastas: verifique com profissional habilitado.

Nos veículos dotados de sistema ABS verifique no painel, a luz indicativa de problemas no funcionamento. Ao dirigir, evite utilizar tanto as freadas bruscas, como as desnecessárias, pois isto desgasta mais rapidamente os componentes do sistema de freios. É só dirigir com atenção, observando a sinalização, a legislação e as condições do trânsito.

### **1.2.8 Condutor (Como evitar desgaste físico relacionado a maneira de sentar e dirigir.)**

A sua posição correta ao dirigir evita desgaste físico e contribui para evitar situações de perigo.

Siga as orientações:

- Dirija com os braços e pernas ligeiramente dobrados, evitando tensões;
- Apoie bem o corpo no assento e no encosto do banco, o mais próximo possível de um ângulo de 90 graus;
- Ajuste o encosto de cabeça de acordo com a altura dos ocupantes do veículo, de preferência na altura dos olhos, isso evita efeito chicote;
- Segure o volante com as duas mãos, como os ponteiros do relógio na posição de 9 horas e 15 minutos. Assim você enxerga melhor o painel, acessa melhor os comandos do veículo e, nos veículos com “air bag”, não impede o seu funcionamento;

- Procure manter os calcanhares apoiados no assoalho do veículo e não apoie os pés nos pedais, quando não os estiver usando;
- Utilize calçados que fiquem bem fixos aos seus pés, para que você possa acionar os pedais rapidamente e com segurança;
- Coloque o cinto de segurança, de maneira que ele se ajuste firmemente ao seu corpo. A faixa inferior deve passar pela região do abdome e a faixa transversal passar sobre o peito e não sobre o pescoço;
- Fique em posição que permita enxergar bem as informações do painel e verifique sempre o funcionamento de sistemas importantes como, por exemplo, a temperatura do motor.

## **1.2.9 Uso correto dos retrovisores**

Quanto mais você enxerga o que acontece à sua volta enquanto dirige, maior a possibilidade de evitar situações de perigo. Nos veículos com o retrovisor interno, sente-se na posição correta e ajuste-o numa posição que dá a você uma visão ampla do vidro traseiro. Não coloque bagagens ou objetos que impeçam sua visão através do retrovisor interno;

Os retrovisores externos, esquerdo e direito, devem ser ajustados de maneira que você, sentado na posição de direção, enxergue o limite traseiro do seu veículo e com isso reduza a possibilidade de “pontos cegos” ou sem alcance visual. Se não conseguir eliminar esses “pontos cegos”, antes de iniciar uma manobra, movimente a cabeça ou o corpo para encontrar outros ângulos de visão pelos espelhos externos, ou através da visão lateral. Fique atento também aos ruídos dos motores dos outros veículos e só faça a manobra se estiver seguro de que não vai causar acidentes.

### **1.2.9.1 O problema da concentração: celulares, rádios e outros mecanismos que diminuem sua atenção ao dirigir**

Como tomamos decisões no trânsito?

Muitas das coisas que fazemos no trânsito são automáticas, feitas sem que pensemos nelas. Depois que aprendemos a dirigir, não mais pensamos em todas as coisas que temos que fazer ao volante. Este automatismo acontece após repetirmos muitas vezes os mesmos movimentos ou procedimentos.

Isso, no entanto, esconde um problema que está na base de muitos acidentes. Em condições normais, nosso cérebro leva alguns décimos de segundo para registrar as ima-

gens que enxergamos. Isso significa que, por mais atento que você esteja ao dirigir um veículo, vão existir, num breve espaço de tempo, situações que você não consegue observar.

Os veículos em movimento mudam constantemente de posição. Por exemplo, a 80 quilômetros por hora, um carro percorre 22 metros, em um único segundo. Se acontecer uma emergência, entre perceber o problema, tomar a decisão de frear, acionar o pedal e o veículo parar totalmente, vão ser necessários, pelo menos, 44 metros.

Se você estiver pouco concentrado ou não puder se concentrar totalmente na direção, seu tempo normal de reação vai aumentar, transformando os riscos do trânsito em perigos no trânsito.

Alguns dos fatores que diminuem a sua concentração e retardam os reflexos:

- Consumir bebida alcoólica;
- Usar drogas;
- Usar medicamentos que proíbem a direção em sua bula ou de acordo com seu médico;
- Ter participado, recentemente, de discussões fortes com familiares, no trabalho, ou por qualquer outro motivo, estresse emocional;
- Ficar muito tempo sem dormir, dormir pouco ou dormir muito mal;
- Ingerir alimentos muito pesados, que acarretam sonolência.

Ingerir bebida alcoólica ou usar drogas, além de reduzir a concentração, afetam a coordenação motora, mudam o comportamento e diminuem o desempenho, limitando a percepção de situações de perigo e reduzindo a capacidade de ação e reação.

Outros fatores que reduzem a concentração, apesar de muitos não perceberem isso:

- Usar o telefone celular ao dirigir;
- Assistir televisão a bordo ao dirigir;
- Ouvir aparelho de som em volume que não permita ouvir os sons do seu próprio veículo e dos demais;
- Transportar animais soltos e desacompanhados no interior do veículo (infração);
- Transportar, no interior do veículo, objetos que possam se deslocar durante o percurso.

Nós não conseguimos manter nossa atenção concentrada durante o tempo todo enquanto dirigimos. Constantemente somos levados a pensar em outras coisas, sejam elas importantes ou não.

Force a sua concentração no ato de dirigir, acostumando-se a observar sempre e alternadamente:

- As informações no painel do veículo, como velocidade, combustível, sinais luminosos;
- Os espelhos retrovisores;
- A movimentação de outros veículos à sua frente, à sua traseira ou nas laterais;
- A movimentação dos pedestres, em especial nas proximidades dos cruzamentos;
- A posição de suas mãos no volante.

### **1.2.10 O constante aperfeiçoamento**

O ato de dirigir apresenta riscos e pode gerar grandes consequências, tanto físicas, como financeiras. Por isso, dirigir exige aperfeiçoamento e atualização constantes, para a melhoria do desempenho e dos resultados.

Você dirige um veículo que exige conhecimento e habilidade, passa por lugares diversos e complexos, nem sempre conhecidos, onde também circulam outros veículos, pessoas e animais. Por isso, você tem muita responsabilidade sobre tudo o que faz no volante.

É muito importante para você, conhecer as regras de trânsito, a técnica de dirigir com segurança e saber como agir em situações de risco. Procure sempre revisar e aperfeiçoar seus conhecimentos sobre tudo isso.

## **1.3 DIRIGINDO CICLOMOTORES E MOTOCICLETAS**

Um grande número de motociclistas precisam alterar urgentemente sua forma de dirigir. Mudar constantemente de faixa, ultrapassar pela direita, circular em velocidades incompatíveis com a segurança, circular entre veículos em movimento e sem guardar distância segura têm resultado num preocupante aumento no número de acidentes envolvendo motocicletas em todo o país. São muitas mortes e ferimentos graves que causam invalidez permanente e que poderiam ser evitados, simplesmente com uma direção mais segura.

Se você dirige uma motocicleta ou um ciclomotor, pense nisso e não deixe de seguir as orientações abaixo:

Regras de segurança para condutores de motocicletas e ciclomotores:

- É obrigatório o uso de capacete de segurança para o condutor e o passageiro com viseira baixada e jugular fechada;
- É obrigatório o uso de viseiras ou óculos de proteção específico;
- É proibido transportar crianças com menos de 7 anos de idade;
- É obrigatório manter o farol aceso quando em circulação, de dia ou de noite;
- As ultrapassagens devem ser feitas sempre pela esquerda;

- A velocidade deve ser compatível com as condições e circunstâncias do momento, respeitando os limites fixados pela regulamentação da via;
- Não circule entre faixas de tráfego;
- Solicite ao “carona” que movimente o corpo da mesma maneira que o condutor para garantir a estabilidade nas curvas;
- Segure o guidom com as duas mãos.

Regras de segurança para ciclomotores:

- O condutor de ciclomotor (veículo de duas rodas, motorizados, de até 50 cilindradas) deve conduzir este tipo de veículo pela direita da pista de rolamento, preferencialmente no centro da faixa mais à direita ou no bordo direito da pista sempre que não houver acostamento ou faixa própria a ele destinada;
- É proibida a circulação de ciclomotores nas vias de trânsito rápido e sobre as calçadas das vias urbanas.

## **1.4. VIA DE TRÂNSITO**

Via pública é a superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, a ilha e o canteiro central. Podem ser urbanas ou rurais (estradas ou rodovias). Cada via tem suas características, que devem ser observadas para diminuir os riscos de acidentes.

### **1.4.1 Fixação de velocidade**

Você tem a obrigação de dirigir numa velocidade compatível com as condições da via, respeitando os limites de velocidade estabelecidos.

Embora os limites de velocidade sejam os que estão nas placas de sinalização, há determinadas circunstâncias momentâneas nas condições da via – tráfego, condições do tempo, obstáculos, aglomeração de pessoas – que exigem que você reduza a velocidade e redobre sua atenção, para dirigir com segurança. Quanto maior a velocidade, maior é o risco e mais graves são os acidentes e maior a possibilidade de morte no trânsito.

O tempo que se ganha utilizando uma velocidade mais elevada não compensa os riscos e o estresse. Por exemplo, a 80 quilômetros por hora você percorre uma distância de 50 quilômetros em 37 minutos e a 100 quilômetros por hora você vai demorar 30 minutos para percorrer a mesma distância.

## 1.4.2 Curvas

Ao fazermos uma curva, sentimos o efeito da força centrífuga, a força que nos “joga” para fora da curva e exige certo esforço para não deixar o veículo sair da trajetória. Quanto maior a velocidade, mais sentimos essa força. Ela pode chegar ao ponto de tirar o veículo de controle, provocando um capotamento ou a travessia na pista, com colisão com outros veículos ou atropelamento de pedestres e ciclistas.

A velocidade máxima permitida numa curva leva em consideração são aspectos geométricos de construção da via.

Para sua segurança e conforto, acredite na sinalização e adote os seguintes procedimentos:

- Diminua a velocidade, com antecedência, usando o freio e, se necessário, reduza a marcha, antes de entrar na curva e de iniciar o movimento do volante;
- Comece a fazer a curva com movimentos suaves e contínuos no volante, acelerando gradativamente e respeitando a velocidade máxima permitida. À medida que a curva for terminando, retorne o volante à posição inicial, também com movimentos suaves;
- Procure fazer a curva, movimentando o menos que puder o volante, evitando movimentos bruscos e oscilações na direção.

## 1.4.3 Declives

Você percebe que á frente tem um declive acentuado: antes que a descida comece, teste os freios e mantenha o câmbio engatado numa marcha reduzida durante a descida.

Nunca desça com o veículo desengrenado. Porque, em caso de necessidade, você não vai ter a força do motor para ajudar a parar ou a reduzir a velocidade e os freios podem não ser suficientes.

Não desligue o motor nas descidas. Com ele desligado, os freios não funcionam adequadamente, e o veículo pode atingir velocidades descontroladas. Além disso, a direção poderá travar, se você desligar o motor.

## 1.4.4 Ultrapassagem

Onde há sinalização proibindo a ultrapassagem, não ultrapasse. A sinalização é a representação da lei e foi implantada por pessoal técnico o qual já calculou que naquele trecho não é possível a ultrapassagem, porque há perigo de acidente.

Nos trechos onde houver sinalização permitindo a ultrapassagem, ou onde não houver qualquer tipo de sinalização, só ultrapasse se a faixa do sentido contrário de fluxo estiver livre e, mesmo assim, só tome a decisão considerando a potência do seu veículo e a velocidade do veículo que vai à frente.

