

## Promoção de Comportamento Seguro no Trânsito: Relato de uma Intervenção

Alessandra Sant'Anna Bianchi<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Universidade Federal do Paraná, PR, Brasil.

Eduarda Lehmann Bannach<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Universidade Federal do Paraná, PR, Brasil.

Tatiane Hennig Antunes<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Universidade Federal do Paraná, PR, Brasil.

Josilayne Camila Zany Lima de Melo<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Universidade Federal do Paraná, PR, Brasil.

Letícia Carol Gonçalves Weis<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Universidade Federal do Paraná, PR, Brasil.

**Resumo:** Este artigo objetiva relatar uma intervenção em Psicologia do Trânsito, visando conscientizar jovens estudantes sobre aspectos importantes do trânsito que estão envolvidos no cotidiano. O projeto “Meu Primeiro Certificado UFPR” foi elaborado como projeto piloto para implementação durante a Feira de Profissões da Universidade Federal do Paraná, desenvolvendo quatro temáticas: o pedestre e uso do celular; cinto de segurança; mobilidade com a bicicleta; e entrar no carro com motorista alcoolizado. Estandes com os temas foram montados em pontos estrategicamente distribuídos na feira. Ao entrar na feira, os estudantes recebiam um material já no primeiro estande; ao visitarem os outros quatro estandes, recebiam carimbos de presença em cada um; e, ao final da feira, o estudante recebia um certificado mediante a apresentação do cartão carimbado. Ao todo, o projeto alcançou diretamente 2674 estudantes de Ensino Médio, 68,7% adolescentes mulheres. Os participantes tinham entre 14 e 19 anos ( $M = 16,59$ ). Do total de jovens, 72,3% estudam em escola pública. Concluiu-se que a aplicação do piloto foi relevante, uma vez que houve grande alcance do público-alvo, que demonstrou interesse em visitar os estandes e dialogar sobre as temáticas apresentadas. O projeto foi bem avaliado pelos participantes, a maioria (75%) classificando-o como excelente.

**Palavras-chave:** Psicologia do Trânsito, Prevenção, Extensão, Acidente, Risco.

---

## Promoting Safe Behavior in Traffic: an Intervention Report

**Abstract:** This article aims to report a Traffic Psychology intervention that sought to raise awareness about important traffic features involved in everyday life among young students. Developed to be implemented in the Career Expo at the Universidade Federal do Paraná, the pilot project *Meu Primeiro Certificado UFPR* (My first UFPR Certificate) consisted of four stands strategically positioned along the expo, each approaching one of the following themes: pedestrian's use of mobile phone, seat belt, bicycle use, and travelling with a drunk driver. The students received the material to participate in the activity upon entering the expo; for each visited stand, they received a stamp and, after completing the four stands, they received a certificate. The project was offered to 2674 high school students (68.7% female; 72.3% of whom studied in public schools) aged between 14 and 19 years ( $M = 16.59$ ); among these, 924 visited all stands and received the certificate. The intervention program was relevant due to its wide reach, as a considerable amount of students showed interest in visiting the stands and talking about the presented topics, with 75% of them rating the project as excellent.

**Keywords:** Traffic Psychology, Prevention, Extension, Accident, Risk.

## Promoción de Comportamiento Seguro en el Tránsito: Relato de una Intervención

**Resumen:** Este artículo tiene como objetivo relatar una intervención en Psicología del Tránsito con el fin de concientizar a jóvenes estudiantes sobre los aspectos importantes de esta involucrados en el día a día. El proyecto *Meu Primeiro Certificado UFPR* (“Mi Primer Certificado UFPR”) se elaboró como un proyecto piloto y fue desarrollado durante la Feria de Profesiones de la *Universidade Federal do Paraná*, teniendo en cuenta cuatro temáticas: el peatón y uso del celular; el cinturón de seguridad; la movilidad con la bicicleta y el manejo del coche con conductor alcohólico. Los estudiantes recibían el material en el primero de los stands, junto con un sello de presencia por cada visita a los cuatro stands, y obtenían el certificado al final de la feria mediante la presentación de la tarjeta sellada. En total, el proyecto llegó directamente a 2.674 estudiantes de la secundaria, siendo el 68,7% mujeres. Los participantes tenían edades entre los 14 y los 19 años (media = 16,59). Del total de jóvenes, el 72,3% estudiaban en escuelas públicas. Se concluye que la aplicación piloto se mostró relevante debido al gran alcance dentro del público objetivo, que durante la aplicación se mostró interesado por la visita a los stands y el diálogo con respecto a las temáticas presentadas. En cuanto al nivel de satisfacción, el 75% de los participantes clasificaron el proyecto como excelente.

**Palabras clave:** Psicología del Tránsito, Prevención, Extensión, Accidente, Riesgo.

### Introdução

As lesões causadas por eventos de trânsito são a principal causa de morte de adolescentes e jovens com idades entre 15 e 29 anos no mundo. No ano de 2012, por exemplo, ocorreram mais de 300 mil mortes por esse motivo entre os jovens e adolescentes dessa faixa etária (Organização Mundial da Saúde [OMS], 2015). O Brasil contribuiu com quase 5% dessas mortes, com quase 15 mil mortos no mesmo ano, representando mais de 33% das mortes no trânsito no país naquele ano (Ministério da Saúde, 2018). Essas perdas também impactam nos cofres públicos de vários países, custando em média 3% do produto interno bruto (PIB) anual. No Brasil, é estimado que esses custos cheguem a 1,2% do PIB (OMS, 2015).

Em 2016 cerca de 11.600 jovens e adolescentes morreram no trânsito brasileiro (Ministério da Saúde, 2018). A educação para o trânsito, melhorias em engenharia de tráfego e fiscalização formam a trípla das principais intervenções que geralmente são responsáveis pela diminuição dos acidentes e mortes no trânsito (Groeger, 2011). A educação, nosso principal interesse na intervenção realizada, é mais eficiente quando expõe as consequências de comportamentos inseguros no trânsito (Groeger, 2011).

A Universidade Federal do Paraná (UFPR) se preocupa com a questão da indissociabilidade entre ensino, pesquisa e extensão (UFPR, 2019), ressaltando a importância da atuação junto à comunidade por meio de suas pesquisas e disciplinas.

Dessa forma, o projeto “Meu Primeiro Certificado UFPR” foi desenvolvido para promover comportamentos seguros entre os adolescentes, com base em três dos cinco principais comportamentos de risco apontados pela Organização Mundial da Saúde (OMS, 2015): a direção sob efeito de álcool, o uso de capacete e o uso do cinto de segurança. Como o público-alvo são adolescentes, a questão do álcool e direção foi abordada do ponto de vista de não pegar carona com motoristas alcoolizados. Também foi abordado o uso do celular por pedestres, indicado pela OMS como outro importante fator de risco. A intervenção consistia em quatro vídeos, que deveriam ser assistidos pelos adolescentes para que depois respondessem a questões sobre uso do cinto de segurança, uso seguro da bicicleta, não pegar carona quando o motorista está alcoolizado e como é a forma adequada de ser pedestre. Ao final, o participante recebia um certificado oficial da UFPR.

