

SUPLEMENTO
ESPECIAL

EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO

CORREIO
BRAZILENSE
Brasília,
quinta-feira,
9 de abril
de 2009



Marcos Ferraz/CBDA Press

EM NOME DA SEGURANÇA

A bancária Nadja Fernandes não descuida da segurança do filho, João Gabriel, de um ano e meio. O pequeno só sai de carro em cadeirinha própria para a sua idade e peso. "Rodo para cima e para baixo, sem depender de ninguém. É uma tranquilidade. Sem contar

que estou agindo corretamente", ensina. Nesta edição, confira algumas ações — como a da bancária, ao usar o cinto — que podemos adotar em nosso dia-a-dia para reduzir o número de acidentes de trânsito ou, pelo menos, minimizar as consequências.



EDUCAÇÃO
NO TRÂNSITO



CORREIO BRAZILIENSE // Brasília, quinta-feira, 9 de abril de 2009



GUERRA SOBRE RODAS

ACIDENTES DE TRÂNSITO SÃO A SEGUNDA MAIOR CAUSA DE MORTES VIOLENTAS NO BRASIL. GASTOS COM ATENDIMENTO ÀS VÍTIMAS CHEGAM A R\$ 5 BILHÕES

THAIS CIEGLINSKI

ESPECIAL PARA O CORREIO

Trinta e cinco mil mortos é, segundo o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), o trágico saldo dos 300 mil acidentes de trânsito registrados anualmente no Brasil em média. Somente no último feriado de carnaval houve 127 mortes e 1.748 feridos, em 2.865 acidentes — um crescimento de 20% em relação a 2008. O valor de uma vida não pode ser medido em cifras, mas o custo para atender os milhares de sobreviventes, sim — e é espantoso: R\$ 5 bilhões. Esse é o valor que o Sistema Único de Saúde (SUS) gasta, a cada ano, para custear internações, cirurgias e diversos tratamentos para reabilitar os feridos nas ruas e estradas do país. "Acidentes não são fatalidades, como muitos acreditam. São eventos que podem ser previstos e, portanto, prevenidos", afirma Otaliba Libânio de Moraes Neto, diretor do Departamento de Análise e Situação de Saúde do Ministério da Saúde.

Além dos gastos médico-hospitalares diretos do SUS — como as despesas decorrentes da perda de produtividade do paciente —, a conta incluiu também as internações finan-

Beto Neves/EMDA Press - 12/08



CAMPANHA EDUCATIVA NO ESTADO DE MINAS GERAIS: INICIATIVA PARA REDUZIR OS ACIDENTES

Mas engana-se quem pensa que os únicos a pagar a fatura de tanta violência são os envolvidos nos acidentes. "Somos todos promotores e pagadores dessa tragédia", avalia o sociólogo e especialista em trânsito Eduardo Biavati. Segundo ele, a sociedade precisa despertar para essa questão, especialmente por se tratar de peça-chave para entender porque, muitas vezes, faltam verbas para investimento em outras áreas, como, por exemplo, a educação, em virtude do enorme gasto gerado pela violência nas vias brasileiras.

A luta para reduzir esses tristes números é tarefa que exige do governo federal o desenvolvimento de um trabalho complexo e articulado, uma vez que envolve diversas variáveis e ações distintas para garantir êxito em cada uma delas. "A condição das vias públicas, o excesso de velocidade, a falta de uso dos equipamentos de segurança, o consumo de álcool e a incivildade no trânsito são as causas centrais dos acidentes. Para reduzir essas taxas precisamos trabalhar com um leque de ações", explica Otaliba Neto. Em 2006, foram realizadas 123.100 internações nos hospitais do SUS devido a acidentes de transporte terrestres, o que corresponde a 15% do total de internações por causas externas.



FERIADO

2.865

FOI O TOTAL DE ACIDENTES DURANTE O CARNAVAL, SEGUNDO BALANÇO DA POLÍCIA RODoviÁRIA FEDERAL, COM 127 MORTES E 1.748 PESSOAS FERIDAS. O TOTAL DE ACIDENTES É 20% MAIOR QUE O DIVULGADO EM 2008.

ciadas por seguros de saúde e pelas famílias dos acidentados. Em 2006, o número de vítimas não fatais envolvidas em aci-

dentos atingiu a marca de 404 mil. As colisões de trânsito são a segunda causa de mortes externas no país — aquelas clas-

sificadas pela Organização Mundial de Saúde (OMS) como violentas —, ficando atrás apenas dos homicídios.

DIÁRIOS ASSOCIADOS DA

Diretor de Redação: Isomar Gimenez; Editora-chefe: Ana Dubois; Editor-executivo: Carlos Marcelo; Editor de Suplementos: Renato Ferraz; (instituto@diariosassociados.com.br)
Editor de Arte: João Bosco; Editor de Fotografia: Luis Tajés; Edição de textos: Débora Geráldez; Diagramação: Roberto Souza; Ilustrações: Pálio Alejandre; Revisão: Sandro Xavier e Eduardo Pinho



Cadu Gomes/CBDA Press - 29/1/09



MOTOBOYS NO TRÂNSITO: ESTATÍSTICAS MOSTRAM UM NÚMERO CRESCENTE NOS ACIDENTES COM ELAS

O PREÇO DA VIOLÊNCIA

Os 10 anos à frente da coordenação do Programa de Prevenção de Acidentes de Trânsito da Rede Sarah de Hospitais de Reabilitação, de 1993 a 2004, fizeram Eduardo Biavati ter certeza de que os brasileiros não têm a dimensão de qual é o custo da violência nas vias e rodovias espalhadas pelo país. "Infelizmente, as pessoas têm a errônea noção de que atendimento público é sinônimo de gratuito. Atender às vítimas vai muito além de consertar o poste derrubado na colisão ou encaminhá-las ao hospital. Os gastos com reabilitação, remédios e estrutura para

MOTOCICLISTAS E PEDESTRES SÃO AS VÍTIMAS COM MAIOR NÚMERO DE ATENDIMENTOS. ENTRE 1997 E 2005, OS ÓBITOS DO SETOR DE DUAS RODAS PASSARAM DE 300 PARA 7 MIL

manter essas pessoas são constantes", analisa.

Os municípios mais populosos concentram a maior parte dessa demanda por atendimento às vítimas, com destaque para as capitais São Luís (MA), Porto Alegre (RS), Fortaleza

(CE), Boa Vista (RR) e Goiânia (GO). Motociclistas e pedestres são atualmente as categorias de vítimas mais atendidas nos hospitais. Os condutores de moto, aliás, estão na mira de diversas ações conduzidas pelo Ministério da Saúde e ainda por gover-

nos estaduais e municipais.

Os ministérios da Justiça e das Cidades também estudam formas de intensificar as ações do executivo para potencializar as ações em prol da redução dos óbitos entre os motociclistas. O reduzido custo para a aquisição desses veículos e o surgimento de profissões como as de moto-taxistas e moto-fretistas são apontados como fatores determinantes para que, de 1997 a 2005, o número de óbitos entre esses condutores desse um salto de 300 para 7 mil.

São dados como esse que fizeram a Organização das Nações Unidas (ONU) passar a classificar os acidentes com um problema global de saúde pública. Segundo estudo da entidade, a previsão é de que, até 2025, a violência no trânsito se torne a terceira maior causa de morte no mundo, ultrapassando uma série de doenças incuráveis.