Nas subidas só ultrapasse quando já estiver disponível a terceira faixa, destinada a veículos lentos. Para ultrapassar, acione a seta para esquerda, mude de faixa a uma distância segura do veículo à sua frente e só retorne à faixa normal de tráfego quando puder enxergar o veículo ultrapassado pelo retrovisor.

Nos declives, as velocidades de todos os veículos são muito maiores. Para ultrapassar, tome cuidado adicional com a velocidade necessária para a ultrapassagem. Lembre-se que você não pode exceder a velocidade máxima permitida naquele trecho da via.

Outros veículos podem querer ultrapassá-lo. Não dificulte a ultrapassagem, mantendo a velocidade do seu veículo ou até mesmo reduzindo-a ligeiramente, lembre-se que seu ego pode custar uma ou várias vidas.

### **1.4.5 Estreitamento de pista**

Qualquer estreitamento de pista aumenta riscos. Pontes estreitas ou sem acostamento, obras, desmoronamento de barreiras, presença de objetos na pista, por exemplo, provocam estreitamentos.

Assim que você enxergar a sinalização ou perceber o estreitamento, redobre sua atenção, reduza a velocidade e a marcha e, quando for possível a passagem de apenas um veículo por vez, aguarde o momento oportuno, alternando a passagem com os outros veículos que vêm em sentido oposto.

### **1.4.6 Acostamento**

É uma parte da via, mas diferenciada da pista de rolamento, destinada à parada ou estacionamento de veículos em situações de emergência, à circulação de pedestres e de bicicletas, neste último caso, quando não houver local apropriado.

É proibido trafegar com veículos automotores no acostamento, pois isso pode causar acidentes com outros veículos parados ou atropelamentos de pedestres ou de ciclistas.

Pode ocorrer em trechos da via um desnivelamento do acostamento em relação à pista de rolamento, um “degrau” entre um e outro. Nestes casos, você deve redobrar sua atenção. Concentre-se no alinhamento da via e permaneça a uma distância segura do

seu limite, evitando que as rodas caiam no acostamento e isso possa causar um descontrole do veículo.

Se precisar parar no acostamento, procure um local onde não haja desnível ou ele esteja reduzido. Se for extremamente necessário parar, primeiro reduza a velocidade, o mais suavemente possível para não causar acidente com os veículos que venham atrás e sinalize com a seta. Após parar o veículo, sinalize com o triângulo de segurança e o pisca alerta.

### **1.4.7 Condições do piso da pista de rolamento**

Ondulações, buracos, elevações, inclinações ou alterações do tipo de piso podem desestabilizar o veículo e provocar a perda do controle.

Passar por buracos, depressões ou lombadas pode causar desequilíbrio em seu veículo, danificar componentes ou ainda fazer você perder a dirigibilidade. Ainda você pode agravar o problema se usar incorretamente os freios ou se fizer um movimento brusco com a direção.

Ao perceber antecipadamente estas ocorrências na pista, reduza a velocidade, usando os freios. Mas, evite acioná-los durante a passagem pelos buracos, depressões e lombadas, porque isso vai aumentar o desequilíbrio de todo o conjunto.

### **1.4.8 Trechos escorregadios**

O atrito do pneu com o solo é reduzido pela presença de água, óleo, barro, areia ou outros líquidos ou materiais na pista e essa perda de aderência pode causar derrapagens e descontrole do veículo.

Fique sempre atento ao estado do pavimento da via e procure adequar sua velocidade a essa situação. Evite mudanças abruptas de velocidade e frenagens bruscas, que tornam mais difícil o controle do veículo nessas condições.

### **1.4.9 Sinalização**

A sinalização é um sistema de comunicação para ajudar você a dirigir com segurança. As várias formas de sinalização mostram o que é permitido e o que é proibido fazer, advertem sobre perigos na via e também indicam direções a seguir e pontos de interesse.

A sinalização é projetada com base na engenharia e no comportamento humano, independentemente das habilidades individuais do condutor e do estado particular de

conservação do veículo. Por essa razão, você deve respeitar sempre a sinalização e adequar o seu comportamento aos limites de seu veículo.

#### **1.4.10 Calçadas ou Passeios Públicos**

As calçadas são para o uso exclusivo de pedestres e só podem ser utilizadas pelos veículos para acesso a lotes ou garagens.

Mesmo nestes casos, o tráfego de veículos sobre a calçada deve ser feito com muitos cuidados, para não ocasionar atropelamento de pedestres.

A parada ou estacionamento de veículos sobre as calçadas retira o espaço próprio do pedestre, levando-o a transitar na pista de rolamento, onde evidentemente corre o perigo de ser atropelado.

Por essa razão, é proibida a circulação, parada ou estacionamento de veículos automotores nas calçadas.

Você também deve ficar atento em vias sem calçadas, ou quando elas estiverem em construção ou deterioradas, forçando o pedestre a caminhar na pista de rolamento.

#### **1.4.11 Árvores/Vegetação**

Árvores e vegetação nos canteiros centrais de avenidas ou nas calçadas podem esconder placas de sinalização. Por não ver essas placas, os motoristas podem ser induzidos a fazerem manobras que tragam perigo de colisões entre veículos ou do atropelamento de pedestres e de ciclistas.

Ao notar árvores ou vegetação que possam estar encobrendo a sinalização, redobre sua atenção, até reduzindo a velocidade, para poder identificar restrições de circulação e com isso evitar acidentes.

#### **1.4.12 Cruzamento entre vias**

Em um cruzamento, a circulação de veículos e de pessoas se altera a todo instante. Quanto mais movimentado, mais conflito haverá entre veículos, pedestres e ciclistas, aumentando os riscos de colisões e atropelamentos.

É muito comum, também, a presença de equipamentos como, postes, lixeiras, banca de jornais e até mesmo cavaletes com propagandas, junto às esquinas, reduzindo ainda mais a percepção dos movimentos de pessoas e veículos.

Assim, ao se aproximar de um cruzamento, independentemente de existir algum tipo de sinalização, você deve redobrar a atenção e reduzir a velocidade do veículo.

Lembre-se sempre de algumas regras básicas:

- Se não houver sinalização, a preferência de passagem é do veículo que se aproxima do cruzamento pela direita;
- Se houver a placa PARE, no seu sentido de direção, você deve parar, observar se é possível atravessar e só aí movimentar o veículo;
- Numa rotatória, a preferência de passagem é do veículo que já estiver circulando na mesma;
- Havendo sinalização por semáforo, o condutor deverá fazer a passagem com a luz verde. Sob a luz amarela você deverá reduzir a marcha e parar. Com a luz amarela, você só deverá fazer a travessia se já tiver entrado no cruzamento ou se esta condição for a mais segura para impedir que o veículo que vem atrás colida com o seu.

Nos cruzamentos com semáforos, você deve observar apenas o foco de luz que controla o tráfego da via em que você está e aguardar o sinal verde antes de movimentar seu veículo, mesmo que outros veículos, ao seu lado, se movimentem.

## **1.5 O AMBIENTE**

Algumas condições climáticas e naturais afetam as condições de segurança do trânsito. Sob estas condições, você deverá adotar atitudes que garantam a sua segurança e a dos demais usuários da via.

### **1.5.1 Chuva**

A chuva reduz a visibilidade de todos, deixa a pista molhada e escorregadia e pode criar poças de água se o piso da pista for irregular, não tiver inclinação favorável ao escoamento de água, ou se estiver com buracos.

É bom ficar alerta desde o início da chuva, quando a pista, geralmente, fica mais escorregadia, devido à presença de óleo, areia ou impurezas.

Tomar ainda mais cuidado, no caso de chuvas intensas, quando a visibilidade é ainda mais reduzida e a pista é recoberta por uma lâmina.

Nesta situação, redobre sua atenção, acione a luz baixa do farol, aumente a distância do veículo à sua frente e reduza a velocidade até sentir conforto e segurança. Evite

pisar no freio de maneira brusca, para não travar as rodas e não deixar o veículo derrapar, pela perda de aderência (aquaplanagem).

No caso de chuvas de granizo (chuva de pedra), o melhor a fazer é parar o veículo em local seguro e aguardar o seu fim. Ela não dura muito nestas circunstâncias.

Ter os limpadores de para-brisa sempre em bom estado, o desembaçador e o sistema de sinalização do veículo funcionando perfeitamente aumentam as suas condições de segurança e o seu conforto nestas ocasiões.

O estado de conservação dos pneus e a profundidade dos seus sulcos são muito importantes para evitar a perda de aderência na chuva.

### **1.5.2 Aquaplanagem ou hidroplanagem**

Com água na pista, pode ocorrer a aquaplanagem, que é a perda da aderência do pneu com o solo. É quando o veículo flutua na água e você perde totalmente o controle sobre ele. A aquaplanagem pode acontecer com qualquer tipo de veículo e em qualquer piso.

Para evitar esta situação de perigo, você deve observar com atenção a presença de poças de água sobre a pista, mesmo não havendo chuva, e reduzir a velocidade, antes de entrar na região empoçada. Na chuva, aumenta a possibilidade de perda de aderência. Neste caso, reduza a velocidade e aumente a distância do veículo a sua frente.

Quando o veículo estiver sobre poças de água, não se deve usar os dois freios ao invés disso desacelera e segure a direção com firmeza para manter o controle de seu veículo.

O estado de conservação dos pneus e a profundidade de seus sulcos são igualmente importantes para evitar a perda de aderência, pois como já dito anteriormente eles drenam a água de seu pneu. Observe que se o acúmulo de água for maior que a capacidade de drenagem do mesmo, muito provavelmente haverá a aquaplanagem.

### **1.5.3 Neblina ou cerração**

Sob neblina ou cerração, você deve imediatamente acender a luz baixa do farol (e o farol de neblina se tiver), aumentar a distância do veículo a sua frente e reduzir a sua velocidade, até sentir mais segurança e conforto. Não use o farol alto porque ele reflete a luz nas partículas de água, e reduz ainda mais a visibilidade.

Lembre-se que nestas condições o pavimento fica úmido e escorregadio, reduzindo a aderência dos pneus.

Caso sinta muita dificuldade em continuar trafegando, pare em local seguro, como um posto de abastecimento. Em virtude da pouca visibilidade, na neblina, geralmente não é seguro parar no acostamento. Use o acostamento somente em caso extremo e de emergência e utilize, nestes casos, o pisca alerta.

#### **1.5.4 Vento**

Ventos muito fortes, ao atingir seu veículo em movimento, podem deslocá-lo ocasionando a perda de estabilidade e o descontrole, que podem ser causa de colisões com outros veículos ou mesmo capotamentos.

Há trechos de rodovias onde são frequentes os ventos fortes. Acostume-se a observar o movimento da vegetação às margens da via. É uma boa orientação para identificar a força do vento. Em alguns casos, estes trechos encontram-se sinalizados. Notando movimentos fortes da vegetação ou vendo a sinalização correspondente, reduza a velocidade para não ser surpreendido e para manter a estabilidade.

Os ventos também podem ser gerados pelo deslocamento de ar de outros veículos maiores em velocidade, no mesmo sentido ou no sentido contrário de tráfego ou até mesmo na saída de túneis. A velocidade deverá ser reduzida, adequando-se a marcha do motor para diminuir a probabilidade de desestabilização do veículo.

#### **1.5.5 Fumaça proveniente de queimadas**

A fumaça produzida pelas queimadas nos terrenos à margem da via provoca redução da visibilidade. Além disso, a fuligem proveniente da queimada pode reduzir a aderência do piso.