A aplicação do projeto ocorreu entre 23 e 26 de agosto de 2018, na 16ª edição da Feira de Cursos e Profissões da UFPR, que apresenta os cursos de graduação ofertados pela instituição. O público principal da feira são estudantes do ensino médio de escolas públicas e privadas. O evento é gratuito e aberto à comunidade e foi realizado na cidade de Piraquara, na região metropolitana de Curitiba, no complexo da UFPR. Os dois primeiros dias de evento eram reservados às escolas que agendaram previamente a visita via internet e os dois últimos abertos ao público geral (UFPR, 2018).

A Política Nacional de Extensão Universitária (PNEU, 2012) ressalta a relevância da mensuração das ações de extensão, para avaliar suas contribuições à produção e à difusão do conhecimento, bem como, à promoção da transformação social. A avaliação das atividades deve ser guiada por critérios objetivos, produzindo relatórios, trabalhos escritos e publicações, portanto, a comunicação dos resultados desta intervenção está de acordo com as recomendações da PNEU.

## Cinto de segurança

O cinto de segurança, além de ser um item de uso obrigatório em todo território nacional a todos os ocupantes do veículo (Lei nº 9.503, 1997), é considerado o equipamento mais eficaz do veículo para reduzir a severidade das lesões causadas por acidentes de trânsito (FIA, 2009). Usá-lo reduz o risco de morte do motorista e do passageiro dianteiro em 50% e, para os passageiros no banco traseiro, reduz os traumatismos graves e fatais em 25% e leves em 75% (OMS, 2015).

Nos Estados Unidos, pesquisa realizada por Monroe, Hardwick, Lawson, Nichols e King (2017), mostra que a maioria dos adolescentes entrevistados afirmou não usar o cinto de segurança rotineiramente e outro resultado mostra que apenas 51% dos estudantes de Ensino Médio disseram usar sempre o equipamento quando são passageiros (Shults, Haegerich, Bhat, & Zhang, 2016).

A pesquisa de Malta et al. (2016), realizada no Brasil, mostrou que o uso de cinto de segurança é menos frequente entre os jovens de 18 a 29 anos, com 72,6% de uso no banco dianteiro e 40,3% no banco traseiro; ademais, constataram que a menor taxa de uso de cinto de segurança no banco traseiro verifica-se entre as pessoas com Ensino Médio incompleto, exatamente o público-alvo deste projeto. Outro

estudo, que analisou questionários de alunos do nono ano do Ensino Fundamental em capitais brasileiras, revelou que 62,7% dos adolescentes usavam o cinto de segurança sempre ou na maioria das vezes (Vettore, Moysés, Sardinha, & Iser, 2012).

Observando a comunidade acadêmica da UFPR, 91,9% dos motoristas e 89,5% dos passageiros do banco dianteiro utilizavam cinto de segurança em um estudo observacional nos acessos aos diversos *campi* de Curitiba, número considerado baixo devido à escolaridade e ao nível de informação da amostra (no mínimo ensino superior incompleto) (Mielke & Bianchi, 2014).

Por conta dessas questões, o conteúdo do vídeo apresentado na intervenção, além de abordar os benefícios do uso do cinto de segurança, demonstra questões como o aumento do peso do corpo por conta da velocidade do veículo e como isso pode causar lesões à pessoa sem cinto e aos demais ocupantes do carro (FIA, 2009). A mesma preocupação é válida no caso de animais de estimação, que precisam viajar em caixas de transportes presas ao cinto de segurança (Detran Paraná, 2018).

## Pedestres

A Organização Pan-Americana de Saúde (Opas, 2013) afirma que usar o celular enquanto caminha é um fator de risco para atropelamentos e que esse problema vem crescendo, principalmente em países com maior diversidade de tráfego e menor consciência dos riscos do trânsito. O uso do celular ao atravessar uma rua faz com que os pedestres tenham comportamentos mais arriscados, como olhar menos vezes para os dois lados antes de atravessar e demorar muito para iniciar a travessia quando um momento seguro para a realizar surgia (Byington & Schwebel, 2013). Os *smartphones* podem oferecer risco aos pedestres até mesmo quando estão jogando, pois os jogos podem exigir muito cognitivamente, causando distração e, conseqüente, falta de atenção ao atravessar a rua, acarretando, por exemplo, em travessia fora da faixa de pedestres ou enquanto o sinal para pedestres permanece fechado (Chen & Pai, 2018).

O Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503, 1997) dispõe, em seu Art. 69, que uma das condições para a travessia com segurança é a visibilidade, pois esse é outro fator de risco aos pedestres no trânsito. Não ser visto pelo motorista aumenta as chances de

atropelamentos e óbitos (Oka, 2006), principalmente à noite, já que esses acidentes levam mais ao óbito do que os atropelamentos ocorridos durante o dia (Vaa, 2006; Zegeer & Bushell, 2012).

A Organização Pan-Americana de Saúde (2013) também aponta a falta de visibilidade como um dos principais fatores de risco aos pedestres e aponta que, dentre outros fatores, a utilização de roupas inadequadas pelo pedestre é uma das causas de acidentes, sugerindo que o ideal é a utilização de roupas claras ou reflexivas durante períodos com menos luminosidade natural, como à noite, ao anoitecer ou ao amanhecer (Opas, 2013). É difícil visualizar um pedestre usando roupas escuras à noite e, quando ocorre, geralmente não há tempo para evitar o atropelamento, pois o veículo já está muito próximo ao pedestre (Wood, Tyrrell, & Carberry, 2008). Em condições iguais de iluminação, baixa luminosidade, um motorista consegue detectar a presença de um pedestre usando um colete refletor a 333 metros e a apenas 22 metros, quando usando roupas escuras (Oka, 2006). Por isso, é indicado que os pedestres sejam informados da dificuldade que os motoristas têm de identificá-los com roupas escuras, principalmente nos horários de baixa luminosidade (Opas, 2013).

## **Bicicleta**

Com o aumento da motorização, tornou-se mais perigoso andar a pé ou de bicicleta, principalmente nas grandes cidades. Em decorrência disso, as mortes de pedestres, ciclistas e motociclistas, representam 49% de todas as mortes por lesões no trânsito (OMS, 2015). Rodrigues, Armond, Gorios e Souza (2014), analisaram os dados do Sistema de Informação de Vigilância e Violência e Acidentes da Secretaria de Saúde na cidade de São Paulo no período de janeiro de 2011 a outubro de 2013. A amostra foi composta por 1.558 ciclistas acidentados, a maior parte dos sujeitos (80,6%) era do sexo masculino, predominantemente entre 10 e 19 anos (39,3%), e o principal diagnóstico de lesão foi o traumatismo da perna.