A ONU reforça o pensamento dos gestores do sistema de saúde no Brasil: não existe fatalidade quando se trata de acidente



ESTATÍSTICAS

R\$ 5 BILHÕES

Gasto anual do Ministério da Saúde com o atendimento às vítimas de acidentes de trânsito

35 MIL

Número de brasileiros mortos nas ruas e estradas todos os anos

300 MIL

Número médio de acidentes com vítimas no país a cada ano

DE 300 PARA 7 MIL

Número de óbitos entre os motociclistas no período 1997-2005



Fonte: Ministério da Saúde

PERFIL DAS VÍTIMAS

Segundo estudo do Ministério da Saúde, dos pacientes hospitalizados por acidentes de trânsito em 2006, 94.400 (76,7%) eram homens e 28.700 (23,3%) mulheres — houve concentração na região Sudeste e em municípios das regiões metropolitanas. A lista de óbitos é liderada pelos atropelamentos de pedestres (27,9%), seguidas pelos condutores de automóveis, em segundo lugar, e motociclistas, que ficou com a terceira colocação.

de trânsito. "A sensibilização da sociedade é fundamental para que possamos reverter esse quadro. Tanto mortes como lesões podem ser evitadas", concluiu o diretor do Departamento de Análise e Situação de Saúde do Ministério da Saúde. (TC)



EDUCAÇÃO
NO TRÂNSITO



CORREIO BRAZILIENSE // Brasília, quinta-feira, 9 de abril de 2009



BOLSA DE AR

ITEM DE SEGURANÇA USADO NA MAIORIA DOS PAÍSES, O AIRBAG PODE SALVAR A VIDA DE 500 MOTORISTAS POR ANO. SAIBA MAIS SOBRE O EQUIPAMENTO, QUE PASSA A SER OBRIGATÓRIO NO PAÍS

NOELI NOBRE
ESPECIAL PARA O CORREIO

Comprar um carro com airbag ou bolsa inflável era considerado um luxo para poucos até março deste ano. O presidente Lula sancionou a lei (11.910/09) que torna o equipamento para motorista e passageiro item obrigatório nos veículos produzidos no país ou importados. A previsão é que a partir de 2014 todos os carros novos que circulam nas ruas e estradas tenham airbag. O Conselho Nacional de Trânsito (Contran) definirá as especificações técnicas e também um

cronograma de implantação do equipamento.

Como item opcional, custa em torno de R\$ 2 mil, motivo que leva a maioria dos motoristas a optar por não tê-lo. Com a produção em série, no entanto, a tendência é que o preço do equipamento caia. Independentemente dos custos, o secretário-geral da Sociedade Brasileira de Ortopedia e Traumatologia (Sbot), Flávio Faloppa, defende o airbag como potencial salvador de vidas. "Airbag não é gasto, é investimento. É grande o número de traumatismos decorrentes de acidentes, de pacientes que ficam com sequelas. O

equipamento diminui a gravidade dos acidentes, protege a vítima", afirma.

Menos mortes

Pesquisa feita pelo Centro de Experimentação e Segurança Viária (Cesvi Brasil) no fim de 2008 confirma a informação de Faloppa. Segundo o estudo, o airbag poderia evitar, por ano, 490 mortes de condutores (1,4% das 35 mil pessoas que morrem anualmente no trânsito) e 10.150 ferimentos leves.

A bolsa inflável, usada pela primeira vez nos carros no começo dos anos de 1980, reduz os riscos de ferimentos na cabeça e no tórax, amortecendo o

movimento do corpo contra o volante e o painel do veículo. Consequentemente, reduzindo o número de fraturas na face e o risco de lesões na medula, nas costelas e em órgãos internos. O dispositivo é eletronicamente programado para ser ativado quando o carro sofre um grande impacto. A partir daí, o airbag se enche rapidamente (em até 20 milissegundos), de forma a amortecer o choque. Para evitar o sufocamento da vítima, a bolsa perde pressão após o acionamento.

O supervisor de segurança do Cesvi Brasil, José Antonio Oka, lembra, porém, que o uso deve ser combinado com o do

cinto de segurança. Sem o cinto, os ocupantes do veículo podem se machucar quando o airbag for acionado, porque não haverá a desaceleração do corpo e o choque ocorrerá com mais força. Outro conselho é usar sempre o apoio de cabeça regulado na altura correta, minimizando o efeito chicote (projetar a cabeça para frente) em uma freada mais brusca ou um choque traseiro.

Além disso, o motorista deve ter alguns cuidados ao dirigir um carro com airbag. "Um deles é manter uma certa distância do volante, conforme recomendação da montadora", conclui Oka.

Fotos:TRW/Diálogo



SIMULAÇÃO DA SEQUÊNCIA DE ABERTURA DO AIRBAG: EM ATÉ 20 MILISSEGUNDOS

CUIDADOS NECESSÁRIOS

- ▶ O airbag é um dispositivo complementar ao cinto de segurança. O acionamento da bolsa de ar pode causar ferimentos se os cintos não forem utilizados
- ▶ Ao dirigir, o condutor deve manter as mãos na parte externa do volante. Assim, se o airbag for acionado, não encontrará obstáculos que possam causar ferimentos

- ▶ Não coloque objetos entre o airbag e o motorista ou o passageiro
- ▶ Passageiros não devem apoiar mãos ou pés no painel
- ▶ Não cole nenhum material sobre a cobertura do airbag
- ▶ Não dirija muito próximo ao volante. Confira no manual do veículo a posição e a distância mais adequadas para evitar a trajetória de insuflamento das bolsas

- ▶ Volante, painel ou banco devem ser desmontados exclusivamente em oficinas credenciadas do fabricante ou importador
- ▶ Observe os critérios do fabricante ou importador quanto à instalação de acessórios e equipamentos elétricos

Fonte: Procon-SP



SEM DERRAPAR NA SEGURANÇA

NOÉLI NOBRE

ESPECIAL PARA O CORREIO

Ainda opcional no Brasil na maior parte dos modelos, o freio ABS ou antibloqueio de frenagem é outro equipamento de segurança que pode se tornar obrigatório em breve. O Conselho Nacional de Trânsito (Contran) já estuda sua implementação em veículos novos, da mesma forma que ocorreu com o airbag, que teve sua obrigatoriedade transformada em lei em março deste ano.

Hoje, o freio ABS, que custa de R\$ 2,5 mil a R\$ 3 mil, é item inexistente nos veículos mais simples, opcional nos de porte médio e componente de série apenas nos automóveis mais caros. Segundo estudo do Centro de Experimentação e

Segurança Viária (Cesvi Brasil), entre os veículos da categoria hatch compacto, apenas 8% saem de fábrica com o ABS. Em mais de 60% dos modelos dessa mesma categoria, o freio ABS sequer é oferecido.

Muitos especialistas reconhecem o equipamento como mais importante

SEGURANÇA VEICULAR

Segundo pesquisas, os motoristas brasileiros estão cada vez mais preocupados com a segurança veicular e 90% deles esperam que o ABS se torne um item de série no Brasil.

que o airbag, simplesmente porque se trata de um item de segurança ativa. Significa que o freio ABS pode impedir que um acidente ocorra, enquanto o airbag ou o cinto — itens de segurança passiva — não evitam o acidente, apenas minimizam sua gravidade sobre a vítima.