Nos casos de queimadas, redobre sua atenção e reduza a velocidade. Ligue a luz baixa do farol e, depois que entrar na fumaça, não pare o veículo na pista, já que com a falta de visibilidade, os outros motoristas podem não vê-lo parado na pista.

#### **1.5.6 Condição de Luz**

A falta ou o excesso de luminosidade podem aumentar os riscos no trânsito. Ver e ser visto é uma regra básica para a direção segura. Confira como agir:

- Farol Alto ou Farol Baixo Desregulado

- A luz baixa do farol deve ser utilizada obrigatoriamente à noite, mesmo em vias com iluminação pública. A iluminação do veículo à noite, ou em situações de escuridão, por chuva ou em túneis, permite aos outros condutores, e especialmente aos pedestres e aos ciclistas, observarem com antecedência o movimento dos veículos e com isso, se protegerem melhor.

- Quando ficamos de frente a um farol alto ou um farol desregulado, perdemos momentaneamente a visão (ofuscamento). Nesta situação, procure desviar sua visão para uma referência na faixa à direita da pista.

- Quando a luz do farol do veículo que vem atrás refletir no retrovisor interno, ajuste-o para desviar o fecho de luz. A maioria dos veículos tem este dispositivo. Verifique o manual do proprietário.

- Recomenda-se o uso da luz baixa do veículo, mesmo durante o dia, nas rodovias. No caso das motocicletas, ciclomotores e do transporte coletivo de passageiros, estes últimos quando trafegarem em faixa própria, o uso da luz baixa do farol é obrigatória.

#### 1.5.6.1 Penumbra (ausência de luz)

A penumbra (lusco-fusco), é uma ocorrência frequente na passagem do final da tarde para o início da noite ou do final da madrugada para o nascer do dia ou ainda, quando o céu está nublado ou se chove com intensidade.

Sob estas condições, tão importante quanto ver, é também ser visto. Ao menor sinal de iluminação precária acenda o farol baixo.

#### 1.5.6.2 Inclinação da Luz Solar

No início da manhã ou no final da tarde, a luz do sol “bate no rosto”. O sol, devido à sua inclinação, pode causar ofuscamento, reduzindo sua visão. Nem é preciso dizer que isso representa perigo de acidentes.

O ofuscamento pode acontecer também pelo reflexo do sol em alguns objetos polidos, como garrafas, latas ou para-brisas.

Em todas estas condições, reduza a velocidade do veículo, utilize o quebra sol (pala de proteção interna) ou até mesmo um óculos protetor (óculos de sol) e procure observar uma referência do lado direito da pista.

O ofuscamento também poderá acontecer com os motoristas que vêm em sentido contrário, quando são eles que têm o sol pela frente. Neste caso, redobre sua atenção, reduza a velocidade para seu maior conforto e segurança e acenda o farol baixo para garantir que você seja visto por eles.

Nos cruzamentos com semáforos, o sol, ao incidir contra os focos luminosos, pode impedir que você identifique corretamente a sinalização. Nestes casos, reduza a velocidade e redobre a atenção, até que tenha certeza da indicação do semáforo.

## **1.6. OUTRAS REGRAS GERAIS IMPORTANTES**

Antes de colocar seu veículo em movimento, verifique as condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório, como cintos de segurança, encosto de cabeça, triângulo de segurança, pneu sobressalente, limpador de para-brisa, sistema de iluminação e buzina, além de observar se o combustível é suficiente para chegar ao seu local de destino.

Tenha, a todo o momento, domínio de seu veículo, dirigindo-o com atenção e com os cuidados indispensáveis à segurança do trânsito.

Ao dirigir um veículo de maior porte, tome todo o cuidado e seja responsável pela segurança dos veículos menores, pelos não motorizados e pela segurança dos pedestres.

Reduza a velocidade quando for ultrapassar um veículo de transporte coletivo (ônibus) que esteja parado efetuando o embarque ou desembarque de passageiros.

Aguarde uma oportunidade segura e permitida pela sinalização para fazer uma ultrapassagem, quando estiver dirigindo em vias com duplo sentido de direção e pista única, nos trechos em curvas e em aclives. Não ultrapasse veículos em pontes, viadutos e nas travessias de pedestres, exceto se houver sinalização que permita.

Mantenha uma distância segura do veículo da frente. Uma boa distância permite que você tenha tempo de reagir e acionar os freios diante de uma situação de emergência e haja tempo também para que o veículo, uma vez freado, pare antes de colidir. Em condições normais da pista e do clima, o tempo necessário para manter a distância segura é de, aproximadamente, dois segundos.

Existe uma regra simples – regra dos dois segundos – que pode ajudar você a manter a distância segura do veículo da frente:

- Escolha um ponto fixo à margem da via;
- Quando o veículo que vai à sua frente passar pelo ponto fixo, comece a contar;
- Conte dois segundos pausadamente.
- A distância entre o seu veículo e o que vai à frente vai ser segura se o seu veículo passar pelo ponto fixo após a contagem de dois segundos.
- Caso contrário, reduza a velocidade e faça nova contagem. Repita até estabelecer a distância segura.

Para veículos com mais de 6 metros de comprimento ou sob chuva, aumente o tempo de contagem para 3 segundos ou mais.

## **MÓDULO II**

**Noções de primeiros socorros, respeito ao meio-ambiente e convívio social no trânsito**

# 1. INTRODUÇÃO AOS PRIMEIROS SOCORROS

São procedimentos imediatos e temporários prestados a alguém, em caso de acidente ou mal súbito, com a finalidade de manter as funções vitais e evitar o agravamento das lesões, até ocorrer um atendimento mais especializado e posterior condução ao hospital mais próximo.

Por ser uma atividade realizada pelos Bombeiros Militares, SAMU outros órgãos da segurança pública ou até mesmo civis, quando do atendimento as vítimas, estes estarão sempre expostos aos riscos de acidente de trânsito, pois no afã de realizá-las, não observam cuidados importantes na prestação deste serviço.

## 1.1 SINALIZAÇÃO DO LOCAL DO ACIDENTE

Em primeiro lugar, deve-se atentar para os eventuais perigos que possam surgir em decorrência da ausência de sinalização durante o atendimento, e de imediato, verificar sempre a presença de Policiais Militares ou Rodoviários, objetivando um apoio e, por consequência uma maior segurança, evitando que novos acidentes ocorram durante o evento. Sempre garanta sua segurança primeiro.

## 1.2 VERIFICAÇÃO DAS CONDIÇÕES GERAIS DA VÍTIMA

Nos acidentes com vítimas é necessário verificar as condições em que elas se encontram, agindo da seguinte forma:

- se a vítima estiver consciente, converse com ela, procurando tranquilizá-la. Pergunte seu nome, e explique que o socorro está chegando. Preste atenção se as respostas são lógicas;
- observe a respiração, além de seu estado de consciência;
- em caso de acidente violento, atente-se para as lesões de coluna, evitando-se movimentação desnecessária até a chegada de socorro especializado.

Em caso de vítima inconsciente, a verificação dos sinais vitais deve ser feita da seguinte maneira:

- verifique a pulsação, respiração sem movimentar a vítima, utilizando as técnicas adotadas no APH;

- Vítimas fatais, quando constatadas deve-se ter um tratamento diferenciado, solicitando a presença do IML, cobrindo sempre que possível a vítima, de forma a preservar o local e inibir a presença de curiosos, a fim de evitar aglomerações no local do acidente e filmagens desrespeitosas;

## 1.3 CUIDADOS COM A VÍTIMA

São necessários alguns cuidados básicos nas diversas situações de emergência, os quais podem variar de acordo com o estado das vítimas:

### 1.3.1 Hemorragia:

Popularmente hemorragia ou sangramento significa a mesma coisa, isto é, sangue que escapa de artérias, veias ou vasos capilares. A hemorragia pode ser definida como a perda do volume sanguíneo circulante. O sangramento pode ser interno ou externo e em ambos os casos é perigoso.

- **Artérias:** transportam o sangue arterial, sangue oxigenado. São de diferentes diâmetros, algumas calibrosas (aorta), outras medianas (radial) e, também pequenas (artérias de um dedo). São os vasos que saem do coração.
- **Veias:** recolhem o sangue pobre em oxigênio dos vasos capilares e células do corpo. Não tem tanta pressão como as artérias. Conduzem o sangue venoso de retorno para o coração.
- **Capilares:** cada artéria se divide em novas artérias mais e mais finas, formando finalmente os vasos capilares. Através de suas finíssimas paredes o oxigênio, o dióxido de carbono e outras substâncias são trocadas entre as células do corpo e o sangue.
- **Sangue:** líquido vermelho, viscoso, composto por plasma, células vermelhas (hemácias), células brancas (leucócitos), e plaquetas. O plasma (parte líquida) transporta as células e nutrientes para todos os tecidos. Também conduz os produtos de degradação para os órgãos excretores. As células vermelhas fornecem cor ao sangue e transportam oxigênio. As células brancas atuam na defesa do organismo contra as infecções. As plaquetas são essenciais para a formação de coágulos sanguíneos, necessários para estancar as hemorragias. Existem três tipos de hemorragias:
  - Arterial: hemorragia que faz jorrar sangue pulsátil e de cor vermelho vivo.
  - Venosa: hemorragia onde o sangue sai lento e contínuo, com cor vermelho escuro.

- Capilar: O sangue sai lentamente dos vasos menores, na cor similar ao sangue venoso/arterial.



Hemorragias externas: são aquelas que podem ser vistas a partir de uma ferida aberta.

Sinais e sintomas:

- Agitação;
- Palidez;
- Sudorese intensa;
- Pele fria e úmida;
- Pulso acelerado (acima de 100 bpm);
- Hipotensão (PA sistólica abaixo de 100 mmHg);
- Sede;
- Fraqueza.

As hemorragias internas: geralmente não são visíveis, porém podem ser bastante graves, pois podem provocar choque e levar a vítima à morte. Exemplo: fratura fechada de um fêmur, laceração de um órgão maciço como o fígado ou baço, etc. Os sinais e Sintomas das hemorragias internas são idênticos a hemorragia externa, porém podem a vítima ainda tossir sangue, vomitar sangue, sangrar pelo nariz, ouvidos, boca, reto ou órgãos genitais.

As Três Técnicas de Controle de Hemorragias Externas são:

- Técnica de compressão direta: controle a hemorragia fazendo uma compressão direta sobre a ferida que sangra com sua mão (protegida por luva descartável), ou ainda, com a ajuda de uma pano limpo ou gaze esterilizada, para prevenir a infecção.

- Técnica da elevação: mantenha a região que sangra em uma posição mais elevada que o resto do corpo, pois este procedimento contribuirá para diminuir o fluxo de sangue circulante e, conseqüentemente, o sangramento.
- Técnica da compressão sobre os pontos arteriais: caso a hemorragia for muito intensa e você não conseguir fazer parar a saída do sangue, tente controlar o sangramento pressionando diretamente sobre as artérias principais que nutrem de sangue o local lesionado. Para isso você precisa conhecer certas artérias.

Lembre-se que os pulsos são mais facilmente palpáveis nos locais onde artérias ca- librosas estão posicionadas próximas da pele e sobre um plano duro. Os mais comuns são:

- Pulso radial;
- Pulso carotídeo (mais recomendado);
- Pulso braquial;
- Pulso femoral;
- Pulso dorsal do pé ou tibial posterior (pode ser difícil senti-lo).