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) torna obrigatório o uso de bicicletas equipadas com sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, campainha e espelho retrovisor do lado esquerdo (Lei nº 9.503, 1997). Nesse sentido, Bachieri, Gigante e Assunção (2005), realizaram uma pesquisa com 1.705 pessoas na cidade de Pelotas, sendo 70% do sexo masculino, em que verificaram

que 55% dos participantes utilizavam apenas um dos equipamentos de segurança exigidos por lei, e 15% dos participantes não possuíam freios nas bicicletas. O equipamento de segurança mais utilizado pelos participantes foi o refletor de pedal. Portanto, ao abordar o comportamento seguro do ciclista no trânsito, a intervenção visou orientar os participantes da feira sobre as práticas e condições adequadas para o uso da bicicleta (como meio de transporte e de realização de exercício físico ou lazer).

A utilização da bicicleta como meio de transporte tem sido uma prática adotada por muitas pessoas em diversas cidades do mundo. A lei brasileira de nº 12.587 de 2012, institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, estabelecendo a prioridade dos transportes não motorizados sobre os motorizados, lhes garantindo espaços exclusivos nas vias públicas (Lei nº 12.587, 2012). A lei também destaca o direcionamento das receitas para aplicação exclusiva em infraestrutura urbana, para estimular a utilização de transportes não motorizados.

Em Curitiba, a primeira via calma foi implantada no ano de 2014, com extensão total de 6,3 quilômetros, permitindo o compartilhamento do trânsito entre ciclistas e veículos motorizados (IPPUC, 2013). Visando garantir a segurança de todos os participantes, a velocidade máxima permitida nesse trecho é de 30 km/h, e os ciclistas têm preferência para transitar na área demarcada com uma linha tracejada.

Porém, segundo Ferraz, Gomes, Kobs, Silva e Casagrande (2017), ao realizarem uma pesquisa na cidade de Curitiba com 90 pessoas, 56% delas do sexo masculino, para entender a percepção dos usuários sobre a implantação da via calma, verificaram que 73% dos participantes não utilizam a bicicleta como meio de transporte cotidiano devido ao risco de acidentes e à exposição ao dividirem espaço com os veículos motorizados (Ferraz et al., 2017), o que é uma preocupação pertinente, já que a maioria dos acidentes que levaram à morte de ciclistas ocorreram em vias públicas (Galvão et al., 2013).

## **Carona e álcool**

O comportamento de risco ao dirigir após o consumo de bebidas alcoólicas é uma preocupação que não deve ser exclusiva do motorista, pois essa atitude acaba expondo a vida de outras pessoas ao risco, como é o caso dos passageiros ou caronas (Schlotthauer et al., 2011). Um estudo no Brasil, com jovens de 16 a 30 anos

(Franco et al., 2010), sobre o porquê entram em carros com motoristas alcoolizados, mostrou que os jovens sabem das consequências tanto de beber e dirigir quanto de entrar em carros com motoristas alcoolizados, mas sempre acham que estão livres de tais fatalidades.

O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2016) mapeou as características de saúde da população adolescente brasileira, mostrando que no trânsito 25,4% dos jovens estudantes de 13 a 17 anos (maioria do sexo masculino) andam em carros com condutores que ingeriram bebida alcoólica.

Atualmente o Código de Trânsito Brasileiro prevê, por meio da Lei 11.705 de 19 de junho de 2008, tolerância zero para qualquer concentração de álcool por litro de sangue para os condutores. Qualquer quantidade de álcool é passível de autuação (Lei 11.705, 2008). No entanto, em pesquisa feita por Oliveira e Bianchi (2016), na cidade de Curitiba, 70% dos jovens não souberam responder qual o limite de álcool no sangue permitido no Brasil para conduzir e, daqueles que afirmaram saber, somente 44% responderam corretamente. Questionados sobre se importar em pegar carona com motorista que consumiu bebida alcoólica, 2,8% não se importam se o condutor ingeriu álcool ao entrar em um veículo, já 41,1% se importam, porém continuam aceitando. Todavia, a pesquisa apontou que 44,2% dizem ser passageiros de motoristas alcoolizados às vezes, frequentemente ou sempre. No tocante a quem foi o último motorista alcoolizado do qual aceitou carona, a maior frequência foi dos amigos (27,9%), seguidos pelos pais (13,4%) ou outro familiar (diferente de pai ou mãe) (12,1%). Entre os motivos estão a “Falta de opção” apresentando as maiores médias, isso indica que o fato de não possuir Carteira Nacional de Habilitação (CNH), e/ou não ter outra pessoa que não tenha ingerido bebida alcoólica que lhe ofereça carona foram decisivas neste momento.

De acordo com uma pesquisa realizada na Universidade de Tecnologia de Pequim (Zhao, Zhang & Rong, 2014), com jovens de 25 anos em simuladores de direção, sobre os efeitos do álcool na direção, o consumo do álcool é responsável por uma alta parcela dos acidentes de trânsito. O estudo mostrou o desempenho de direção em diferentes níveis de álcool no corpo, confirmando que o álcool afeta os motoristas em inúmeros aspectos, dentre eles

atitude, julgamento, vigilância, reação, controle e percepção (Zhao et al., 2014).

Para mudar a realidade das mortes no trânsito, a Organização Mundial da Saúde (OMS, 2009) sugere cinco estratégias, sendo uma delas realizar campanhas que mostrem o benefício do uso do cinto de segurança. A OMS (2015) ainda recomenda atentar às necessidades dos pedestres e ciclistas ao desenvolver ações de segurança viária, pois compartilham a via com veículos de altas cilindradas, colocando-os em situação de vulnerabilidade constante. Além disso, investimentos nas condições de segurança dos participantes não motorizados, traz outros benefícios, incluindo a diminuição da emissão de gases poluentes, descongestionamentos no trânsito e a prática de uma atividade física.

A intervenção apresentada neste artigo segue a recomendação da OMS, com objetivo de melhorar os índices de uso de equipamentos de segurança entre os alunos do Ensino Médio, além de advertir os jovens sobre a importância de não andar de carro quando o motorista está alcoolizado.

## Método

A intervenção foi aplicada nos quatro dias da feira de profissões, permanecendo disponível por toda a duração da feira, somando 34 horas de atendimento. O grupo de pesquisa do mestrado pertencente à linha “Psicologia do Trânsito: Avaliação e Prevenção” foi responsável pela elaboração desta ação. O grupo também desenvolveu o material técnico utilizado (o que inclui os textos falados nos vídeos, derivados da literatura na área e leis de trânsito) e elaborou os vídeos e as perguntas finais.