O freio ABS pode evitar um acidente porque, em uma freada brusca, as rodas não travam e, conseqüentemente, o veículo não derrapa (pode até capotar), mas mantém sua aderência com a pista. Dessa forma, o motorista não perde o controle do veículo e pode desviar, com um pouco mais de segurança, de um obstáculo que apareça à sua frente.

Sem o sistema, o carro precisaria percorrer uma distância maior até conseguir parar totalmente. Em contrapartida, segundo estudos realizados pela

FREIO ABS EVITA ACIDENTES AO IMPEDIR O TRAVAMENTO DAS RODAS DO VEÍCULO. EQUIPAMENTO PODE SE TORNAR ITEM DE SÉRIE NO BRASIL

Bosch, um veículo médio equipado com o sistema, a 80km/h, precisa de um espaço 20% menor para parar.

Para usar o freio ABS, é preciso pisar fortemente no pedal e, somente quando estiver próximo do obstáculo, o motorista deverá aliviar a pressão para poder mover o volante. No ABS, cada roda do carro possui um sensor de movimento. Se uma delas ameaçar travar, os sensores enviam a informação para um processador central, que transmite uma ordem para o sistema hidráulico e, então, a pressão dos freios das rodas é aliviada.





Paulo Filgueiras/EMDA Press - 14/1108



TEMPORADAS DAS CHUVAS

THAIS CIEGLINSKI

ESPECIAL PARA O CORREIO

Paciência, atenção e prudência. Essas são algumas das principais qualidades que um motorista precisa ter para dirigir com segurança. Para os dias de chuva, porém, os cuidados dobram para evitar acidentes de trânsito. "Com a pista molhada, o índice de colisões aumenta sensivelmente. Todo cuidado é pouco", adverte Miguel Ramirez, diretor de segurança de trânsito do Detran-DF. Segundo estimativas do órgão, as chuvas aumentam os riscos de acidentes em até 40%.

Para os especialistas, seguir algumas dicas básicas, como diminuir a velocidade, acender os faróis, acionar o desembaçador e aumentar a distância para o veículo que segue à sua frente, podem reduzir os riscos de envolvimento em batidas.

"Os motoristas, em especial os menos experientes, precisam entender que não podem dirigir da mesma maneira que no tempo seco, pois a água provoca duas situações críticas: baixa aderência do veículo e aquaplanagem", explica Maria Salete Romero, especialista em Segurança e Psicologia no Trânsito.

Por isso, é fundamental adotar uma postura mais atenta tão logo comecem os primeiros pingos e, em especial, nos primeiros 10 minutos de chuva. A pista "suja" — com excesso de poeira e resíduos de borracha, óleo e combustível — torna-se mais escorregadia e, em consequência, aumenta a possibilidade de o carro não responder aos comandos do condutor.

O segundo problema decorre da formação das poças de água, que dificultam o contato do pneu com o solo. Caso precise reduzir a velocidade de maneira brusca, a tendência é o motorista

A PISTA FICA ESCORREGADIA, O VEÍCULO, COM BAIXA ADERÊNCIA, E HÁ RISCOS DE AQUAPLANAGEM. O QUE FAZER PARA REDUZIR OS ÍNDICES DE ACIDENTES NESSES DIAS?

SAIBA COMO AGIR

- > Ao primeiro sinal de chuva, reduza a velocidade
- > Se o tempo estiver escuro, ligue o farol baixo
- > Não freie de maneira brusca
- > Aumente a distância do veículo que segue à frente
- > Revise periodicamente itens de segurança como freios, pneus e limpadores de para-brisa

perder o controle do veículo. "Dependendo da quantidade de água na via, o sistema de freios não consegue ser acionado", ressalta Ramirez. Com a pista seca, o tempo de resposta da frenagem é de um segundo, mas com água, o tempo varia de dois a três segundos.

Essa é mais uma razão para manter distância ainda maior dos veículos à frente. "Adotar uma postura defensiva é essencial para evitar uma situação de risco, como uma freada brusca", sugere Maria Salete. O ideal, segundo a especialista, é que em caso de forte chuva, os condutores façam uma parada em local seguro, como acostamentos ou estacionamento, e esperem a diminuição da intensidade.

Diante dessa impossibilidade, a dica é esforçar-se para ver e ser visto, já que as condições adversas de um dia chuvoso reduzem a visibilidade, o que pode ser amenizado com o acionamento do farol baixo e controle do nível de embaçamento dos vidros. É importante também que os motoristas sinalizem, com antecedência, as intenções de trocar de faixa ou de fazer um retorno, garantindo ao condutor que vem atrás tempo de reação.

O veículo também precisa de cuidados especiais para enfrentar as pistas molhadas. O Detran recomenda que seja feita uma revisão periódica dos pneus, freios, limpadores e faróis do veículo, entre outros.



EM DEFESA DO CINTO

DADOS DA REDE SARAH MOSTRAM QUE MAIS DA METADE DOS PACIENTES SOFREU ACIDENTE NO TRÂNSITO EM 2008. A MAIORIA DELES NÃO USAVA O ITEM

Marios Ney Vital/EMDA Press - 13/11/08



ACIMA, O VEÍCULO ESTÁ COM TODOS OS ITENS DE SEGURANÇA: TRÊS APOIOS DE CABEÇA E CINTOS DE TRÊS PONTOS

NOÉLI NOBRE

ESPECIAL PARA O CORREIO

O cinto de segurança figura no Código de Trânsito Brasileiro como equipamento obrigatório. Quem não utiliza incorre em infração grave e pode pagar multa de R\$ 127. Talvez por doer no bolso, basta dar uma volta pela cidade para ver que quase todo mundo usa o cinto, pelo menos no banco da frente. O uso no banco de trás do automóvel, no entanto, ainda não foi incorporado à cultura do brasileiro, que o considera incômodo.

"Há 10 anos, nós fizemos campanha em defesa do cinto

de segurança. Agora, nós defendemos o uso do equipamento também no banco de trás", afirma o secretário-geral da Sociedade Brasileira de Ortopedia e Traumatologia (Sbot), Flávio Faloppa. Ele lembra que, em caso de acidente, o cinto pode evitar sequelas nas vítimas. Isso porque a função do item é reter o corpo em movimento e evitar o choque contra o volante, o painel, o para-brisa ou outros corpos no interior do veículo.

Em um impacto, mesmo que o veículo pare, os passageiros em seu interior continuam a mover-se na velocidade que vinha sendo executada. Se o carro se deslocava a 50km/h, o passageiro se chocará nessa velocidade

Marios Ney Vital/EMDA Press - 12/11/08



...JÁ NESTE, UM DOS CINTOS É SUBABDOMINAL E FALTA O TERCEIRO APOIO

de no interior do veículo ou será arremessado para fora, caso não esteja usando o cinto. Isso vale para quem vai tanto no banco

da frente como no de trás. A diferença é que, em vez de se chocar contra o painel, o passageiro irá de encontro ao encosto do

banco dianteiro, machucando a pessoa que está na frente.

Segundo informações da Rede Sarah Brasília, os acidentes de trânsito constituíram a principal causa de internação por trauma nas unidades Centro e Lago Norte em 2008. Mais da metade (51,5%) dos pacientes tinha se acidentado no trânsito. Dos 92 pacientes que dirigiam o veículo no momento do acidente, 53% não usavam o cinto de segurança. Os passageiros da frente sem o item somaram 62% e os do banco de trás, 81%.