Tratamento pré hospitalar:

- Alertar o Serviço de Emergência Médica (fone 193 ou 192);
- Controlar hemorragias externas;
- Prevenir ou tratar o choque;
- Afrouxar roupas apertadas;
- Estar preparado para o vômito;
- Não dar nada de comer ou beber;

### **1.3.2 Estado de choque:**

A função do sistema circulatório é distribuir sangue com oxigênio e nutrientes para todas as partes do corpo. Quando isso, por qualquer motivo, deixa de acontecer e começa a faltar oxigênio nos tecidos corporais, ocorre o que denominamos estado de choque, ou seja, as células começam a entrar em sofrimento e, se esta condição não for revertida, as células acabam morrendo.

Podemos definir o choque como um quadro grave, que pode ocorrer de forma rápida ou desenvolver-se lentamente. O choque hipovolêmico caracteriza-se por uma reação do corpo em resposta ao colapso no sistema circulatório, o qual não consegue mais pro-

ver sangue de forma adequada para todos os órgãos vitais do corpo. É a diminuição da perfusão (fluxo constante de sangue nos vasos capilares) ou o estado de hipoperfusão.

Quando o corpo de uma pessoa sofre um ferimento (trauma) ou apresenta uma enfermidade, ele imediatamente reage, tentando corrigir os efeitos do dano. Se o problema é severo, uma das reações é o choque, portanto, o choque indica a existência de um problema no sistema circulatório, o qual geralmente está relacionado com uma das seguintes causas:

**Coração:** se o coração por algum motivo deixa de bombear sangue adequadamente, ou se para de funcionar (parada cardíaca), o choque aparecerá de imediato;

**Vasos sanguíneos:** o sistema circulatório deve obrigatoriamente ser um sistema fechado. Se os vasos (artérias, veias ou capilares) forem lesados e perderem muito sangue, o paciente entrará em choque;

**Volume de sangue circulante:** se houver uma diminuição no volume de sangue circulante ou se os vasos sanguíneos por algum motivo dilatarem (aumentarem seu diâmetro) impedindo que o sistema permaneça corretamente preenchido, o choque novamente aparecerá.

Quando uma pessoa está em choque, suas funções vitais diminuem e se as condições que causam o choque não forem interrompidas e revertidas imediatamente, logo ocorrerá a morte. Muita atenção, a identificação e o tratamento do choque não podem demorar, porque o problema piora com o passar do tempo.

Recorde que o choque é uma reação corporal à perda sanguínea e essa tentativa de resolução do problema circulatório pode piorar a situação, aumentando a instabilidade do paciente. Explicando melhor, se existe um sangramento, o coração aumenta a frequência dos batimentos cardíacos, tentando fazer o sangue circular por todas as áreas vitais do corpo. Com isso, aumenta também a hemorragia e mais sangue é perdido.

A resposta imediata do corpo para este problema é tentar fazer circular mais sangue, aumentando ainda mais os batimentos cardíacos. Todo este processo se não tratado imediatamente vai agravando-se e gera uma diminuição da pressão arterial, posteriormente uma falha na circulação, falha no coração e, finalmente, uma parada cardíaca e a morte do paciente.

O passo inicial no tratamento do estado de choque é reconhecer a sua presença. A vítima em choque, geralmente apresenta, pulso acelerado, respiração rápida e superficial, palidez da pele, agitação, sede, pele fria e úmida, náusea, pressão arterial abaixo do limite de normalidade e perda de consciência.

O choque que se segue a um acidente traumático, é frequentemente resultante de perda sanguínea.

### **1.3.4 Parada cardíaca:**

A parada cardíaca é definida como uma cessação súbita e inesperada dos batimentos cardíacos. O coração para de bombear o sangue para o organismo e os tecidos começam a sofrer os efeitos da falta de oxigênio. O cérebro, centro essencial do organismo, começa a morrer após cerca de três minutos privado de oxigênio.

O socorrista deverá identificar e corrigir de imediato a falha no sistema circulatório. Caso haja demora na recuperação da vítima, esta poderá sofrer lesões graves e irreversíveis.

A compressão torácica externa é eficiente na substituição dos batimentos do coração por dois motivos principais: primeiro, pelo fato do coração estar situado entre o osso esterno (que é móvel) e a coluna vertebral (que é fixa) e, segundo, porque o coração quando na posição de relaxamento, fica repleto de sangue. Portanto, o coração ao ser comprimido pelo osso esterno expulsa o sangue e depois, ao relaxar-se, novamente se infla, possibilitando uma circulação sanguínea suficiente para o suporte da vida.

Em caso de parada cardíaca, o socorrista deverá seguir as instruções abaixo:

- Posicione a vítima deitada sobre uma superfície plana e rígida;
- Verifique o pulso na artéria carótida (no pescoço) para certificar-se da ausência de batimentos cardíacos. Somente inicie a compressão torácica externa quando não houver pulso;
- Localize a borda das costelas e deslize os dedos da mão esquerda para o centro do tórax, identificando por apalpação o final do osso esterno (apêndice xifoide). Marque dois dedos a partir do final do osso esterno e posicione sua mão direita logo acima deste ponto, bem no meio do peito da vítima. Coloque a sua mão esquerda sobre a direita e inicie as compressões.

A compressão cardíaca é produzida pela compressão vertical para baixo, exercida através de ambos os braços do socorrista, comprimindo o osso esterno sobre o coração da vítima. A compressão torácica externa deve ser realizada com os braços esticados usando o peso do corpo do socorrista. Não esqueça que você deve realizar as compressões junto (não simultaneamente) com a respiração de boca a boca.

Se estiver sozinho, socorrendo uma vítima, faça trinta compressões dê dois sopros (ventilações) (nesta ordem) e, num ritmo de aproximadamente cem compressões por minuto. Se o socorro for em dupla, para cada duas ventilações dadas pelo primeiro socorrista, o se-

gundo deve executar trinta compressões (ritmo também de aproximadamente 100 por minuto). Com dois socorristas, a ressuscitação cardiopulmonar (RCP) deve ser realizada com um socorrista posicionado de cada lado da vítima, podendo os mesmos, trocar de posição quando necessário, sem no entanto interromper a frequência de compressões e ventilações.

O pulso carotídeo deve ser apalpado periodicamente durante a realização da RCP, a fim de verificar se houve o retorno dos batimentos cardíacos. Verifique o pulso após cinco ciclos de RCP. Não demore mais que 5 segundos para verificar o pulso para não comprometer o ritmo das compressões.

A compressão e a descompressão devem ser ritmadas e de igual duração. A palma da mão do socorrista não deve ser retirada de sua posição sobre o osso esterno, porém a pressão sobre ela não precisa ser feita, de forma que possa retornar a sua posição normal.

Em crianças, a compressão torácica (massagem cardíaca externa) deve ser realizada com apenas uma das mãos posicionada sobre o meio do peito da vítima, no terço inferior do osso esterno. No socorro de bebês, o socorrista deve apalpar o pulso na artéria braquial, e realizar a massagem cardíaca com apenas dois dedos. Comprimir o peito do bebê, um dedo abaixo da linha entre os mamilos.

Qualquer vítima inconsciente deverá ser colocada na posição de recuperação. Esta posição impede que a língua bloqueie a passagem do ar. O fato da cabeça permanecer numa posição ligeiramente mais baixa do que o resto do corpo, facilita a saída de líquidos da boca da vítima. Isto reduz o risco de aspiração de conteúdos gástricos. A cabeça e a região dorsal (coluna vertebral) devem ficar alinhadas, enquanto os membros dobrados mantém o corpo apoiado em posição segura e confortável.

As complicações mais comuns produzidas por manobras inadequadas de RCP são as seguintes:

- A vítima não está posicionada sobre uma superfície rígida;
- A vítima não está em posição horizontal (se a cabeça está elevada, o fluxo sanguíneo cerebral ficará deficitário);
- As vias aéreas não estão permeáveis;
- A boca ou máscara não está apropriadamente selada na vítima e o ar escapa;
- As narinas da vítima não estão fechadas;
- As mãos foram posicionadas incorretamente ou em local inadequado sobre o tórax;
- As compressões são muito profundas ou demasiadamente rápidas (não impulsionam volume sanguíneo adequado);
- A razão entre as ventilações e compressões é inadequada;

A RCP deixa de ser executada por mais de 5 segundos (alto risco de lesão cerebral).

As manobras da RCP não são indicadas nas vítimas que encontram-se em fase terminal de uma condição irreversível e incurável, mas uma vez iniciada a RCP devemos mantê-la até que:

- Haja o retorno espontâneo da circulação (retorno do pulso). Continuar a ventilar;
- Haja o retorno da respiração e da circulação;
- Pessoal mais capacitado chegar ao local da ocorrência;

### **1.3.5 Parada respiratória:**

Podemos definir a parada respiratória como uma supressão súbita dos movimentos respiratórios, podendo ser ou não, acompanhada de parada cardíaca.

Em caso de parada respiratória, siga as instruções a seguir:

- Determine o estado de consciência da vítima:
- A pessoa que presta o socorro deve chamar e movimentar levemente a vítima.

Nos casos de parada respiratória após um acidente traumático (em especial nos traumas de cabeça e pescoço).

- Posicione a vítima:
- Se a vítima encontra-se inconsciente, ou seja, não responde, deite-a de costas sobre uma superfície plana e rígida e abra as vias aéreas, elevando o queixo e inclinando a cabeça para trás (extensão da cabeça).

Verifique se a vítima está respirando:

- Tente perceber os movimentos respiratórios do abdômen e peito iniciando a respiração artificial caso estejam ausentes:
- Se a vítima não respira, proceda da seguinte forma:
- Feche as narinas da vítima com seus dedos (polegar e indicador);
- Coloque sua boca com firmeza sobre a boca da vítima;
- Sopre lentamente até o peito dela encher-se, retire sua boca e deixe o ar sair livremente.

No socorro de adultos, mantenha a frequência de 1 ventilação a cada 5 segundos e, 1 ventilação a cada 3 segundos para crianças e 1 sopro bem suave a cada 3 segundos para bebês (0 a 2 anos). Após controlada a situação, transporte a vítima para um hospital. Se não houver retorno espontâneo da respiração, mantenha a respiração artificial durante todo o transporte, até a chegada na unidade hospitalar.

Nos acidentes com suspeita de traumatismo cervical (lesão no pescoço), é importante que o socorrista mantenha a cabeça e o pescoço da vítima sempre alinhados e imóveis, movimentando-os com extrema cautela. Nesses acidentes a manobra de extensão da cabeça deverá ser substituída por outro procedimento, que consiste na projeção para frente, dos ângulos da mandíbula. A cabeça da vítima deverá permanecer em uma posição neutra.

**Sempre que possível, realize a respiração artificial com o auxílio de um equipamento de proteção (máscara facial), evitando o seu contato direto com a boca da vítima, se você não tem certeza que pode se proteger e acha que há chance contaminação não faça a respiração.**

### **1.3.5 Queimaduras**

A queimadura pode ser definida como uma lesão produzida no tecido de revestimento do organismo por agentes térmicos, produtos químicos, eletricidade, radiação, etc.

A pele possui várias funções. Serve para isolar o organismo, protegê-lo da invasão bacteriana, controlar sua temperatura, reter os líquidos e fornecer ao indivíduo informações sobre o ambiente externo. Qualquer lesão desta superfície de revestimento permite uma interrupção destes mecanismos e tem significado grave.