O projeto foi aplicado por três grupos da UFPR. Além do grupo do mestrado, os integrantes do Projeto “Ciranda do Trânsito” e do grupo de pesquisa “Trânsito e Transporte Sustentável” auxiliaram na aplicação do projeto ao longo dos quatro dias de feira. O Projeto Ciranda do Trânsito é um projeto de extensão do Departamento de Psicologia, e o grupo de iniciação científica está vinculado ao grupo de pesquisa Trânsito e Transporte Sustentável. Todos os alunos desses grupos são graduandos ou pós-graduandos no curso de Psicologia da UFPR. Assim, os estudantes que participaram do projeto possuíam experiência em Psicologia do Trânsito, devido a sua atuação em projetos de extensão e/ou pesquisa na área.

Os alunos que possuíam até um ano de experiência foram treinados pelo grupo do mestrado para exercer uma função no estande inicial, a de abordar os frequentadores da feira para explicar o projeto e entregar o material (caso a pessoa aceitasse participar); e uma no final, a de entregar o certificado ao fim do projeto. Já os estudantes com mais de um ano de experiência na área (oito pessoas), participaram aplicando o projeto. No total, além da docente

responsável, quatro mestrandas e 33 estudantes da graduação participaram da execução do projeto.

## Materiais

Os materiais utilizados na atividade foram: uma cartela (Figura 1), na qual constava o cartão de entrada (superior à direita); o cartão de saída (superior à esquerda), para retirada do certificado, e os cartões 1, 2, 3 e 4 de cada estande, sendo cada uma dessas partes destacáveis.

MEU 1º ANO CERTIFICADO UFPR

Nome: \_\_\_\_\_  
Tel.: \_\_\_\_\_

Por favor, avalie o ao lado o o que achou das atividades.

EXCELENTE BOM MEDIANO RUIM PÉSSIMO

MEU 1º ANO CERTIFICADO UFPR

Idade: \_\_\_\_\_  
Nome da escola/cursinho: \_\_\_\_\_

Tipo de Escola que fez o ensino médio:  
( ) pública ( ) privada ( ) ambas

Sexo: ( ) homem ( ) mulher

Ano que está cursando:  
( ) 9 ( ) 1EM ( ) 2EM ( ) 3EM  
( ) 4EM ( ) cursinho

MEU 1º ANO CERTIFICADO UFPR 1

MEU 1º ANO CERTIFICADO UFPR 2

MEU 1º ANO CERTIFICADO UFPR 3

MEU 1º ANO CERTIFICADO UFPR 4

Figura 1  
Cartela de participação.

Além disso, foram utilizadas seis urnas, seis banners sinalizando o projeto, oito fones externos, oito multiplicadores *splitter* para fone de ouvido, pranchetas para preenchimento da ficha inicial, cinco balcões, dois painéis, uma moldura para foto com a hashtag “#toquasela” (em referência ao fato de estarem se preparando para entrarem na universidade) e quatro carimbos em formato diferentes.

Os computadores, banners, multiplicadores *splitter* (cada um com cinco saídas para fones de ouvido), fones de ouvido e carimbos ficaram nos quatro estandes onde foram passados os vídeos com

as temáticas referentes ao trânsito. Cada estande continha um computador, dois multiplicadores *splitter*, dois fones de ouvido externos, um carimbo, uma urna correspondente ao número do estande e um banner com o número do estande (pendurado no teto), que funcionava como identificador do projeto a distância (Figura 2).

No estande inicial estavam o banner de entrada, os dois painéis, uma moldura com a hashtag “#toquasela”, duas cadeiras e pranchetas. Já no estande de saída havia um balcão, uma urna com o respectivo número e os certificados oficiais a serem entregues.



Figura 2  
Posicionamentos no estande.

## Procedimentos

Ao entrar na feira, as pessoas deparavam-se com o primeiro estande e eram convidadas a participar da atividade por um grupo de graduandos. Ao aceitar, recebiam o cartão (Figura 1) e uma prancheta para facilitar o preenchimento. Os alunos, então, explicavam para aos participantes o procedimento para receber o primeiro certificado UFPR: o participante deveria passar pelos quatro estandes da atividade, sem necessariamente seguir a ordem numérica, também não havia tempo mínimo ou máximo para terminar a atividade e poderia desistir a qualquer momento, porém, nesse caso não receberia o certificado, da mesma forma se não passasse pelos quatro estandes do projeto.

Então, o participante seguia pela feira e, ao encontrar o estande, assistia ao vídeo correspondente a um comportamento de risco no trânsito, com duração entre 3:23 e 5:35 minutos. Os vídeos estão disponíveis

nos links, presentes no Anexo 1. Para assistir ao vídeo, a pessoa deveria utilizar os fones de ouvido e se posicionar próxima ao computador, conforme a Figura 2. Os participantes poderiam utilizar os fones disponíveis no estande ou seus próprios, caso tivessem.

Ao final do vídeo, era necessário responder a uma pergunta sobre o que assistira, feita pelo responsável no estande, que, na maioria do tempo, era a própria mestranda que desenvolveu o conteúdo do vídeo. As perguntas referentes a cada vídeo foram adicionadas ao Anexo 2. Quando a pessoa terminava de responder à pergunta, recebia um carimbo em seu cartão, o que indicava que havia passado por aquele estande, e depositava o número correspondente ao estande na urna, para que fosse possível contar quantas pessoas passaram pelos estandes.

Ao terminar a atividade, possuindo um cartão com quatro carimbos, a pessoa poderia trocá-lo por um

certificado oficial da UFPR, contendo seu nome e a atividade realizada. Esse último estande estava localizado próximo à saída principal da feira.

## Resultados e Discussões

Ao todo, participaram do projeto 2.674 jovens entre 14 e 19 anos ( $M = 16,59$ ;  $DP = 0,98$ ), sendo que 72,1% deles tinham entre 16 e 17 anos. A maioria dos participantes era do sexo feminino (68,7%); estudava em escolas públicas (72,3%) e estava no terceiro ano do Ensino Médio (55,8%).

O debate sobre segurança no trânsito com esses jovens e adolescentes é fundamental, pois no Brasil, em uma década – 2007 a 2016 –, ocorreram mais de 33 mil mortes no trânsito de jovens com idades entre 15 e 19 anos (Ministério da Saúde, 2018).

O Gráfico 1 ajuda a entender quantos jovens passaram por cada estande em cada dia de aplicação, assim como quantos tiveram direito ao certificado UFPR (quando o participante passava por todos os estandes). Considerando os 1.438 jovens que iniciaram a atividade, assistindo a, pelo menos, um vídeo, 64,26% passaram pelos quatro estandes, ou seja, 924 jovens realizaram a atividade completamente. Outros 291 jovens passaram por somente um dos quatro estandes, 115 passaram por dois estandes e 108 passaram por três estandes.