Em outras palavras, significa dizer que apenas 34% dos pacientes atendidos usavam o cinto no momento do acidente. Algo para se pensar.

Fotos EuroNCAP/Divulgação



ENCOSTO DE CABEÇA

Quatro item obrigatória, segundo o CTB, é o encosto de cabeça — Resolução 44/1998, do Conselho Nacional de Trânsito (Contran). Esse documento tornou obrigatória a instalação do encosto nos bancos dianteiros perto das portas e nos laterais traseiros, sendo facultativo nos assentos centrais. A função é complementar à do cinto de segurança. Ele previne lesões que o uso do cinto não pode evitar, como o efeito chicote. Trata-se do movimento brusco da cabeça para frente e para trás, com reflexos no pescoço. Esse movimento pode resultar em fraturas na coluna cervical ou em lesão medular, caso não haja encosto.





EDUCAÇÃO
NO TRÂNSITO



CORREIO BRAZILIENSE // Brasília, quinta-feira, 9 de abril de 2009



CHEK-UP PREVENTIVO

THAIS CIEGLINSKI

ESPECIAL PARA O CORREIO

Se compararmos um carro ao corpo humano, podemos dizer que, da mesma forma que buscamos manter um estilo de vida saudável, com direito a visitas periódicas a consultórios médicos e a realização de exames de rotina, os automóveis também exigem check-ups para não se transformarem em potenciais causadores de acidentes de trânsito. A máxima do "melhor prevenir do que remediar" mostra-se perfeitamente aplicável quando o assunto é manutenção veicular. "De cada 10 carros que recebemos na oficina, oito só chegam porque estão quebrados", afirma Sandro Ferrari, proprietário e mecânico da Ideal Veículos.

Segundo ele, a maior parte dos casos poderia ter sido evitada se os proprietários seguissem a regra básica que determina a manutenção a cada 10 mil quilômetros. O serviço padrão inclui a troca de óleo e do filtro, a checagem de freios, motor, pneus e suspensão. Isso independentemente do fato de o carro circular na cidade ou na estrada. Os mais cuidadosos chegam a realizar essa revisão de seis em seis meses ou quando completam um ciclo de 5 mil quilômetros. Mas, segundo es-

REVISÃO DE ITENS BÁSICOS GARANTE A SEGURANÇA DE MOTORISTAS E PASSAGEIROS, ALÉM DA VIDA ÚTIL DOS VEÍCULOS. FALTA DE MANUTENÇÃO É UMA DAS PRINCIPAIS CAUSAS DE ACIDENTES

Daniel Ferreira/CB/DA Press - 23/6/05



DETALHE DA VELA NO FIM DA SUA VIDA ÚTIL

pecialistas, infelizmente ainda representam a minoria.

Se falta conscientização aos motoristas, os prejuízos financeiros podem ser bons estímulos para prestar atenção aos prazos recomendados pelos fabricantes e mecânicos para realizar os serviços de manutenção. "Muitas vezes, o cliente faz uma revisão prévia em que é alertado para a necessidade de troca de alguma peça,

mas devido ao preço, ele opta por adiar. É comum que volte cinco vezes o valor apresentado anteriormente, devido ao agravamento do problema", explica Ferrari. O gasto com a correia dentada é um bom exemplo do aumento exponencial dos valores: quando trocada antes do desgaste, a peça custa, em média, R\$ 200, mas caso ela chegue a se par-

tir, os custos podem aumentar para R\$ 1,5 mil.

Vida útil

"A revisão é importante para a segurança do motorista, para manter a garantia do veículo e também para prolongar a vida útil do carro", destaca o mecânico Hélio Mendes, da concessionária Alvorada. Entre os itens mais importantes a serem checados periodicamente está o sistema de freios,

que, em uma revisão básica inclui a troca de pastilhas, que devem ser trocadas sempre que atingirem a espessura de dois milímetros — o que acontece, em média, a cada 5 mil quilômetros — e lonas. A necessidade de troca do fluido de freio também deve ser avaliada, já que a capacidade de absorver a umidade do ar forma bolhas prejudiciais à capacidade de frenagem.

As más condições de conser-



POUCOS SE PREOCUPAM EM CHECAR O ESTADO DO CARRO: MAIORIA DOS MOTORISTAS SÓ PROCURA O MECÂNICO QUANDO APARECE ALGUM PROBLEMA

vação das vias e rodovias do país acabam exigindo muito da suspensão dos veículos. Para garantir segurança e estabilidade, em especial nas curvas e nos terrenos irregulares, é fundamental que os amortecedores estejam em dia. Além de evitar o balanço excessivo da carroceria, esse sistema que mantém pneu e solo em contato permanente e evita, entre outros, o risco de aquaplanagem. O fenô-

meno, típico dos dias de chuva, diminui o contato do pneu com o solo, fazendo o motorista perder o controle do carro.

Mas não são apenas os buracos que causam problemas à estrutura dos automóveis. A forma como o motorista dirige pode influenciar diretamente o maior ou menor desgaste das peças. Alguns desses descuidos estão, inclusive, sujeitos a penalidades. É o caso de circular

com pneu careca, motivo para ter o carro guinchado caso seja flagrada a irregularidade pela fiscalização. "Quem dirige sempre com o pé na embreagem ou aciona muito os freios desgasta as peças mais rapidamente", observa Hélio Mendes. Guiar sempre em alta velocidade ou subir no meio-fio são comportamentos que podem diminuir a vida útil de peças e sistemas de segurança do veículo.

CHECK-UP

LIMPADOR DE PARA-BRISA

É importante verificar o estado das palhetas e a posição dos esguichos, para avaliar a necessidade de troca, no caso de ressecamento, ou regulagem do fluxo de água. Não faça uso de detergente, xampu ou sabão no reservatório dos limpadores, utilize apenas produtos próprios para esta finalidade, que não ressecam as borrachas.

FREIOS

A manutenção deve ser feita a cada 15 mil quilômetros, o fluido de freio deve ser trocado a cada 10 mil quilômetros ou um ano, o que ocorrer primeiro.

ÓLEO

A periodicidade de troca do óleo é indicada pelo fabricante do veículo e deve ser seguida à risca. Ao completar o nível, não misture



Daniel Ferreira/CBDA Press - 23406

lubrificantes diferentes nem aditivos extras. Mesmo os veículos que rodam pouco devem trocar o óleo pelo menos uma vez por ano.

PNEUS

Mantenha os pneus sempre calibrados, observando o número de libras recomendado pelo fabricante do veículo, sem esquecer do estepe.

FILTROS

O de óleo do motor deverá ser trocado sempre que houver troca do lubrificante. Já o de combustível necessita ser substituído a cada 15 mil quilômetros, já que o desgaste provoca aumento da pressão da bomba de combustível. O filtro de ar precisa ser trocado também a cada 15 mil quilômetros, pois sua inoperância joga o excesso para dentro do motor, prejudicando o óleo, filtro e promovendo o desgaste interno das peças.



Daniel Ferreira/CBDA Press - 23406

SUSPENSÃO

A revisão deve incluir checagem de eixos, molas, rolamentos, pivôs, bandejas, batentes e buchas a cada 40 mil quilômetros. Amortecedores devem ser trocados com essa mesma quilometragem.