De acordo com a profundidade, as queimaduras classificam-se em diferentes graus:

- Primeiro grau: atinge somente a epiderme, caracteriza-se por dor e vermelhidão;
- Segundo grau: atinge a epiderme e a derme, caracteriza-se por muita dor, vermelhidão e formação de bolhas de água abaixo da pele;
- Terceiro grau: atinge todas as camadas de revestimento da pele, caracteriza-se por pouca dor (devido à destruição das terminações nervosas da sensibilidade), pele dura e seca, escurecida ou esbranquiçada, ladeada por áreas de eritema.

As queimaduras podem lesar a pele, os músculos, os vasos sanguíneos, os nervos e os ossos. Além dos danos físicos e da dor, as vítimas de queimaduras maiores sofrem social e emocionalmente.

A pele é basicamente uma estrutura de duas camadas, consistindo em uma epiderme externa e uma derme interna. Abaixo da derme está o tecido celular subcutâneo, abaixo do qual se encontram os músculos e os ossos.

O tipo mais comum de queimadura é a térmica. Ao prestar os primeiros socorros a um queimado, que esteja com suas roupas em chamas, o socorrista deve orientá-lo para que pare, deite e role no chão. Utilize para abafar o fogo, um cobertor ou toalha molhada. Extinto o fogo, corte e retire as roupas que não estiverem aderidas a pele da vítima. Para avaliar a dor e evitar o agravamento da área lesada, o socorrista deve resfriar a parte queimada com água limpa ou, se possível, imergi-la em água corrente até cessar a dor.

Se a queimadura for produzida por produtos químicos, retire imediatamente as roupas impregnadas pela substância, tomando o cuidado de proteger-se para não se queimar. Depois lave bem a região atingida com água, para neutralizar os efeitos corrosivos e irritantes do produto químico (no mínimo 15 minutos).

Todo ferimento causado por queimadura é muito vulnerável à infecção e, por isso, deve ser coberto com um curativo limpo e estéril. Além da dor intensa, as queimaduras podem causar infecção e o estado de choque pela constante perda de líquidos corporais. Se a vítima sentir sede, o socorrista pode dar-lhe toda a água que desejar beber, porém, lentamente. Se a vítima estiver inconsciente, o socorrista não deverá dar-lhe água.

É absolutamente contra indicado a aplicação sobre queimadura de qualquer substância (pomadas, cremes) que não seja água ou curativo estéril.

Em resumo, ao prestar socorro para vítimas com queimaduras, o socorrista não deve furar bolhas, não deve retirar roupas queimadas presas a pele, nem submeter a ação de água uma queimadura com bolhas rompidas ou área onde não há pele. Nestes casos apenas cubra a área lesada com um pano bem limpo e transporte a vítima para um hospitalar para receber atendimento adequado.

### **1.3.6 Fraturas**

Podemos definir uma fratura como sendo a perda, total ou parcial, da continuidade de um osso. A fratura pode ser simples (fechada) ou exposta (aberta). Na fratura simples não há o rompimento da pele sobre a lesão e nas expostas sim, isto é, o osso fraturado fica exposto ao meio ambiente, possibilitando sangramentos e um aumento do risco de infecção.

No caso de fraturas, a vítima geralmente irá queixar-se de dor no local da lesão. O socorrista poderá identificar também, deformidades, edemas, hematomas, exposições ósseas, palidez ou cianose das extremidades e ainda, redução de temperatura no membro fraturado.

A imobilização provisória é o socorro mais indicado no tratamento de fraturas ou suspeitas de fraturas. Quando executada de forma adequada, a imobilização alivia a dor, diminui a lesão tecidual, o sangramento e a possibilidade de contaminação de uma ferida aberta.

As roupas da vítima devem ser removidas para que o socorrista possa visualizar o local da lesão e poder avaliá-lo mais corretamente. As extremidades devem ser “alinhas”, sem no entanto, tentar reduzir as fraturas expostas. Realize as imobilizações com o auxílio de talas rígidas de papelão ou madeira, ou ainda, com outros materiais improvisados, tais como: pedaços de madeira, réguas, etc.

Nas fraturas expostas, antes de imobilizar o osso fraturado, o socorrista deverá cobrir o ferimento com um pano bem limpo ou com gaze estéril. Isto diminuirá a possibilidade de contaminação e controlará as hemorragias que poderão ocorrer na lesão. É importante que nas fraturas com deformidade em articulações (ombros, joelhos, etc.), o socorrista imobilize o membro na posição em que ele for encontrado, sem mobilizá-lo.

A auto-imobilização é uma técnica muito simples, que consiste em fixar o membro inferior fraturado ao membro sadio, ou o membro superior fraturado ao tórax da vítima. É uma conduta bem aceita em situações que requeiram improvisação. Esta técnica é também muito utilizada no atendimento de fraturas nos dedos da mão.

Na dúvida, imobilize e trate a vítima como portadora de fratura até que se prove o contrário. Nas fraturas associadas com sangramentos significativos, o socorrista deverá estar preparado para atender também o choque hipovolêmico (já estudado anteriormente).

## **1.4. MEIO AMBIENTE**

É tudo que está a nossa volta. Isso abrange o ar, a água, todas as formas de vida, bem como tudo mais que nos cerca. Atmosfera, água dos rios, mares, lagos, chuva, solo e subsolo; montanhas, vales, campos, florestas, cidades, edifícios, pontes, estradas, objetos, microrganismos, todos os vegetais, todos os animais e o homem.

Qual será, de todos estes elementos, o mais importante, o mais precioso? Sem dúvida, a vida.

### **1.4.1 O Trânsito e o Meio Ambiente**

O Progresso trouxe os veículos e hoje nós dependemos deles para quase tudo. A grande concentração nos centros urbanos está fazendo com que a poluição atinja nível

acima do tolerável. A Legislação de proteção ambiental está cada vez mais rigorosa. Isso é bom, pois algumas empresas e pessoas insistem em degradar o meio ambiente, em função de vantagens individuais.

São vários os fatores que compõem inter-relacionamento entre o trânsito e o meio ambiente, dentre os quais destacamos:

- O veículo como agente poluidor do meio ambiente;
- Emissão de gases;
- Emissão sonora;
- Manutenção preventiva do veículo para a preservação do meio ambiente;
- Os malefícios do trânsito para o meio ambiente;
- Educação: Uma proposta de melhoria da qualidade de vida no trânsito.

### **1.4.2 Garantias Constitucionais**

O objetivo fundamental das leis ambientalistas é a preservação da vida humana, levando em conta a qualidade de vida. Por isso é necessário viver em um ambiente saudável e seguro, construir e conservar esse ambiente para nele viver em harmonia com os outros homens, com o trânsito e também com o meio ambiente.

O artigo 225 da Constituição Federal dispõem que todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado: bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida. É dever do poder Público e da coletividade defendê-lo e preservá-lo para as gerações futuras.

Para que haja integração entre trânsito e meio ambiente é muito importante o desenvolvimento de termos ambientais como "humanização no trânsito", que levem à observação e ao registro dos elementos que compõem o meio ambiente, possibilitando diagnosticar os problemas causados pelo comportamento inadequado do homem, principalmente no ambiente urbano e apontar medidas práticas para a solução dos problemas diagnosticados.

### **1.4.3 O trânsito e Poluição**

Problemas causados pela relação trânsito e meio ambiente:

- Poluição: atmosférica, visual, sonora e de gases poluentes;
- Erosão (resultante do mau planejamento de estradas);

- Agressões contra o meio ambiente (resultante de acidentes com o transporte de produtos químicos);
- Incêndios devastadores, pelo uso inadequado de lugares de descanso às beiras das rodovias, ou pelo cigarro jogado pela janela do veículo;
- Poluição do habitat natural, (rios e matas) pelos detritos jogados pelos motoristas nas rodovias;
- Mortes de animais silvestres, provocadas por excesso de velocidade e descaso à sinalização;

Muitos tipos de agressão ambiental causados pelos usuários das vias públicas rurais ou urbanas podem ser caracterizados como resultantes do trânsito existente no local, de forma irresponsável.

#### 1.4.3.1 Emissão de gases e partículas

Os gases produzidos pelos veículos podem ser nocivos à saúde. A capacidade poluente dos automóveis é a maior dentre quaisquer outras atividades desenvolvidas pelo homem, pois 50% do total de gases poluentes e, portanto, tóxicos que são expelidos para a atmosfera são provenientes da combustão dos motores dos automóveis. Nas grandes cidades, onde além da grande quantidade de veículos, existem constantes congestionamentos, os veículos respondem por quase 90% do total de gases tóxicos lançados na atmosfera, provocando um grande risco para a vida humana, animal e ao meio ambiente.

A poluição do ar também pode ser causada por material particulado, que são partes muito pequenas que se desprendem do veículo e são jogadas no meio ambiente, entre elas:

- fumaça preta, composta de minúsculas partículas de fuligem;
- partícula dos asbestos utilizados nas pastilhas de freio;
- partículas de borracha dos pneus;
- partículas metálicas do desgaste das peças.

#### 1.4.3.2 Emissão sonora

A produção de sons em excesso provenientes da circulação dos veículos forma a poluição sonora que pode provocar problemas de saúde como a diminuição da audição, stress, falta de concentração. O tráfego é indiscutivelmente a maior fonte de poluição sonora nos centros urbanos. Tem reflexos em todo o organismo e não apenas no aparelho auditivo. Ruídos intensos e permanentes podem causar vários distúrbios, alterando significativamente o humor e a capacidade de concentração nas ações humanas.

#### **1.4.4 Regulamentação do CONAMA**

O CONAMA é o órgão que tem a função de estabelecer normas, critérios e padrões relativos ao controle e à manutenção da qualidade do meio ambiente.

Em 1986 o Governo Federal cria o Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos automotores, que obriga a instalação de filtros catalisadores no escapamento dos automóveis e caminhões novos. A constatação de que nos grandes centros urbanos a poluição ambiental era causada pelos poluentes atmosféricos gerado na queima de combustível em veículos automotores, fez com que fosse viabilizada a implantação do PRONCOVE (Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotores).

O PRONCOVE tem como objetivos a redução dos níveis de emissão de poluentes nos veículos automotores, além de incentivar o desenvolvimento tecnológico nacional, tanto na engenharia automotiva, como em métodos e equipamentos para a realização de ensaios e medição de poluentes.

Os limites máximos de emissão de poluentes foram fixados, com um cronograma específico para três categorias distintas de veículos, são elas: veículo leve de passageiro – Automóveis; veículo leve comercial – pick-up, van, utilitários, etc.; veículo pesado – ônibus e caminhão.

Para o cumprimento destes limites, é necessária a aplicação de tecnologias e sistemas que visem o funcionamento dos motores para proporcionar uma queima perfeita de combustível e conseqüente diminuição das emissões, bem como do consumo de combustível.

Com a Promulgação do CTB essa vinculação passou a ser prevista em Lei, portanto, de aplicação obrigatória por todos os Órgão Executivos de Trânsito dos Estados e Distrito Federal no processo de Licenciamento anual dos veículos, regulamentado através da resolução do CONTRAN nº 84/89.

#### **1.4.5 Ações do proprietário e do condutor de Veículos Automotor para a preservação do Meio ambiente**

É dever do proprietário: no dia a dia, através de pequenos cuidados com o veículo. O proprietário pode e deve colaborar para não poluir ainda mais o meio ambiente:

É dever do condutor: os condutores também podem agir de forma a preservar o meio ambiente através das seguintes condutas:

- não acelerando o motor sem necessidade ou com o veículo parado, principalmente nos congestionamentos;

- em subidas, segurando o veículo no freio e não na embreagem e no acelerador;
- ao usar o freio pise suavemente, a fim de reduzir a marcha ou parar;
- o uso da buzina se restringe apenas para chamar a atenção dos pedestres ou outros motoristas, alertando-os do perigo;
- O uso de sirene está **condicionado as situações de urgência, conforme estabelecido no código de trânsito Brasileiro.**

## 1.5. CONVÍVIO SOCIAL

### 1.5.1 O indivíduo e a sociedade

O homem não consegue produzir todas as coisas que consome. Para consegui-las, deve produzir bens ou serviços úteis que acabará trocando pelo que deseja e necessita.