No primeiro e segundo dia, os jovens foram à feira em excursões escolares, o que pode ter motivado a

discrepância nesses primeiros dias entre jovens que iniciaram e terminaram a atividade, já que, provavelmente, esses adolescentes tinham um tempo limitado pela escola para visitar toda a feira.

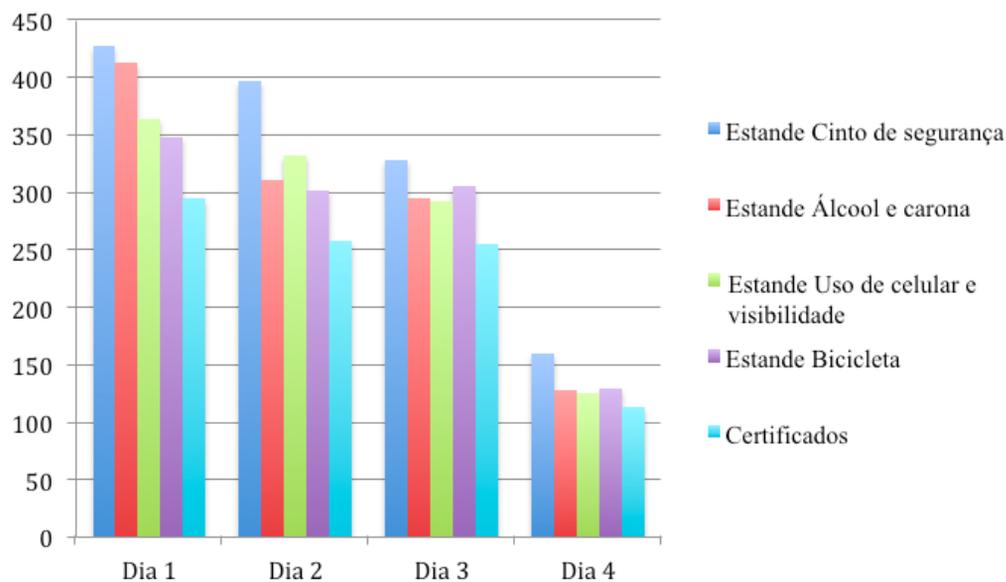
Uma possível explicação para a queda expressiva do número de participantes no quarto dia, seria o encerramento antecipado em duas horas das atividades da feira. Contudo, a dificuldade de acesso ao evento pode ser outro fator influenciador dessa queda, já que aos domingos há menos opções de transporte público para o local, afastado do centro de Curitiba, ou seja, os participantes dependiam mais de transporte privado para chegar até lá.

Além disso, é possível perceber que o estande 1 teve maior público em todos os dias, que pode ter duas explicações, a primeira em decorrência da localização facilitada do estande e a segunda um possível entendimento dos jovens de que deveriam seguir a ordem numérica dos estandes (de um a quatro). Assim, as pessoas que interromperam sua participação no projeto, na maioria das vezes, já tinham passado pelo estande 1.

Destaca-se também que, mesmo nos dias de menor fluxo, a adesão dos jovens foi intensa. Na ocasião formaram-se filas nos quatro estandes dos vídeos e no estande dos certificados e, por várias vezes, os participantes precisaram esperar por diversos minutos para conseguirem assistir aos vídeos, o que, na maioria das vezes, não fez com que desistissem de aderir e participar do projeto.

Gráfico 1

Participação parcial e completa no projeto.



A ONU e a OMS têm promovido nos últimos anos a Década de Ações pela Segurança do Trânsito, de 2011 a 2020 (OMS, 2010). Um dos objetivos dessa ação é poupar mais de 50 milhões de vidas de mortes no trânsito em todo o mundo, para isso, entre outras ações, devem ser implementados programas e projetos que promovam a saúde e segurança para os usuários do trânsito, buscando melhorias nos comportamentos de risco desses usuários (OMS, 2011).

Nesse sentido, o projeto de intervenção foi um espaço que possibilitou a promoção de comportamentos seguros no trânsito, uma vez que, ao responderem as questões nos estandes, os participantes tinham suas ideias complementadas ou até mesmo corrigidas pelas facilitadoras, promovendo assim a aquisição de novos conhecimentos. Os próprios estudantes também identificaram comportamentos não seguros que cometiam, e tiveram nesse momento a oportunidade de elucidar o comportamento correto frente a um determinado contexto.

Os estandes do projeto tiveram como objetivo informar e orientar os adolescentes e jovens sobre seus direitos e deveres no trânsito, de acordo com a posição ocupada em cada contexto, visando promover a movimentação segura no trânsito. Uma vez que o capítulo VI do CTB estabelece que a educação para o trânsito é direito de todo cidadão, sendo que diversos órgãos e entidades devem atuar para garantir esse direito (Lei nº 9.503, 1997), o Conselho Federal de Psicologia (CFP), por sua vez, indica que uma das atribuições do Psicólogo do Trânsito seja o desenvolvimento de projetos de educação para o trânsito (Conselho Federal de Psicologia, 1992). Isso torna este projeto relevante no contexto da promoção da educação para o trânsito.

O Ministério da Educação (MEC) por meio das Diretrizes Curriculares Nacionais para o Ensino Médio, no 10º artigo, ratifica a obrigatoriedade da educação para o trânsito (Resolução nº2, 2012). Para Hoffman (2003) a educação nesse contexto objetiva a transformação de crianças e adolescentes em cidadãos responsáveis e conscientes sobre o seu papel no trânsito. Logo, promover a aprendizagem de comportamentos seguros torna-se prioridade nas diversas ações desenvolvidas com essa população. Nesse sentido, atuar com esses adolescentes na feira de profissões, tornou

possível a criação de um espaço para a promoção do conhecimento e para a transformação social.

Este projeto também cumpre com o compromisso de beneficiar a comunidade com resultados de pesquisas, previsto pela Resolução 510 (2016), já que foi completamente baseado em publicações científicas, tanto as realizadas pelo grupo de pesquisa que elaborou o projeto quanto as demais pesquisas nacionais e internacionais.

A Política Nacional de Extensão Universitária (2012) institui que uma das diretrizes para a formulação e extensão universitária é o impacto e transformação social, que deve ser medida tanto por meio de sua implementação, com avaliação e monitoramento, como também pelo resultado do impacto social que causou. Ao final da atividade foi realizada uma pesquisa de satisfação para que se pudesse medir seu impacto e, ao mesmo tempo, ter um feedback dos participantes por sua satisfação com o projeto.