SÓ DENTRO DA LEI

ELES PARECEM INOFENSIVOS, MAS A MAIORIA RESULTA EM MULTAS E ATÉ EM CARRO APREENDIDO PARA REGULARIZAÇÃO. CONHEÇA AS INFRAÇÕES QUE PODEM CAUSAR ACIDENTES

DA REDAÇÃO

A lista do Departamento de Trânsito é extensa e inclui até em alterações feitas pelo dono do carro em oficina, sem a devida autorização para circular (veja quadro), como rebaixar o veículo para dar um "ar esportivo". Uma volta pela cidade pode comprovar fácil os números do Detran: 1.898 notificações entre os meses de janeiro e fevereiro deste ano, entre extintor com prazo de validade vencido, placa adulterada ou ilegível, faróis/lanternas quebrados, com a cor da lâmpada azulada (ou desregulada), rodas e pneus que ultrapassem os limites externos dos para-lamas, vidros quebrados, película muito escura, cinto de segurança com defeito e por aí vai.

Seja em carro velho e sem manutenção ou em carro que passou por algum tipo de alteração na estrutura original sem autorização prévia, as infrações são graves e podem terminar em acidente. "O problema não é a idade do carro, mas seu estado de conservação. Existe gente relaxada, com um carro com três anos de uso, que não cumpre nenhum tipo de orientação. Acha que vai dar um jeitinho se encontrar um policial e se esquece de que existe a multa", ressalta o chefe de fiscalização do Detran-DF, Silvaim Fonseca.

"Um para-sol quebrado pode prejudicar a visão e gerar uma batida. Já tivemos casos mais graves, como um grupo de jovens que morreram em um

FIQUE DE OLHO

Listamos alguns problemas que geralmente passam despercebidos pelo motorista, mas que são infrações



Sinais luminosos — se não estiverem funcionando podem causar acidentes, como luzes de freio. A infração é grave

Número de autuações:

2006 **11.008**

2007 **11.935**

2008 **13.614**



Farol — se estiver desregulado, atrapalha quem vem em sentido contrário e prejudica a visibilidade do motorista. A infração é grave



Placa — se estiver fora do padrão, vai dificultar a identificação do órgão de trânsito, infração média. Ilegível ou sem placa, infração gravíssima



Equipamentos — os itens obrigatórios, como extintor ou para-brisa, se estiverem vencidos ou quebrados — infração grave



Pablo Alejandro/CSIDA Press

Fonte: Detran-DF

acidente com um carro alterado, que perdeu a estabilidade", explica Silvaim. Com relação ao extintor, ele destaca que alguns

motoristas nem sabem onde o equipamento está dentro do carro. Isso sem falar na validade do cilindro, de até cinco anos.

Assim como Silvaim, o presidente da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet), Flávio Adura, afirma que

CÓDIGO DE TRÂNSITO

RESOLUÇÃO Nº 292/2008

Art. 4º Quando houver modificação exigirá-se a realização de inspeção de segurança veicular para emissão do Certificado de Segurança Veicular — CSV, conforme regulamentação específica do Inmetro, expedido por Instituição Técnica Licenciada pelo Detran.

Parágrafo único: Para os veículos que tiverem sua suspensão modificada, deve-se fazer constar no campo das observações do Certificado de Registro de Veículo — CRV e do Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo — CRLV a nova altura do veículo medida verticalmente do solo ao ponto do farol baixo (original) do veículo.

a manutenção do veículo deve ser preocupação permanente de quem assume sua direção. "Nos períodos diurno e noturno, o sistema luminoso tem de estar perfeito. Uma lanterna ou um farol queimado gera situação de risco. Com pneus em mau estado, alinhamento, balanceamento e calibragem irregular, a frenagem fica prejudicada muitas vezes por falta de aderência", lista.

Para quem gosta de personalizar o veículo, usando acessórios da moda, basta consultar antes a Resolução Resolução nº 292/2008 do Conselho Nacional de Trânsito e o Detran (154).



ENTREVISTA // FLÁVIO EMIR ADURA

PELA SEGURANÇA NO TRÂNSITO

SEGUNDO O PRESIDENTE DA ABRAMET, A COMBINAÇÃO ÁLCOOL-DIREÇÃO AINDA É A MAIOR CAUSA DE ACIDENTES NO MUNDO

Fundada em 1980, a Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet) é uma entidade médica que tem como objetivo a promoção de pesquisas científicas e informações relativas à saúde do motorista e segurança de tráfego. Nesta entrevista, o atual presidente da entidade, o médico Flávio Emir Adura, confirma que a combinação de álcool e direção ainda é a maior causa de acidentes no mundo e dá dicas de como se prevenir de um dos grandes vilões que aterrorizam os condutores de veículos: o estresse. "O trânsito é uma importante fonte de estresse e, nessa condição, o motorista poderá provocar acidentes", afirma.

Alexandre Abramet/Divulgação



Qual a maior causa de acidentes de trânsito no mundo?

Os acidentes de trânsito têm muitas causas, sendo preponderante o fator humano. Dirigir em excesso de velocidade, realizar ultrapassagens indevidas, como desobedecer a sinalização de trânsito, dirigir sob o efeito do álcool, falando ao celular e estradas em mau estado de conservação são algumas das principais causas dos acidentes e suas consequências são agravadas pela não utilização sistemática dos itens de segurança. Como o uso de álcool está estritamente ligado às mortes por acidentes de trânsito e quase metade das vítimas fatais apresenta alcoolemia positiva no momento do acidente, consideramos beber e dirigir a principal causa de acidentes de trânsito no Brasil e no mundo.

Quais problemas de saúde podem aumentar o risco de uma pessoa envolver-se em colisões?

Muitas são as condições médicas que interferem no ato de dirigir um veículo com segurança. Moléstias que impedem ou restringem a condição de direção veicular são encontradas nas áreas de oftalmologia, otorrinolaringologia, neurologia, cardiologia, pneumologia, ortopedia e psiquiatria, entre várias outras. Como mais de 90% das informações senso-

riais enviadas ao cérebro para o ato de dirigir provém da visão, não há dúvidas de que ela é o fator físico mais importante para a condução de veículos e sua falta não pode ser substituída nem complementada. Estudos indicam que indivíduos portadores de patologias oftalmológicas dirigem com menos segurança e têm alto risco de provocar acidentes. Outro problema que eleva esse risco provém dos efeitos colaterais de medicamentos, principalmente os que provocam sedação e sonolência.

O considerável aumento do número de motociclistas no trânsito está mudando o perfil das lesões decorrentes de acidentes?

Enquanto a frota de automóveis cresceu cerca de 16%, entre 2001 e 2005, a de motocicletas elevou-se mais de 65%. Nos acidentes envolvendo esses condutores, de um modo geral, os membros inferiores e superiores são os mais atingidos, mas as lesões mais graves são as localizadas na cabeça. Cerca de 20% das vítimas atendidas em pronto-socorros precisam ser internadas, dada a gravidade dos ferimentos. Nas que morrem durante a hospitalização, a cabeça é a região mais atingida, seguida por acidentados que apresentam múltiplas lesões. Já as que recebem al-

ta hospitalar, os ferimentos de membros predominam, mas a cabeça é também uma das partes mais atingidas.