- Cidadão: é indivíduo consciente de seu papel na sociedade.
- Sociedade: são grupos de diferentes características, com os mesmos direitos e deveres, reunidos por laços maiores como: idioma, cultura, religião, valores, aspectos geográficos.
- Diferenças Individuais: cada um de nós tende a ver, sentir e processar as coisas diferentemente. Isso devido à nossa formação, vivência, cultura e personalidade, que se constituem nas diferenças individuais. As diferenças individuais são a nossa marca registrada e a imprimimos em tudo que fazemos: na maneira de elogiar ou criticar, no modo como avaliamos as outras pessoas, no trabalho, nos relacionamentos com a família, amigos, etc.

Nós temos um conceito a respeito de nós mesmos, mas como será que as outras pessoas nos veem? Calmos ou agitados? Egoístas ou altruístas? Pacíficos ou agressivos? Indiferentes ou cooperativos? São essas diferenças que ditarão como nos relacionamos no trânsito.

### 1.5.2 Educando com valores

O trânsito é feito pelas pessoas. E, como nas outras atividades humanas, quatro princípios são importantes para o relacionamento e a convivência social no trânsito.

O primeiro deles é a **dignidade** da pessoa humana, do qual derivam os Direitos Humanos e os valores e atitudes fundamentais para o convívio social democrático, como o respeito mútuo e o repúdio às discriminações de qualquer espécie, atitude necessária à promoção da justiça.

O segundo princípio é a **igualdade** de direitos. Todos têm a possibilidade de exercer a cidadania plenamente e, para isso, é necessário ter equidade, isto é, a necessidade de considerar as diferenças das pessoas para garantir a igualdade o que, por sua vez, fundamenta a solidariedade.

Um outro é o da **participação**, que fundamenta a mobilização da sociedade para organizar-se em torno dos problemas de trânsito e de suas consequências.

Finalmente, o princípio da **corresponsabilidade** pela vida social, que diz respeito à formação de atitudes e ao aprender a valorizar comportamentos necessários à segurança no trânsito, à efetivação do direito de mobilidade a todos os cidadãos e a exigir dos governantes ações de melhoria dos espaços públicos.

Comportamentos expressam princípios e valores que a sociedade constrói e referencia e que cada pessoa toma para si e leva para o trânsito. Os valores, por sua vez, expressam as contradições e conflitos entre os segmentos sociais e mesmo entre os papéis que cada pessoa desempenha.

Ser “veloz”, “esperto”, “levar vantagem” ou “ter o automóvel como status”, são valores (ruins) presentes em parte da sociedade. É preciso mudar.

Mudar comportamentos para uma vida coletiva com qualidade e respeito exige uma tomada de consciência das questões em jogo no convívio social, portanto na convivência no trânsito. É a escolha dos princípios e dos valores que irão levar a um trânsito mais humano, harmonioso, mais seguro e mais justo.

### 1.5.3 Responsabilidade civil e criminal do condutor perante o CTB

Evidentemente quando de um acidente de trânsito, uma das preocupações é a determinação da culpa pelo acidente. Essa preocupação envolve diversos interesses, estes associados à responsabilidade pelos danos materiais e pessoais, para efeitos de reparação dos prejuízos.

O artigo 37, § 6º, da Constituição Federal - CF/88, estabelece que "As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa".

De igual sorte, prevê o artigo 43 da Lei nº. 10.406/02 (Código Civil) que "As pessoas jurídicas de direito público interno são civilmente responsáveis por atos dos seus agentes que nessa qualidade causem danos a terceiros, ressalvado direito regressivo contra os causadores do dano, se houver, por parte destes, culpa ou dolo". A responsabilização civil, tradicionalmente, se baseia na ideia de culpa, tomada em seu sentido lato sensu, abrangendo também o dolo, ou seja, todas as espécies de comportamentos contrários ao direito, intencionais ou não, representados pela falta de diligência na observância da norma de conduta, estando, destarte, ligada ao específico dever de indenização por fatos lesivos.

Ao prescrever a responsabilidade objetiva para a Administração pública, pretendeu o legislador pátrio fixar maior grau de comprometimento do Estado, em relação à iniciativa privada, obrigando que a Administração exerça, em sua plenitude, o dever de vigiar a atuação de seus representantes, arcando com o ônus decorrente dos danos por eles causados.

Assim, ainda que não haja intenção na produção do dano ou que tenha o agente assumido o risco de sua ocorrência (características da ação dolosa), bem como ainda que não tenha o mesmo agido com imprudência, negligência ou imperícia, caberá à administração pública a responsabilidade pela reparação do mal causado, bem como por eventuais indenizações ao prejudicado, o que caracteriza a chamada responsabilidade objetiva, bastando, para sua configuração, a existência do nexos causal, isto é, a relação entre causa e efeito, que demonstre a ação do agente público e o dano resultante.

A responsabilidade subjetiva (em que se avalia o dolo ou a culpa) somente será objeto de apreciação na análise da conduta do próprio agente público, o qual poderá sofrer ação de regresso, nos termos da parte final do artigo constitucional acima transcrito, para restituir à administração o que está, num primeiro momento, tenha respondido objetivamente.

Neste direcionamento, a Lei Complementar Estadual nº 243, de 30 de janeiro de 2003, prevê a responsabilização administrativa dos servidores públicos, que por meio de seus atos, venham causar prejuízos à administração pública, assim discorre:

Art. 109 – Quando se verificar que determinada conta não foi prestada, ou que ocorreu desfalque, desvio de bens ou outra irregularidade de que resulte prejuízo para a fazenda pública, as autoridades administrativas, sob pena de co-responsabilidade, e sem embargo dos procedimentos administrativos, deverão tomar providências imediatas para assegurar o respectivo ressarcimento e instaurar a tomada de contas especial, fazendo-se comunicação a respeito ao tribunal de Contas do Estado.

Simultaneamente, os acidentes de trânsito, habitualmente advém da inobservância das normas gerais de circulação e conduta de pessoas e veículos no uso das vias terrestres. Essa inobservância, redundando na responsabilização do infrator, sujeitando-o às penalidades e medidas administrativas, segundo normas legais vigentes.

Nesta mesma direção, na esfera disciplinar o Regulamento Disciplinar, em seu Anexo I, responsabiliza o condutor militar estadual quando transgredir regras de trânsito: “79) Desrespeitar regras de trânsito, medidas gerais de ordem policial, judicial ou administrativa”.

E por fim, o Código Penal Militar prevê a criminalização, nos termos dos artigos 280 e 281, como vemos a seguir:

- Art.280 que dispõe sobre violar regra de trânsito, dirigindo veículo sob administração militar expondo a efetivo e grave perigo a incolumidade de outrem. Pena de detenção, até seis meses.
- Art. 281: Causar, na direção de veículo motorizado, sob administração militar, ainda que sem culpa, acidente de trânsito, de que resulte dano pessoal e, em seguida, afastar-se do local, sem prestar socorro à vítima que dele necessite. Pena de detenção, de seis meses a um ano, sem prejuízo dos cominados nos art. 206 e 210.

**MÓDULO IV**  
**Relacionamento interpessoal**

# 1. ÉTICA, CIDADANIA E TRÂNSITO

## 1.1 ÉTICA

O trânsito é um campo fértil para se discutir a vida em sociedade. Diariamente os espaços urbanos reproduzem cenas que, de tão comuns, já se tornaram familiares à grande maioria das pessoas. O curioso é que as cenas se repetem, mas as questões que tais cenas suscitam raramente são levadas em conta.

Imagine-se, por exemplo, que uma pessoa em seu automóvel, depois de esperar pacientemente por um lugar em um estacionamento, contando os minutos no relógio para não chegar atrasada ao seu compromisso, se depara com uma vaga para estacionar. Cuidadosa e atenta, sinaliza e faz menção de ocupar a vaga. Então, de uma hora para a outra, eis que surge alguém que corta sua trajetória e ocupa o lugar.

Este tipo de situação, via de regra, envolve temperamentos naturalmente tensos ou estressados. As chances de um conflito são grandes e as consequências, bastante previsíveis. Mas considere que este exemplo siga por um caminho mais civilizado. A pessoa cuja vaga acabou de ser tomada, é bem educada e tranquila, embora ninguém possa lhe pedir controle total dos nervos. Ela vai reclamar, buzinar, fazer todos os gestos possíveis e imagináveis. Inútil. Como se não tivesse nada a ver com a história, quem ocupou a vaga tranca o carro e, com toda a tranquilidade, vai fazer suas compras.

- Quem está certo?
- Quem tomou a atitude correta?
- Com base em quais critérios pode-se chegar a uma conclusão?
- Afinal, o que é *certo* e o que é *errado*?

Certo ou errado; bom ou mau; bem ou mal; bonito ou feio. Quando se qualifica um comportamento (seja ele qual for), tem-se em vista um critério definido no espaço da moralidade.

É no espaço da moralidade que comportamentos são aprovados ou reprovados. A maioria das pessoas acredita que, ao agir corretamente (de acordo com as normas impostas pela sociedade) tem maiores possibilidades de aceitação social.

Numa determinada sociedade, a moral indica o comportamento que deve ser considerado bom ou mau, por meio de um conjunto de normas e regras estabelecidas, destinadas a regular as relações entre as pessoas.

Nesse caso, “o ladrão de vagas” está errado. Mesmo não existindo uma lei determinando quem chegar primeiro tem direito a uma vaga, a regra social é essa. Mas, como é possível ter tanta certeza ao emitir esse julgamento?

E se ele, realmente, não viu que alguém esperava pela vaga? E se estivesse distraído, preocupado, doente? E se fosse surdo e não pudesse ouvir os gritos do motorista? E se...

Estes diferentes níveis de entendimento das ações – as diversas leituras que se pode fazer de uma ação – inauguram um novo e fascinante campo de debate: o plano da ética. É nesse plano que se pode refletir sobre os julgamentos e comportamentos – os próprios e os das outras pessoas – quando a intenção é entender o sentido de um ato atribuindo-lhe valor. Isso é ética.

Falar sobre ética não é tão fácil quanto parece. Por Exemplo: roubar comida num supermercado para alimentar os filhos que passam fome. É ético? Nesta situação: deve-se levar em conta o valor vida – alimentar os filhos para que não morram – ou o valor propriedade privada – não roubar?

### **No espaço da moralidade, roubar é errado. Já no plano da ética...**

É possível dizer que a máxima da ética é o bem comum. As pessoas convivem em sociedade e precisam se perguntar, por mais difícil que seja a resposta: como devo agir perante os outros? Pensar sobre nossa conduta e sobre a conduta dos outros a partir de valores e não de receitas prontas pode ser um bom caminho.

Porque nem tudo na vida é certo ou errado, bom ou mau e ponto final. Conforme o momento ou as circunstâncias, aquilo que parecia ser o certo (ou errado) pode mudar.