Essa pesquisa foi elaborada da seguinte maneira: para que os dados fossem facilmente compilados e respondidos, pensou-se no modelo de escala *likert*, por ser uma escala de resposta comumente usada para pesquisas de opinião. No caso do artigo em questão, usou-se uma escala de cinco itens com variação de (1) excelente a (5) péssimo, como resultado obteve-se 75% de resposta “excelente” e 21% “bom”.

### **Limitações**

Algumas limitações foram encontradas nesse projeto, a principal delas foi a quantidade de fones de ouvido que fazia com que muitas filas se formassem em cada estande. Entretanto, quando os participantes conectavam seus próprios fones de ouvido aos multiplicadores *splitter*, o problema da espera era solucionado. Como sugestão para futuras aplicações, sugere-se que cada estande tenha mais fones de ouvido, melhorando o fluxo dos participantes pelos estandes.

Outra limitação foi a dificuldade de acessibilidade para deficientes auditivos, apesar de o vídeo ser acompanhado por uma tradução de Língua Brasileira de Sinais (LIBRAS), as perguntas lidas pelos participantes após o vídeo ficavam sem respostas desses participantes, pois os responsáveis pelo estande não entendiam LIBRAS para compreender a resposta do participante.

## Referências

- Bachieri, G., Gigante, D. P., & Assunção, M. C. (2005). Determinantes e padrões de utilização da bicicleta e acidentes de trânsito sofridos por ciclistas trabalhadores da cidade de Pelotas, Rio Grande do Sul, Brasil. *Cadernos de Saúde Pública*, 21(5), 1499-1508. <http://doi.org/10.1590/S0102-311X2005000500023>
- Byington, K. W., & Schwebel, D. C. (2013). Effects of mobile Internet use on college student pedestrian injury risk. *Accident Analysis and Prevention*, 51, 78-83. <http://doi.org/10.1016/j.aap.2012.11.001>
- Chen, P-L., & Pai, C-W. (2018). Evaluating the effects of smartphone racing games and other game types on pedestrian's risk-taking inclinations. *Computers in Human Behavior*, 88, 78-83. <http://doi.org/10.1016/j.chb.2018.06.022>
- Conselho Federal de Psicologia. (1992). *Atribuições Profissionais do Psicólogo no Brasil*. [https://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2008/08/atr\\_prof\\_psicologo.pdf](https://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2008/08/atr_prof_psicologo.pdf)
- Detran Paraná. (2018). *Educação para o trânsito*. DetranPR. <http://www.educacaotransito.pr.gov.br/pagina-221.html>.
- Ferraz, I. S., Gomes, N. S., Kobs, F. F., Silva, M. C., & Casagrande, E. F. (2017). Avaliação do uso da primeira Via Calma em Curitiba/PR para ciclomobilidade. *Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 9(2), 341-353. <http://doi.org/10.1590/2175-3369.009.002.ao13>
- FIA Foundation for the Automobile and Society [FIA]. (2009). *Seat-belts and child restraints: a road safety manual for decision-makers and practitioners*. <http://www.who.int/roadsafety/projects/manuals/seatbelt/seat-belt.pdf>
- Franco, C. M. A., Torquato, R. J., Cuffa, M., Miyashita, R., Rosseti, P., & Bianchi, A. S. (2010, junho). Depois da festa: por que os jovens pegam carona com motoristas alcoolizados? Artigo apresentado no Congresso Interamericano de Trânsito e Transporte, Curitiba, Paraná, Brasil.
- Galvão, P.V. M., Pestana, L. P., Pestana, V. M., Spíndola, M. O. P., Campello, R. I. C., & Souza, E. H. A. (2013). Mortalidade devido a acidentes de bicicletas em Pernambuco, Brasil. *Ciência & Saúde Coletiva*, 18(5), 1255-1262. <https://www.scielosp.org/pdf/csc/2013.v18n5/1255-1262/pt>
- Groeger, J. A. (2011). How Many E's in Road Safety?. In B. E. Porter (Ed.), *Handbook of Traffic Psychology* (pp. 3-12). Academic Press.
- Instituto Brasileiro de Geografia [IBGE]. (2016). *Pesquisa Nacional de Saúde do Escolar 2015*. <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv97870.pdf>
- Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba [IPPUC]. (2013). *Plano diretor ciclovitário de Curitiba*. <http://www.ippuc.org.br>
- Lei nº 12.587. (3 jan. 2012). Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm)
- Lei nº 11.705. (19 jun. 2008). Código de Trânsito Brasileiro. [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2007-2010/2008/Lei/L11705.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2008/Lei/L11705.htm)
- Lei nº 9.503. (23 set. 1997). Código de Trânsito Brasileiro. [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9503.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503.htm)
- Malta, D. C., Andrade, S. S. C. A., Gomes, N., Silva, M. M. A., Moraes Neto, O. L., Reis, A. A. C., & Nardi, A. C. F. (2016). Lesões no trânsito e uso de equipamento de proteção na população brasileira, segundo estudo de base populacional. *Ciência & Saúde Coletiva*, 21(2), 399-409. <http://doi.org/10.1590/1413-81232015212.23742015>
- Mielke, M. F., & Bianchi, A. S. (2014, outubro). *Estudo sobre uso do cinto de segurança na comunidade da Universidade Federal do Paraná (UFPR)*. Trabalho apresentado no 22º Evento de Iniciação Científica – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, Paraná, Brasil. <http://www.siepe.ufpr.br/2014/evinci/1115.html>
- Ministério da Saúde. (2018). *Sistema de Informação sobre Mortalidade: Indicadores de Mortalidade* [Arquivo de dados]. <http://www2.datasus.gov.br/DATASUS/index.php?area=0205&id=6940&VObj=http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/deftohtm.exe?sim/cnv/ext10>
- Monroe, K., Hardwick, W., Lawson, V., Nichols, M., & King, W. D. (2017). Risky Teen Driving in a Rural Southern State. *The Southern Medical Journal*, 110(5), 343-346. <http://doi.org/10.14423/SMJ.0000000000000648>
- Oka, J. A. (2006). Ver e ser visto no trânsito. *Revista CESVI*, 42-47. [http://www.cesvibrasil.com.br/Portal/Principal/Arquivos/Download/Upload/ver\\_e\\_ser\\_visto\\_no\\_transito.pdf](http://www.cesvibrasil.com.br/Portal/Principal/Arquivos/Download/Upload/ver_e_ser_visto_no_transito.pdf)