Quais cuidados de saúde devem tomar os profissionais como motoristas de ônibus, caminhão e taxistas, que passam muitas horas por dia dirigindo?

Recomenda-se que a cada duas horas de direção veicular seja necessário uma pausa de 15 a 30 minutos, quando o motorista deve deixar o veículo e fazer caminhada e alongamentos. Não recomendamos que se dirija por mais de seis horas por dia. Além disso, os vícios posturais aliados aos inúmeros movimentos repetitivos que o motorista realiza acarretam

problemas na coluna, articulações dos membros superiores e inferiores.

O estresse pode ser considerado um fator de risco para o envolvimento em acidentes?

O trânsito é uma importante fonte de estresse e, nessa condição, o motorista poderá provocar acidentes. Sair com antecedência de casa ou procurar caminhos alternativos para evitar grandes avenidas de trânsito intenso são dicas para fugir do estresse. Além disso, quando envolver-se em uma discussão, no trabalho ou em casa, evite sair de carro. Procure sempre ouvir música calma e relaxante no carro e corte até 10 antes de responder a insultos e fazer gestos obscenos.



EDUCAÇÃO
NO TRÂNSITO



CORREIO BRAZILIENSE // Brasília, quinta-feira, 9 de abril de 2009



ATENDIMENTO QUE SALVA

ALÉM DE OBRIGATÓRIA POR LEI,
A PRESTAÇÃO DE PRIMEIROS-
SOCORROS É FUNDAMENTAL
EM CASO DE ACIDENTES

THAIS CIEGLINSKI
ESPECIAL PARA O CORREIO

A imprudência que muitas vezes causa um acidente de trânsito pode ter consequências fatais se provocar, além de danos materiais, ferimentos nos condutores, passageiros ou pedestres envolvidos na batida. Receber os devidos cuidados a tempo pode ser a diferença entre morrer ou sobreviver. É por esta razão que a primeira atitude a ser tomada por quem deseja ajudar é entrar em contato com os serviços de atendimento de emergência, como o dos bombeiros ou o Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (Samu). "Durante a ligação telefônica, poderemos orientar a pessoa a tomar algumas medidas que podem manter a vítima viva, reduzir suas sequelas ou preservar o estado em que ela se encontra", orienta o tenente coronel Rogério Santos Soares, do Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal.

É fundamental manter a calma para poder descrever em detalhes a condição em que as vítimas se encontram, além de informar corretamente o local em que o acidente ocorreu. Em seguida, é preciso sinalizar bem o local, com a utilização do triângulo e acionamento do pisca-alerta, para

evitar o risco de novas colisões. O ideal é não mover as vítimas do lugar em que se encontram, o que só deve ser feito em casos extremos. Conforme orientação dos bombeiros, se a pessoa acidentada estiver em local de perigo ou se houver a possibilidade real do veículo se incendiar é necessário afastá-la, tentando sempre manter a estabilidade da coluna cervical para evitar o agravamento de uma possível lesão.

O ato de prestar socorro não é apenas uma reação natural da maioria das pessoas diante de uma situação de emergência, é uma obrigação de todo cidadão brasileiro. Isso porque a omissão é crime previsto no art. 135 do Código Penal. "A omissão só será caracterizada se a pessoa deixa de ausentar do local de acidente e for embora. Chamar o Corpo de Bombeiros e permanecer na área, já caracteriza ajuda à vítima. Somente será imputada responsabilidade à pessoa que ficar inerte em local de acidente ou no caso de ela possuir, comprovadamente, conhecimento específico, como é o caso de bombeiros, médicos e enfermeiros", explica o tenente coronel Rogério Santos Soares. Antes da chegada do socorro especializado é importante tentar tranquilizar as vítimas que estiverem conscientes, informando que a ajuda está a caminho.

Kleber Lima/CBDA Press - 42/09



Daniel Ferreira/CBDA Press - 30/9/08



FERIDO RECEBE OS PRIMEIROS
SOCORROS AINDA NO LOCAL:
REMOÇÃO, SÓ POR ESPECIALISTAS



BOMBEIROS TRABALHAM EM RESGATE DE VÍTIMAS: MINUTOS QUE PODEM FAZER A DIFERENÇA



O QUE FAZER

- > Chame imediatamente o Corpo de Bombeiros pelo telefone 193 ou 192, o Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (Samu).
- > Verifique a quantidade de vítimas e faça uma breve descrição do ocorrido.
- > Cuide do local do acidente para evitar novas colisões, utilizando os triângulos dos carros e acionando o pisca-alerta de outros veículos. Se possível, use também galhos de árvores para sinalizar.
- > Fique calmo. Quem acabou de bater o carro estará, no mínimo, abalado ou em estado de choque.
- > Evite mover a vítima, tente acalmá-la e informe que o socorro está a caminho.
- > Se a pessoa estiver em local de perigo ou se houver a possibilidade real do veículo incendiar, afaste-a do perigo tentando manter a estabilidade da coluna cervical.
- > Evite contato direto com o sangue da vítima.

Importante: se você não se sente seguro em realizar algum desses procedimentos, apenas ligue para o Corpo de Bombeiros, informe o endereço exato do local do acidente, de preferência citando um ponto de referência visível, e aguarde a chegada de uma equipe especializada no atendimento a emergências médicas.

ARTIGO

Artigo Pessoal



CUBO MÁGICO

EDUARDO BIVATI

No final do século passado foi lançado um brinquedo sensacional — um simples cubo de plástico com cores diferentes para cada um dos seus lados. O cubo era feito de partes que giravam, embaralhando completamente as cores. Era irresistível misturar tudo e mais ainda vencer o desafio de reconstituir cada lado com uma única cor. Nunca vencia quem olhasse apenas um lado do cubo, caçando as peças daquela única cor; o cubo ensinava a pensar de vários ângulos simultaneamente e a encontrar uma solução coordenada e sincrônica para o problema. O desafio do cubo é exatamente o que está em jogo hoje quando pensamos a "educação para o trânsito".

Durante muito tempo, o esforço da "educação de trânsito" foi o de formar bons seguidores de regras — as regras do código. Por mais inventivas que sejam ainda hoje as atividades com as crianças — teatro, fantoche, jogos, mini-cidades — tudo converge para esse aprendizado da regra. Se todos soubessem a regra desde pequenos, não teríamos problemas no futuro, pensava-se olhando sempre para um único lado do cubo.

O que aconteceu com aquela criança aos 15 anos? Esse jovem questionará a regra do uso da faixa de pedestre ali onde não houver faixa al-

guma para atravessar, assim como questionará a obediência ao sinal vermelho que ninguém respeita de noite. Ele perceberá inevitavelmente que muito pouco impede a transgressão das regras e a imposição do interesse individual sobre o ordenamento coletivo — o uso do celular, a velocidade, o uso do cinto, a moto no "corredor". Para que serve obedecer a regra?

É bom pensarmos rapidamente como abordar essa questão, porque as motocicletas massificaram a motorização dos jovens em todo país. Para eles, será necessário um novo discurso. Que tal revelar que a regra tem um fundamento superior, que é a proteção do corpo, da integridade de todos e cada um, que somos re-féns de uma mesma fragilidade humana? Então, passaríamos da discussão da regra para a apresentação do que é essa fragilidade, falando, por exemplo, do nosso Sistema Nervoso Central, do cérebro, da medula espinhal, do que é uma lesão cerebral ou uma lesão medular. E desembocaríamos, assim, na questão da incapacitação física que a violência do trânsito produz e poderíamos falar de nossa responsabilidade na inclusão do incapacitado físico.