Finalizando recorreremos a Lei nº. 6.218, de 10 de fevereiro de 1983, o qual dispõe sobre o Estatuto dos Policiais Militares do Estado de Santa Catarina, no que se refere a SEÇÃO II - Da Ética Policial militar:

Art. 29 - O sentimento do dever, o pundonor Policial militar e o decoro da classe impõe a cada um dos integrantes da Polícia Militar, conduta moral e profissional irrepreensível, com a observância dos seguintes preceitos de ética Policial militar :

I - Amor a verdade e a responsabilidade como fundamento da dignidade pessoal;

II - Exercer, com autoridade, eficiência e probidade as funções que lhe couberem em decorrência do cargo;

III - Respeitar a dignidade de pessoa humana;

IV - Cumprir e fazer cumprir as Leis, os regulamentos, as instruções e as ordens das autoridades competentes;

V - Ser justo e imparcial no julgamento dos atos e na apreciação do mérito dos subordinados;

VI - Zelar pelo preparo próprio, moral, intelectual e físico, bem como pelos dos subordinados, tendo em vista o cumprimento da missão comum;

VII - Empregar as suas energias em benefício do serviço;

VIII - Praticar a camaradagem e desenvolver permanentemente, o espírito de cooperação;

IX - Ser discreto em suas atitudes, maneiras e em sua linguagem escrita e falada;

X - Abster-se de tratar, fora do âmbito apropriado, de matéria sigilosa de qualquer natureza;

XI - Acatar as autoridades civis;

XII - Cumprir seus deveres de cidadão;

XIII - Proceder de maneira ilibada na vida pública e na particular;

XIV - Observar as normas da boa educação;

XV - Garantir assistência moral e material ao seu lar e conduzir-se como chefe de família modelar;

XVI - Conduzir-se, mesmo fora do serviço ou na inatividade, de modo que não sejam prejudicados os princípios da disciplina, do respeito e o decoro Policial militar ;

XVII - Abster-se de fazer uso do posto ou da graduação para obter facilidades pessoais de qualquer natureza ou para encaminhar negócios particulares ou de terceiros;

XVIII - Abster-se o Policial militar na inatividade do uso das designações hierárquicas quando:

a) em atividade político-partidárias;

b) em atividade comerciais;

c) em atividade industriais;

d) discutir ou provocar discussões pela imprensa a respeito de assuntos políticos ou Policiais militares, excetuando-se os de natureza exclusivamente técnica, se devidamente autorizado;

e) no exercício de cargo ou Função de natureza civil mesmo que seja da Administração Pública.

XIX - Zelar pelo bom nome da Polícia Militar e de cada um de seus integrantes, obedecendo e fazendo obedecer aos preceitos de ética Policial militar .

## 1.2 DIFERENTES CONTEXTOS, DIFERENTES CONCEITOS

No plano da ética, as verdades podem mudar de acordo com as circunstâncias. Isso se torna ainda mais importante ao se considerar que os costumes mudam com o passar do tempo. Afinal, as sociedades mudam porque as pessoas mudam.

O que é costume hoje, pode não ser amanhã. O que é considerado errado agora, também pode ser visto como certo daqui a algum tempo.

Se os costumes mudam, as sociedades mudam, as pessoas mudam, por que alguns conceitos na educação de trânsito perduram por tantos anos em nosso país?

É até curioso pensar que, num mundo em que os valores mudam com tanta velocidade, alguns conceitos tratam o trânsito de forma extremamente simplista. Parece que, nesta área, as verdades são eternas e as definições valem para sempre.

Mas no trânsito, como na vida, não existem verdades absolutas. E, como na vida, é preciso estar preparado para aprender, mudar conceitos evoluir.

Esta nova perspectiva permite pensar em trânsito como um DIREITO. Afinal, trânsito envolve o direito fundamental de ir e vir. Seja a pé, de automóvel, de barco, de avião...

A proposta de pensar em trânsito como algo inerente à vida abre muitas e surpreendentes possibilidades. Locomover-se é tão importante quanto respirar. O desejo humano de locomoção vem dos tempos mais remotos. Na tentativa de ampliar seus horizontes, de descobrir novos lugares, de procurar ambientes favoráveis às suas necessidades de sobrevivência, as pessoas partiram em busca do desconhecido. Assim, em cada momento histórico, descobriram formas e criaram meios para atingir o objetivo de locomover-se; de transitar no espaço. Por isso, o trânsito é muito mais antigo que qualquer veículo ou qualquer via.

Com o passar dos tempos, as cidades cresceram, os veículos apareceram e as pessoas perceberam que era necessário organizar o espaço público. Então, criaram um conjunto de sinais capazes de atender sua necessidade de locomoção: os semáforos, as placas de sinalização, o apito dos agentes de trânsito.

Assim, surgiu a necessidade de comunicação com o espaço público e com as outras pessoas: enviar, receber e, sobretudo, compreender as mensagens contidas nos diferentes atos de comunicação que orientam o trânsito.

E não é só nas cidades que a comunicação é fundamental para a locomoção. No mar, por exemplo, também existem semáforos que emitem sinais luminosos para as embarcações.

É possível pensar em trânsito de forma ainda mais aberta, mais ampla. Ao se pensar na cidade onde se vive, por exemplo: nas ruas e avenidas, nas praças, nos parques, nas calçadas. Esses lugares pertencem a cada pessoa, indistintamente, e também a seus

pais, a seus filhos, ao seu marido ou á sua mulher, ao seu vizinho, ao mendigo, ao lixeiro, ao empresário, ao carroceiro e a todas as pessoas que vivem nele. Portanto, todas as pessoas têm o direito de usufruí-lo e precisam, para isso, aprender a conviver.

Ao utilizar a locomoção, a comunicação e o convívio social como eixos condutores ao desenvolvimento de um trabalho na área da educação de trânsito, certamente, é possível ir muito além na questão e perceber que uma série de conceitos transmitidos, durante tantos anos, precisam ser questionados e (re) avaliados e que o tema trânsito requer um novo olhar, especialmente no campo da educação. Não haverá limites para o trabalho do profissional da educação de trânsito quando descobrir – de verdade – a dimensão do significado da palavra trânsito.

## **1.3 ÉTICA NO TRÂNSITO**

É impossível pensar em qualquer ação educativa de trânsito sem uma atenção especial ao campo da ética. E essa tarefa não é fácil. Fácil é produzir uma cartilha ou qualquer outro material com uma série de regras:

- atravesse na faixa de pedestre;
- obedeça as leis de trânsito;
- não dirija falando ao celular;
- use o cinto de segurança;
- quando beber não dirija, quando dirigir, não beba...

Fácil é ensinar o que fazer. Difícil é ensinar como ser. Trabalhar em favor de uma educação para a vida, que contribua para o desenvolvimento das pessoas em sua socialização.

### **1.3.1 Ensinar além do que fazer**

É possível ensinar uma criança a atravessar na faixa destinada aos pedestres, muito embora, em diversas situações, ela não encontre tal faixa. Mas, além desse ensinamento, pode-se mostrar como é possível ajudar uma pessoa deficiente visual a atravessar a rua, por exemplo. É possível e necessário ir muito além de ensinar o que fazer.

Fundamentar a educação de trânsito em valores é um desafio; um compromisso a ser assumido por todos os profissionais da área. Não existem fórmulas mágicas para trabalhar nesse sentido. Deve existir, sim, muita criatividade e força de vontade, além de

uma visão abrangente sobre trânsito. Para isso, é preciso seguir em frente, sem medo de arriscar e de experimentar.

### 1.3.2 Valores a Ensinar

É preciso pensar e definir quais valores devem ser incentivados em nossa sociedade quando o assunto é trânsito. Esses valores devem ser aqueles que regulam nosso sistema de convivência e que envolvem o pensar e o agir de cada pessoa, respeitando sua liberdade.

## 1.4 EDUCAÇÃO DE TRÂNSITO PARA A CIDADANIA

(...) Não aguento ser apenas um sujeito que abre portas, que puxa válvulas, que olha o relógio, que compra pão às 6 horas da tarde, que vai lá fora, que aponta o lápis, que vê a uva etc. Etc.

Perdoai.

Mas eu preciso ser Outros.

Eu penso renovar o homem usando borboletas.

BARROS, Manoel. Retrato do artista quando coisa. Rio de Janeiro: Record, 1998.

Neste fragmento de poema, o autor apresenta descontentamento com a vida. Precisa ser Outros; precisa mudar, renovar-se. Não suporta mais ser a mesma coisa, fazer as mesmas coisas. E tem uma proposta: usar borboletas para renovar o homem.

Essa linguagem poética tem várias interpretações. Por exemplo: as borboletas são coloridas, alegres, têm liberdade para voar. Porém, um dia, foram lagartas. Para que pudessem voar livremente, a natureza encarregou-se de transformá-las; de libertá-las de seu casulo.

No entanto – assim como acontece com a lagarta – a natureza transforma as pessoas externamente. A pele, a cor dos cabelos. As pessoas mudam com o passar dos anos, isso é fato. Mas será que as pessoas são capazes de ...

- mudar seu pensamentos, ideais, sentimentos, seu comportamento?
- romper com determinadas normas e padrões impostos?
- criar, construir, transformar, agir eticamente?

Agora, pensando por outro lado: agindo assim, uma pessoa daria o melhor destino à sua vida? A vida teria valido a pena? Bem, certamente estaria em concordância com Cecília Meireles, que escreveu: a vida só é possível reinventada.

Para a borboleta do poeta, a vida reinventou-se no momento em que deixou o casulo e alçou vôo com suas asas imensas. Mal sabem as pessoas que as asas que possuem são muito maiores e, por isso mesmo, permitem voar muito mais alto: as asas da imaginação.

E para voar é preciso romper com o velho, ousar e querer mais, aceitar o desafio de mudar. Se ser cidadão é adotar uma postura em favor do bem comum, é possível perceber a razão pela qual ética e cidadania são temas tão ligados. Certamente, uma não existe sem a outra.

Todavia, alguns questionamentos podem surgir: como educar para a cidadania, já que vivemos em um mundo repleto de violência, desrespeito ao espaço público, egocentrismo, desonestidade, injustiças?

E quando o assunto é trânsito, então, parece que tudo fica ainda mais complicado. Os profissionais da educação de trânsito, certamente, podem encontrar dificuldades.

A começar pelos órgãos de trânsito (federais, estaduais e municipais). Alguns não possuem recursos financeiros e recursos humanos suficientes para a implementação de projetos educacionais de qualidade. Outra barreira pode ser encontrada nas escolas de ensino regular. Vários professores resistem muito a ideia da educação de trânsito. Eles têm seus motivos: ganham pouco, precisam dar conta do conteúdo das disciplinas obrigatórias, não têm tempo etc.

No entanto, com criatividade, bom senso, estudo permanente e boa vontade é possível realizar um bom trabalho. E um bom trabalho é sempre aceito e reconhecido. O que importa é a qualidade. E em tudo o que se fizer, jamais se pode perder de vista essa tal cidadania.

Portanto, é fundamental propor participação da sociedade (cidadania ativa) nas questões relativas ao trânsito da cidade: o que as pessoas pensam, quais os seus anseios, quais as suas necessidades. Pesquisar é fundamental, investigando e analisando os problemas antes de dar as soluções. Geralmente, as campanhas educativas de trânsito, os recursos pedagógicos, os projetos e tantas outras iniciativas são realizadas sem objetivos concretos. Partem de uma cúpula de especialistas que acham que aquilo é bom e está certo. Não será por este motivo que há tantas décadas se faz educação de trânsito sem resultados visíveis?

A educação de trânsito deve ser para todos. Afinal, a educação de trânsito deve estar fundamentada em valores e o dinheiro público deve ser bem utilizado, revertendo seus resultados em favor da sociedade.