- Oliveira, M. & Bianchi, A. S. (2016, outubro). *O desafio de dizer “não”!* Trabalho apresentado na 46ª Reunião da Sociedade Brasileira de Psicologia, Fortaleza, CE. [http://www.sbponline.org.br/arquivos/RESUMOS\\_PARA\\_ANAIS\\_E\\_RESUMOS\\_2016.pdf](http://www.sbponline.org.br/arquivos/RESUMOS_PARA_ANAIS_E_RESUMOS_2016.pdf)
- Organização Mundial da Saúde [OMS]. (2009). *Global status report on road safety: Time for action*. (NLM Publicação No. WA 275). [http://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/44122/9789241563840\\_eng.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/44122/9789241563840_eng.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Organização Mundial da Saúde [OMS]. (2011). *Saving Millions of Lives* (WHO/NMH/VIP Publicação No. 11.07). [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/saving\\_millions\\_lives\\_en.pdf?ua=1~](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/saving_millions_lives_en.pdf?ua=1~)
- Organização Mundial da Saúde [OMS]. (2015). *Relatório global sobre o estado da segurança viária* (WHO/NMH/NVI/15.6). [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2015/Summary\\_GSRRS2015\\_POR.pdf?ua=1](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/Summary_GSRRS2015_POR.pdf?ua=1)
- Organização Mundial da Saúde [OMS]. *Resolution 64/255*. (2010). Improving global road safety. [https://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/UN\\_GA\\_resolution-54-255-en.pdf](https://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/UN_GA_resolution-54-255-en.pdf)
- Organização Pan-Americana da Saúde. (2013). *Segurança de pedestres: Manual de segurança viária para gestores e profissionais da área* (NLM Publicação No. WA 275). [http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/79753/7/9789275718117\\_por.pdf?ua=1](http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/79753/7/9789275718117_por.pdf?ua=1)
- Política Nacional de Extensão Universitária*. (2012). Fórum de pró-reitores de extensão das universidades públicas brasileiras. <https://www.ufmg.br/proex/renex/images/documentos/2012-07-13-Politica-Nacional-de-Extensao.pdf>
- Resolução nº 510*. (7 abr. 2016). Normas Aplicáveis a Pesquisas em Ciências Humanas e Sociais. [http://bvsm.saude.gov.br/bvs/saudelegis/cns/2016/res0510\\_07\\_04\\_2016.html](http://bvsm.saude.gov.br/bvs/saudelegis/cns/2016/res0510_07_04_2016.html)
- Resolução nº 2*. (30 jan. 2012). Diretrizes Curriculares Nacionais para o Ensino Médio. <http://portal.mec.gov.br/docman/julho-2013-pdf/13677-diretrizes-educacao-basica-2013-pdf/file>
- Rodrigues, L. C., Armond, J. E., Gorios, C., & Souza, P. C. (2014). Acidentes que envolvem motociclistas e ciclistas no município de São Paulo: caracterização e tendências. *Revista Brasileira de Ortopedia*, 49(6), 602-606. <http://doi.org/10.1016/j.rbo.2014.01.019>
- Schlotthauer, A. E., Guse, C. E., Brixey, S., Corden, T. E., Hargarten, S. W., & Layde, P. M. (2011). Motor vehicle crashes associated with alcohol: child passenger injury and restraint use. *American Journal of Preventive Medicine*, 40(3), 320-323. <http://doi.org/10.1016/j.amepre.2010.11.005>
- Shults, R. A., Haegerich, T. M., Bhat, G., & Zhang, X. (2016). Teens and seat belt use: what makes them click? *Journal of Safety Research*, 57, 19-25. <http://doi.org/10.1016/j.jsr.2016.03.003>
- Slovic, P. (1987). Perception of risk. *Science*, 236(4799), 280-285. <http://doi.org/10.1126/science.3563507>
- UFPR TV (Produtora). (18 set. 2018b). *Semana Nacional de Trânsito | Bicicleta* [vídeo]. <https://www.youtube.com/watch?v=hXYHhhoV4DI>
- UFPR TV (Produtora). (19 set. 2018d). *Semana Nacional de Trânsito | Pedestres* [vídeo]. <https://www.youtube.com/watch?v=jwdiRjmP1to&t=153s>
- UFPR TV (Produtora). (21 set. 2018c). *Semana Nacional de Trânsito | Cinto de segurança* [vídeo]. <https://www.youtube.com/watch?v=KhUJqpAKCHo>
- UFPR TV (Produtora). (23 set. 2018a). *Semana Nacional de Trânsito | Álcool* [vídeo]. [https://www.youtube.com/watch?v=eUXl5555\\_Zk](https://www.youtube.com/watch?v=eUXl5555_Zk)
- Universidade Federal do Paraná [UFPR]. (2018). *UFPR: Feira de Cursos e Profissões*. <http://www.feiradecursos.ufpr.br/portal/>
- Universidade Federal do Paraná [UFPR]. (2019). *Apresentação*. <http://www.ufpr.br/portalufpr/a-universidade-institucional/>
- Vaa, T. (2006). *Understanding driver/pedestrian conflicts: Driver behaviour and effect of measures at pedestrian crossings* (Sessão No. 3). Oslo: 19th ICTCT Workshop.
- Vettore, M. V., Moysés, S. J., Sardinha, L. M. V., & Iser, B. P. M. (2012). Condição socioeconômica, frequência de escovação dentária e comportamentos em saúde em adolescentes brasileiros: uma análise a partir da Pesquisa Nacional de Saúde do Escolar (PeNSE). *Cadernos de Saúde Pública*, 28, 101-113. <http://doi.org/10.1590/S0102-311X2012001300011>
- Wood, J. M., Tyrrell, R. A., & Carberry, T. P. (2008). Limitations in Drivers' Ability to Recognize Pedestrians at Night. *Human Factors*, 47(3), 644-653. <https://doi.org/10.1518/001872005774859980>

Zegeer, C. V. & Bushell, M. (2012). Pedestrian crash trends and potential countermeasures from around the world. *Accident Analysis and Prevention*, 44(1), 3-11. <http://doi.org/10.1016/j.aap.2010.12.007>

Zhao, X., Zhang, X., & Rong, J. (2014). Study of the Effects of Alcohol on Drivers and Driving Performance on Straight Road. *Mathematical Problems in Engineering*, 2014, ID607652, 1-9. <http://doi.org/10.1155/2014/607652>

---

*Alessandra Sant'Anna Bianchi*

Professora Associada do Programa de Pós-graduação em Psicologia do Departamento de Psicologia da Universidade Federal do Paraná (UFPR), Curitiba – PR. Brasil.

E-mail: [bianchi@ufpr.br](mailto:bianchi@ufpr.br)

 <https://orcid.org/0000-0003-3937-4520>

*Tatiane Hennig Antunes*

Psicóloga, mestranda no Programa de Pós-graduação em Psicologia na Universidade Federal do Paraná (UFPR), Curitiba – PR. Brasil

E-mail: [tatiantunes2002@yahoo.com.br](mailto:tatiantunes2002@yahoo.com.br)

 <http://orcid.org/0000-0002-5465-8217>

*Eduarda Lehmann Bannach*

Psicóloga, mestranda no Programa de Pós-graduação em Psicologia na Universidade Federal do Paraná (UFPR), Curitiba – PR. Brasil.