Esse é um caminho, há outros, mas vale a lição de que devemos aprender a falar de trânsito olhando para além dele, conectando outras dimensões do problema, assim como fazíamos quando tínhamos o cubo nas mãos.

EDUARDO BIVATI — SOCIOLOGO, AUTOR DO LIVRO *ROTA DE COLISÃO. A CIDADE, O TRÂNSITO E VOCÊ* E DO BLOG BIVATI.WORDPRESS.COM



TRANSPORTE DOS PEQUENOS

CRIANÇAS DE ATÉ 10 ANOS DEVEM ANDAR NO BANCO DE TRÁS. OS CUIDADOS COM CADA UM DEPENDEM TAMBÉM DO PESO E DO TAMANHO

NOÉLI NOBRE

ESPECIAL PARA O CORREIO

Porque as crianças são frágeis e ainda não têm a estrutura corporal completamente formada é preciso transportá-las com cuidado dentro do carro. Foi-se o tempo em que os pequenos iam ajoelhados no banco de trás ou no bagageiro dando tchauzinho para os veículos que passavam. Criança de até 10 anos deve sempre ir no banco de trás, presa à cadeirinha própria ou ao cinto de segurança, de acordo com a idade. Compreenda-se o motivo: um bebê de 5kg, a uma velocidade de 50km/h, pode ter impacto de 100kg nos braços de quem o segura.

Some-se a isso o trauma que um acidente pode provocar no corpo infantil. "A caixa torácica de uma criança é menor e o fígado, maior, o que aumenta as chances de um trauma no fígado, por exemplo. Além disso, o tempo de internação de uma criança acidentada pode ser maior, para que ela não se movimente e se recupere corretamente", explica o vice-presidente da Sociedade de Pediatria do Distrito Federal, José Tenório.

Estudos americanos mostram que cadeiras de segurança para crianças, quando instaladas e usadas corretamente, diminuem os riscos de morte em até 71% em caso de acidente. Por esse motivo, a bancária Nadja Fernandes, 26 anos, só dá a partida no carro após prender o filho João Gabriel, de um ano e meio, em sua cadeira. "Rodo pa-

Marcelo Ferreira/CBDA Press



A BANCÁRIA NADJA FERNANDES ARRUMA O PEQUENO JOÃO GABRIEL NA CADEIRINHA: CERTIFICAÇÃO DO INMETRO

GUIA

NA CADEIRINHA SAIBA QUAL É O TIPO DE CADEIRA DE SEGURANÇA MAIS ADEQUADO AO PESO E À IDADE DA CRIANÇA

TIPO DE ASSENTO

- Bebê conforto ou conversível
- Cadeira de segurança
- Assento de elevação ou "booster"
- Cinto de segurança de três pontos

PESO E IDADE

- Desde o nascimento até 9 ou 13kg ou até um ano de idade
- De 9 a 18kg, aproximadamente de 1 a 4 anos de idade
- De 18 até 36kg, aproximadamente de 4 a 10 anos de idade
- Acima de 36kg e no mínimo 1,45m de altura, aproximadamente 10 anos de idade

POSIÇÃO

- Voltada para o vidro traseiro, com leve inclinação, de costas para o movimento, sempre no banco de trás
- Voltada para frente, na posição vertical, no banco de trás
- No banco traseiro, com cinto de três pontos
- No banco de trás do carro, com cinto de três pontos

Fonte: Criança Segura Brasil (www.criancasegura.org.br)

ra cima e para baixo, sem depender de ninguém. É uma tranquilidade. Sem contar que estou agindo corretamente e não terei problemas com o Detran", conta.

Ao comprar a cadeirinha, Nadja procurou uma promo-

ção, mas não esqueceu um detalhe importante: a certificação do Inmetro. Desde 1º de abril está proibida a venda de bebê conforto, cadeirinha ou assento de elevação sem essa certificação. É o selo do Inmetro que garante a eficiência do sistema de

retenção para automóveis.

O uso da cadeirinha é regulamentado pela Resolução 277/2008, do Conselho Nacional de Trânsito (Contran). A medida torna obrigatório o uso do equipamento para crianças de até 7 anos e meio. A resolu-

ção classifica as crianças por idade, independentemente de tamanho. Especialistas, no entanto, também recomendam a observação do peso e do tamanho da criança na hora de escolher o equipamento mais adequado (veja quadro).

RECOMENDAÇÕES

- O lugar mais seguro para a instalação da cadeirinha é o centro do banco traseiro, longe das portas.
- Jamais instale a cadeirinha em bancos protegidos por airbags, pois a força do enchimento desses sacos infláveis pode esmagar a criança, matando-a ou ferindo-a gravemente.
- Se o cinto do automóvel que fixa a cadeirinha não estiver bem ajustado, pode ser comprometida a segurança da criança.
- Durante a viagem, não espalhe objetos no banco traseiro. Em caso de frenagem, eles podem bater na criança.
- Evite também que a criança utilize brinquedos eletrônicos que possam distrair quem está dirigindo.
- Transite com velocidade moderada.
- As portas devem ficar travadas e os vidros traseiros fechados, para impedir que a criança coloque a cabeça para fora da janela.
- Nunca dirija com seu filho no colo. Segundo o Código de Trânsito Brasileiro, transportar crianças entre braços e pernas enquanto estiver dirigindo é infração média, punida com multa de R\$ 85.



Novel Nobre/Exp. CBDA Press

MUITO USADA, A CAIXA VAI PRESA AO CINTO OU NO CHÃO: VENTILADAS E COM TRAVAS

Marcus Ribeiro/Talbot/Divulgação



NOVIDADE NO MERCADO, A CADEIRINHA TRANSPORTA CÃES DE PEQUENO PORTE

BONITINHO, MAS FORA DA LEI

NOÉLI NOBRE

ESPECIAL PARA O CORREIO

A cena é comum e divertida até: o cachorro passeia pela cidade de carro com a cabeça para fora do veículo, focinho ao vento. Às vezes, ele até late para alguém que passa. Não há quem não olhe e não ache bonitinho. No entanto, cena tão inocente é, na verdade, um perigo e pode causar acidentes.

O Código de Trânsito Brasileiro proíbe o motorista de transportar animais à sua esquerda ou entre os braços e pernas. Essa é uma infração média, punida com multa de R\$ 85. A lei proíbe, ainda, o transporte de animais em caçambas abertas, com a cabeça para fora da janela ou em cima do carro. Nesse caso, a infração é considerada grave e a multa é de R\$ 127.

"O cachorro que vai com a

A LEI PROÍBE O TRANSPORTE DE ANIMAIS SOLTOS NO CARRO. OS BICHINHOS DE ESTIMAÇÃO DEVEM SER ACOMODADOS NO BANCO DE TRÁS, PRESOS EM CINTOS, CAIXAS OU GRADES

cabeça para fora pode se descontrolar se um inseto entrar no olho dele, por exemplo. Ele vai se movimentar dentro da cabine e atrapalhar o motorista, podendo provocar um acidente", explica o veterinário Robespierre Ribeiro.