Finalizando, não é difícil se encontrar com pessoas que roubam uma vaga, furam uma fila. Pessoas que, em pequenas ações do dia a dia, não agem eticamente, pois não aprenderam a pensar de forma coletiva, em favor do bem comum.

É muito importante saber que ninguém nasce ético nem é completamente cidadão. Se ética e cidadania ainda são estudadas, é porque as pessoas ainda não são éticas ou cidadãs o bastante. Caso contrário, não haveria violência, desrespeito ao espaço público, egocentrismo etc. E quem tem a responsabilidade de educar para o trânsito não precisaria parar para se questionar se o seu trabalho vale a pena; se é possível.

Talvez não seja possível mudar o mundo. Mas é possível começar a trilhar o caminho da ética e da cidadania hoje, a partir de agora, a partir da própria transformação.

## **1.5 RELACIONAMENTO INTERPESSOAL**

O relacionamento interpessoal é a mola propulsora da sociedade. A qualidade dos nossos relacionamentos e a capacidade de mantê-los são fatores determinantes do nosso posicionamento e da nossa qualidade de vida.

O cidadão é, então, o indivíduo consciente dos seus papéis na sociedade. Com direitos e deveres determinados pelas leis e códigos, formando grupos, sendo o trânsito o maior ponto de junção entre os diversos grupos, segmentos e indivíduos de uma sociedade.

É um complexo sistema, do qual todos precisamos:

- Para nos deslocarmos, quer como motoristas, passageiros ou pedestres;
- Para conduzirmos as vítimas aos estabelecimentos hospitalares;
- O bom cidadão geralmente também é bom motorista, pois as qualidades para ambos são as mesmas.

O BOM CONDUTOR é aquele que:

- Respeita as normas de trânsito;
- Respeita o direito das outras pessoas;
- Preserva o meio ambiente;
- Preserva o patrimônio público;
- É cooperativo, tolerante e educado;
- Entende que seus direitos são idênticos aos alheios;
- Evita confrontos e comportamentos agressivos;
- Compreende as limitações alheias.

### **1.5.1 Aspectos do Comportamento e de Segurança na Condução de Veículos de Emergência**

Os veículos de emergência exercem um papel de fundamental importância na sociedade, agindo de forma rápida no atendimento, seja ele de socorro as vítimas ou preservação do patrimônio.

O atendimento além de requerer agilidade para o cumprimento da missão, necessita também de cautela e prudência por parte do condutor, quando do deslocamento ao local sinistrado ou pessoas vitimadas, evitando que novos acontecimentos sejam registrados de forma negativa ao êxito da atividade.

Para tanto é necessário que este profissional habilitado seja devidamente qualificado, tendo conhecimento da legislação de trânsito e outras informações necessárias a execução das atividades, prestando um serviço com qualidade e por consequência passando confiança e segurança a sociedade.

Respeitar as leis de trânsito e considerar as diferenças individuais neste cenário, certamente conduzirá a instituição a prestação de um serviço de excelência, bem como, contribuirá para um trânsito mais humano e seguro.

Por ser uma atividade de caráter emergencial, com deslocamento que exige rapidez, o condutor de emergência automatiza diversos procedimentos, de certa forma a exigir um esforço maior, afetando em muito sua capacidade física e psíquica durante sua jornada de trabalho.

Situações nas quais o condutor de emergência apresenta emoções como irritabilidade, nervosismo, preocupação ou desmotivação podem gerar comportamentos inadequados e impróprios a profissão.

### **1.5.2 Comportamento solidário no trânsito**

O trânsito reflete de forma negativa o atual estilo de vida do homem. O excesso de atividades e atendimento, aliados aos congestionamentos, têm sido a causa de muitos acidentes e deslizes nos deslocamentos das viaturas de emergência no trânsito.

Para tanto o condutor deve estar atento para que problemas externos não influenciem na sua forma de dirigir, observando sempre comportamentos diversos de motoristas e pedestres que circulam nas vias, em muitas das vezes abrindo mão de seus direitos e deveres em favor da segurança de todos.

### **1.5.3 Responsabilidade do condutor em relação aos demais usuários da via**

O parágrafo 2º do artigo 29 do CTB determina: “Respeitadas as normas de circulação e conduta estabelecidas neste artigo, em ordem decrescente, os veículos de **maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores**, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres”.

Pelo que se pode perceber, e pelas características das viaturas de emergência em nossa corporação, viaturas leves e pesadas, necessariamente os cuidados devem ser redobrados, pois uma vez envolvidos em acidentes podem gerar danos de grandes proporções.

É bom lembrar que as bicicletas e os pedestres merecem atenção especial. O correto seria ambos realizarem seus trajetos em locais adequados e sinalizados, porém, mesmo que um ciclista ou um pedestre se comporte de forma imprudente no trânsito, temos a responsabilidade de protegê-los.

A responsabilidade que envolve a função do condutor emergência é tão grande quanto a função de socorrista e regatista e, basicamente, resume-se em atender com eficiência e presteza a sociedade, de forma a garantir um mínimo de conforto, segurança, tranquilidade e rapidez nas ações de socorrimto e transporte de pessoas, apesar do sofrimento da vítima, pressão da família, condições de trânsito, do estresse e da fadiga do condutor.

### **1.5.4 Papel dos agentes de fiscalização de trânsito**

Assim como os Bombeiros Militares, os agentes de trânsito têm o dever de agir sempre dentro dos princípios da legalidade, moralidade e urbanidade, além de outros, pautando-se pela preservação da vida e do patrimônio público e privado, e garantindo, assim, sua efetiva contribuição para a paz no trânsito e segurança dos usuários da via.

O condutor precisa ver os agentes de trânsito e outros dispositivos de fiscalização como aliados na manutenção da segurança no trânsito. Afinal, quem respeita as leis de trânsito e dirige com atitude preventiva e defensiva não precisa temer as fiscalizações.

Aos condutores e as corporações é garantido o amplo direito à defesa, quando notificados pelos mecanismos de fiscalização, por isso são necessários os registros das ocorrências quando em atendimento em caráter de urgência.

### **1.5.5 Atendimento às diferenças e especificidade dos usuários da via**

O trânsito é constituído por uma série de elementos, dentre eles o cidadão, que por apresentar características diferenciadas, quando do uso da via, requer cuidados especiais por parte dos condutores, permitindo desta forma que executem seu trajeto com segurança, são eles:

- Os portadores de dificuldade de locomoção em geral;
- os portadores de necessidade especiais;
- os idosos;
- as gestantes;
- as crianças.

### **1.5.6 Características dos usuários de veículos de emergência**

Em qualquer profissão é importante prestar um bom serviço, mas isso é ainda mais relevante quando se trata da condução de veículos de emergência, em função da natureza do trabalho, que lida com pessoas fragilizadas pelo seu estado de saúde (não estamos considerando aqui o caminhões de combate a incêndio nem as viaturas de atendimento da PM).

Há alguns detalhes que fazem a diferença na hora de prestar um bom serviço, como por exemplo:

- manter contato visual com as pessoas;
- tratar as pessoas pelo nome;
- mostrar respeito, independentemente da idade, sexo e raça;
- dar atenção e cortesia incondicional.

Uso da empatia. Os usuários dos serviços de emergência esperam dos condutores um comportamento baseado na cautela, na prudência e também no respeito e na compreensão diante de uma situação delicada. A empatia talvez seja a melhor maneira de atingir essa compreensão.

Empatia significa habilidade que determinadas pessoas têm de se colocar no lugar do outro, para que possa compreendê-lo melhor. Dessa forma, a percepção e demais sensações mudam muito, porque estarão mais próximas do ponto de vista da outra pessoa (vítima/paciente, acompanhante, família).

Atitudes do condutor de veículos de emergência

- Habilidade – de dirigir, de lidar com a família, com os profissionais da área da saúde, de trabalhar com situação de emergência;
- Conhecimento – dos procedimentos de uma condução de transporte de emergência (legislação de trânsito, direção defensiva, psicologia, etc.);
- Respeito à vida – acima de tudo à sua e de seus companheiros de guarnição, para que possa então prestar o atendimento ao próximo;
- Segurança – as adversidades encontradas deverão ser superadas, de modo a permitir a realização de um trabalho com qualidade e segurança;
- Atenção – destinar toda atenção possível à vítima e familiares;
- Maturidade – não abusar do veículo e de seus privilégios, controlar suas emoções e possíveis irritações diante do cenário apresentado;
- Experiência – usar os conhecimentos adquiridos em outros momentos, mas estar sempre se atualizando;
- Prudência – A responsabilidade pela condução do veículo ao local de atuação, traslado da vítima e retorno ao quartel é do condutor, portanto seja prudente em suas ações;
- Cordialidade – saber tratar e transmitir respeito, educação e afeto.
- Capacidade – estar preparado profissionalmente para poder lidar com situações de emergência, preparo técnico e emocional;
- Confiança em si – para poder passar confiança para os outros;

Ainda, recomenda-se aos condutores que:

- não encarem como pessoais os comentários ou críticas da família, não trazendo para si as queixas não fundamentadas;
- saibam filtrar aquilo que chega aos seus ouvidos, para não se ofenderem com facilidade;
- tentem se colocar no lugar da vítima, da família ou dos acompanhantes (empatia), para que seja mais fácil compreender sentimentos, desejos e reações das pessoas;
- caso necessário, respirem fundo e controlem o emocional, em respeito à pessoa que precisa de você;
- mantenham a calma para agir com bom senso e inteligência, pois se os condutores se envolverem emocionalmente estarão comprometendo o trabalho.

Outros fatores que podem interferir na relação entre o condutor e os usuários (e seus familiares) do serviço de emergência:

- Particularidades individuais – educação, criação, história de vida e fatores psicológicos;

- motivação – fatores internos e externos que são motivos ou ideais, que levam a pessoa a fazer e acontecer (agir).

# REFERÊNCIAS

BRASIL. **Constituição Federal**. 6. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2000. 216 p.

CONTRAN. **Resolução nº 168, de 14 de dezembro de 2004**. Estabelece Normas e Procedimentos para a Formação de Condutores de Veículos Automotores e Elétricos, a realização dos exames, a expedição de documentos de Habilitação, os Cursos de Formação, Especializados, de Reciclagem e dá outras providências. Brasília: 2004.

CORREIA, Reinaldo Valmiro. **A necessidade de capacitar os Bombeiros Militares como Condutores de Viaturas Emergenciais**. Florianópolis, 2006. Monografia apresentada como requisito parcial para obtenção do Título de Especialista em Segurança Pública, no Curso de Pós Graduação Lato Sensu em Segurança Pública, Universidade do Sul de Santa Catarina. 85 p.

DENATRAN. **Direção Defensiva – Trânsito Seguro é um Direito de Todos**. Brasília, 2005. 61 p.

DENATRAN. **Projeto Capacitação de Profissionais de Trânsito – Educação de Trânsito**. Brasília, 2006. 116 p.

PORTÃO, Sérgio de Bona. **Coletânea de Legislação de Trânsito Anotada**. 11ª. ed. Tubarão-SC. Gráfica e Editora Copiart, 2007. 1021 p.

SANTA CATARINA. Lei nº 6.218 de 10 de fevereiro de 1983. **Dispõe sobre a Organização Básica da Polícia Militar e Corpo de Bombeiros Militar**. Florianópolis: Diário Oficial do Estado de Santa Catarina, 1983.

SEST/SENAT. **Condutores de Veículos de Emergência**. Brasília, 2007. 84 p.

CBMSC. **Manual de APH do CBMSC**. Santa Catarina, 2016.