E-mail: [eduardabannach@gmail.com](mailto:eduardabannach@gmail.com)

 <https://orcid.org/0000-0003-2617-1046>

*Josilayne Camila Zany Lima de Melo*

Psicóloga, mestranda no Programa de Pós-graduação em Psicologia na Universidade Federal do Paraná (UFPR), Curitiba – PR. Brasil.

E-mail: [josilayne.zany.lima@gmail.com](mailto:josilayne.zany.lima@gmail.com)

 <https://orcid.org/0000-0002-7508-6721>

*Letícia Carol Gonçalves Weis*

Psicóloga, mestranda no Programa de Pós-graduação em Psicologia na Universidade Federal do Paraná (UFPR), Curitiba – PR. Brasil.

E-mail: [goncalvesc.leticia@gmail.com](mailto:goncalvesc.leticia@gmail.com)

 <https://orcid.org/0000-0002-2671-0698>

Endereço para envio de correspondência:

Universidade Federal do Paraná. Praça Santos Andrade, 50, Departamento de Psicologia, sala 214. Centro.

CEP: 80020-300. Curitiba – PR. Brasil.

*Recebido* 07/05/2019

*Aceito* 28/09/2020

*Received* 05/07/2019

*Approved* 09/28/2020

*Recibido* 07/05/2019

*Aceptado* 28/09/2020

*Como citar:* Bianchi, A. S., Antunes, T. H., Bannach, E. L., Melo, J. C. Z. L., & Weis, L. C. G. (2021). Promoção de comportamento seguro no trânsito: Relato de uma intervenção. *Psicologia: Ciência e Profissão*, 41, 1-15. <https://doi.org/10.1590/1982-3703003223661>

*How to cite:* Bianchi, A. S., Antunes, T. H., Bannach, E. L., Melo, J. C. Z. L., & Weis, L. C. G. (2021). Promoting Safe Behavior in Traffic: An Intervention Report. *Psicologia: Ciência e Profissão*, 41, 1-15. <https://doi.org/10.1590/1982-3703003223661>

*Cómo citar:* Bianchi, A. S., Antunes, T. H., Bannach, E. L., Melo, J. C. Z. L., & Weis, L. C. G. (2021). Promoción de Comportamiento Seguro en el Tráfico: Relato de una Intervención. *Psicologia: Ciência e Profissão*, 41, 1-15. <https://doi.org/10.1590/1982-3703003223661>

### Anexo 1

#### Conteúdo dos vídeos

Estande 1 – Cinto de segurança:	Disponível em: <a href="https://www.youtube.com/watch?v=KhUJqpAKCHo">https://www.youtube.com/watch?v=KhUJqpAKCHo</a> (UFPR TV, 2018c).
Estande 2 – Motorista alcoolizado e carona:	Disponível em: <a href="https://www.youtube.com/watch?v=eUXl5555_Zk">https://www.youtube.com/watch?v=eUXl5555_Zk</a> (UFPR TV, 2018a).
Estande 3 – Pedestres	Disponível em: <a href="https://www.youtube.com/watch?v=jwdiRjmP1to">https://www.youtube.com/watch?v=jwdiRjmP1to</a> (UFPR TV, 2018d).
Estande 4 – Ciclista:	Disponível em: <a href="https://www.youtube.com/watch?v=hXYHhhoV4DI">https://www.youtube.com/watch?v=hXYHhhoV4DI</a> (UFPR TV, 2018b).

### Anexo 2

#### Perguntas sobre os vídeos

##### Estande 1 – Perguntas Cinto de segurança

1. Em quantos por cento usar o cinto de segurança reduz o risco de morte das pessoas dos bancos da frente?
2. Ter *airbag* e não usar cinto de segurança ameniza as consequências da colisão?
3. O que pode acontecer quando ocorre uma colisão e a pessoa não está usando cinto de segurança?
4. Por que a bagagem não pode estar solta no carro?
5. Qual é a importância do uso do cinto de segurança?
6. O que pode acontecer quando a pessoa não está usando cinto de segurança no banco de trás?
7. Como os animais devem ir dentro do carro?
8. Onde as bagagens devem ser levadas no carro?
9. Por que a pessoa aumenta seu peso quando o carro bate?
10. Em quantos por cento usar o cinto de segurança, no banco de trás, reduz os traumatismos fatais graves?

##### Estande 2 – Motorista alcoolizado e carona

1. Beber e dirigir coloca a vida de outras pessoas em risco, especialmente de quem?
2. Cite ao menos uma consequência que você pode ter ao aceitar carona de motorista que bebeu álcool.
3. De que forma poderia combinar para recusar carona de motorista alcoolizado?
4. O que está entre uma das principais causas de mortes no mundo?
5. O que está em jogo quando me arrisco a pegar carona com motorista que consumiu álcool?
6. Posso abrir precedente e pegar carona com motorista que consumiu um pouco de álcool, mas aparentemente está bem para dirigir?
7. O que devo fazer quando amigos, pais, namorada, namorado, parentes, consumiram álcool e querem voltar para casa dirigindo?
8. Quais os primeiros efeitos no cérebro da pessoa ao ingerir álcool?
9. Quais os efeitos no cérebro e os sintomas quando a pessoa aumenta a ingestão de bebidas alcoólicas?

##### Estande 3 – Perguntas Pedestres

1. Quais são as duas regras para andarmos com segurança?
2. Que tipo de roupas deve ser utilizado à noite pelo pedestre para ser visto?
3. Por que não é seguro usar o celular enquanto caminhamos?
4. Para que servem os objetos refletivos?
5. Quais riscos podemos correr se utilizarmos o celular enquanto caminhamos?
6. Que tipo de roupas não devemos usar quando vamos caminhar à noite?
7. Por que devemos usar roupas claras à noite?
8. O que são objetos refletivos?
9. O que não devemos fazer enquanto caminhamos na rua?
10. Como evitar a distração enquanto caminhamos na rua?

continua...

...continuação

---

Estande 4 – Ciclistas

---

1. Quais são os equipamentos de segurança obrigatórios para quem anda de *bike*?
  2. Para que serve o capacete?
  3. Qual lado da pista é mais indicado para o ciclista?
  4. Qual o risco de andar nas extremidades da pista?
  5. Qual o risco de andar na contramão?
  6. O que acontece com a velocidade, em caso de colisão, quando o ciclista pedala na contramão?
  7. Para andar na calçada com a *bike*, o que devemos fazer?
  8. Como o ciclista deve sinalizar suas intenções, por exemplo, para realizar uma conversão à esquerda?
  9. Ciclista que está empurrando a *bike* na calçada tem direitos e deveres equiparados a qual participante do trânsito?
-