Além disso, em uma batida, esse cão pode ser projetado com força, machucando os

passageiros ou mesmo sendo lançado para fora do automóvel. Sem contar que, após um acidente, o animal vai ficar nervoso e atacar quem tentar socorrê-lo.

Segundo Robespierre Ribeiro, o correto é transportar cães e gatos no banco traseiro, retidos por cintos, caixas ou grades. Os de menor porte devem viajar

em caixas ventiladas. Cães maiores podem ir presos a um cinto de segurança específico, que se adapta ao próprio cinto do carro. O veterinário afirma que, para que o animal não fique estressado, deve-se parar o carro periodicamente e soltá-lo para uma volta.

As regras aplicadas ao transporte de animais valem também para o transporte de bagagens. Não se deve transportar nada do lado esquerdo do motorista ou entre suas mãos e pernas, nem do lado de fora do carro. "O ideal é não carregar bagagem na cabine. Nas partes externas, só nos casos devidamente autorizados. É um perigo, por exemplo, transportar um botijão de gás em uma motocicleta", explica o gerente de Fiscalização do Detran-DF, Silvalim Fonseca.

ANIMAIS A BORDO

CÃES E GATOS DEVEM VIAJAR NO BANCO TRASEIRO, RETIDOS POR UM DOS SEGUINTES EQUIPAMENTOS:

Cinto de segurança para os cães — esse equipamento se encaixa no cinto de segurança do carro e protege o animal e os passageiros. Preso ao cinto, o cachorro pode deitar e sentar, mas não pular para o banco da frente nem pela janela. O tamanho varia de acordo com o porte do animal.

Caixa de transporte — são confortáveis e seguras, desde que adequadas ao tamanho do animal. Devem ser presas pelo cinto ou fixadas no chão do carro. Prefira as caixas com alça, ventilação e travas.

Grades de proteção — podem ser usadas em veículos com bancos rebatíveis ou em caçambas de caminhonete ou pous.



PLANEJAMENTO E PREPARO FÍSICO

THAIS CIEGLINSKI
ESPECIAL PARA O CORREIO

Para que a tão sonhada viagem de férias não vire motivo de aborrecimento e preocupação, não basta fazer uma boa revisão no carro. Não são apenas os veículos que precisam estar com tudo em dia para enfrentar a estrada. Motoristas também necessitam seguir alguns cuidados e garantir um passeio tranquilo e seguro. "Ao entrar em uma rodovia, o condutor precisa adotar outra postura. Na estrada, o espaço entre os reflexos é reduzido e, por essa razão, a responsabilidade aumenta muito", explica o inspetor De Lucas Barbosa, da Polícia Rodoviária Federal.

A primeira meta é traçar com cuidado a programação da viagem, que inclui a escolha do percurso, a sinalização dos pontos de apoio, como acostamento, paradas de descanso, alimentação, pernoite, além de postos de gasolina e socorro de veículos. Definido o plano, o próximo passo é preparar o corpo para a exaustiva jornada.

"Antes de iniciar uma viagem, é imprescindível repousar pelo menos oito horas, porque a tarefa a ser desenvolvida é extremamente penosa", afirma o médico Dirceu Rodrigues Alves, diretor do departamento de medicina ocupacional da Associação Brasileira de Medicina do Trânsito (Abramet). Esse descanso deve acontecer obri-

gatoriamente antes da viagem. "É comum a pessoa passar o dia trabalhando e pegar a estrada no início da noite. Nesse caso, o processo já começa totalmente comprometido, porque a pessoa já está desgastada mental e fisicamente", completa.

Mesmo estando descansado, o motorista que assume o volante em uma rodovia, deve programar paradas a cada duas horas. "É fundamental descer do carro para esticar as pernas e, eventualmente se alimentar", observa De Lucas Barbosa. Movimentar o corpo, com pequenas caminhadas e até mesmo alongamento é fundamental para melhorar o processo circulatório — evitando dores nos braços, pernas e costas — e oxigenar o cérebro. A atividade física é essencial porque combate a produção de melatonina, hormônio cuja principal função é regular o sono. Segundo recomendação da Abramet, a jornada à frente do volante não pode ultrapassar seis horas diárias. Caso a pessoa esteja acompanhada de outro motorista habilitado, o ideal é fazer um rodízio entre ambos na condução do carro.

Evitar, a todo o custo, dirigir durante o período noturno é outra recomendação unânime entre os especialistas. "À noite, o corpo reage de forma diferente aos estímulos externos como temperatura e redução da luz, o que aumenta a possibilidade de colisões", alerta Dirceu Rodrigues Alves, destacando que o so-



no e a fadiga são os dois principais causadores de acidentes de trânsito nas estradas. Isso porque o ciclo biológico humano é

reduzido drasticamente das 0 às 6h e, não por acaso, o período das 2h às 3h registra o pico de tragédias fatais nas rodovias.

A alimentação é outro aspecto que requer atenção de quem está na estrada e até mesmo antes do início da viagem. O



PROGrame a viagem em todos os detalhes: da revisão do carro à alimentação, escolhendo sempre o melhor percurso, com pontos de parada para abastecimento e pernoite. E não se esqueça de descansar



cardápio deve incluir frutas, verduras e carboidratos — fonte de energia — e evitar carnes, gorduras e condimentos, visan-

do sempre evitar situações de desconforto dentro do veículo. Além disso, alimentos pesados, como feijoada e churrasco, por

exemplo, podem causar ou aumentar a sonolência, já que exigem muito do organismo para realizar a digestão.

VIAGEM SEGURA

- > Repouso de pelo menos oito horas antes do início do roteiro
- > Definição prévia do percurso, com previsão das paradas para descanso, alimentação e pernoite
- > Paradas a cada duas horas para descanso
- > Ingestão de alimentos leves para evitar a sonolência e mal-estar
- > Evitar dirigir à noite
- > Jornada máxima de seis horas ao volante

Problemas ao longo do percurso

Mesmo adotando todas as recomendações para garantir o bom funcionamento do veículo, imprevistos podem acontecer ao longo do trajeto e é preciso estar preparado para resolvê-los. No caso de um acidente ou de pane, os motoristas podem ligar para o telefone geral da Polícia Rodoviária Federal, 191, que faz o monitoramento de todas as rodovias brasileiras. Além de orientação e envio de resgate, o serviço permite aos usuários que busquem informações a respeito das condições das vias, como o posto policial, restaurantes ou hospitais mais próximos.

Um pneu furado, por exemplo, pode ser o estopim de um acidente de grandes proporções, caso o condutor não cumpra algumas regras básicas, como sinalizar de forma efetiva o local, garantido aos demais mo-

toristas tempo para reduzir a velocidade de aproximação, ou permitir que crianças e demais ocupantes do automóvel permaneçam dentro do veículo enquanto está sendo providenciado o reparo. "O ideal é afastar-se o máximo possível da pista, pois um deslocamento de ar provocado por um caminhão ou ônibus pode ter graves consequências para um indivíduo que esteja fora do carro", destaca o diretor do departamento de medicina ocupacional da Abramet.

O inspetor da Polícia Rodoviária Federal De Lucas Barbosa frisa que a maioria das colisões acontece pelo simples fato de os motoristas descumprirem o que determina a legislação de trânsito. "Os dados mostram que 80% dos acidentes são causados em virtude do excesso de velocidade e as ultrapassagens proibidas. Em não observar a sinalização", sentencia.