

COMPORTAMENTO HUMANO: DESOBEDIÊNCIA AS LEIS/SINAIS DE TRÂNSITO, ESPECIFICAMENTE AO SEMÁFORO

HUMAN BEHAVIOR: DISOBEDIENCE THE TRANSIT LAWS / SIGNS, ESPECIALLY TO THE SEMAPHORE

REIS, Pedro Henrique Gomes¹
MENDONÇA, Marcelo²

RESUMO

O presente artigo teve como objetivo compreender o comportamento humano, considerando a infração ao volante, no que se refere à ultrapassagem do sinal de trânsito, principalmente o semáforo, quando este estiver com o sinal vermelho. Essa infração, de acordo com a pesquisa, é cometida no trânsito diariamente, e em sua grande maioria todos conscientes da sua escolha/infração. Buscou-se saber se os condutores de veículos, sejam em carros ou motos, ultrapassam no semáforo com o sinal vermelho e em que situações isso acontece. Também fez parte desta pesquisa buscar compreender porque os condutores de veículos infringem as leis de trânsito, ultrapassando o sinal quando estiver com a luz vermelha, identificar como essa atitude interfere nas relações humanas, se elas geram conflitos ou não. Para tanto foi realizada uma pesquisa de enfoque descritivo com 275 condutores de veículos, por meio de entrevista, sendo utilizado um questionário com seis perguntas.

Palavras-Chaves: Comportamento Humano; Infração; Trânsito; Sinalização

¹ Aluno do Curso de Formação de Praças do Comando da Academia de Polícia Militar de Goiás- CAPM, p.hreis@hotmail.com; Formosa-GO, Maio de 2018.

² Professor orientador: Especialista professor do Programa de pós-graduação e Extensão do Comando da Academia de Polícia Militar de Goiás CAPM , email.professor@gmail.com; formosa-GO, Maio de 2018.

ABSTRACT

The present article aims to understand the human behavior, considering steering wheel infractions, in relation to the crossing of traffic signals, in particular the traffic light, when its light is red. This infraction, according to the survey, is daily committed in traffic, and most part of drivers is aware of their choice/infraction. It was sought to know if the drivers of vehicles, whether in cars or motorcycles, surpass the traffic lights with the red signal and in what situations this happens. It was also part of this research to understand why vehicle drivers violate traffic laws, surpassing the signal when its light is red, and identify how this behavior interferes with human relations, if they generate conflicts or not. For this, a research with descriptive approach was carried out with 275 vehicle drivers, through interviews, using a questionnaire with six questions.

Keywords: Human Behavior; Infraction; Traffic; Signaling.

1 INTRODUÇÃO

O presente artigo trata-se de um estudo elaborado a partir de pesquisa bibliográfica, bem como descritiva, visando à sustentação à elaboração deste artigo científico que aborda questões acerca do comportamento humano, considerando a infração ao volante, no que se refere à ultrapassagem do sinal de trânsito, principalmente o semáforo, quando este estiver com o sinal vermelho.

Sendo assim, o objetivo geral deste artigo é saber se os condutores de veículos, sejam em carros ou motos, ultrapassam no semáforo com o sinal vermelho e em que situações isso acontece.

Os objetivos específicos desta pesquisa é compreender porque os condutores de veículos infringem as leis de transito, ultrapassando o sinal quando estiver com a luz vermelha, identificar como essa atitude interfere nas relações humanas, se elas geram conflitos ou não.

A justificativa desta pesquisa para a Polícia Militar de Goiás é que ela vem de encontro a questão da segurança pública, levando-se em consideração que cada vez que algum condutor de veículo ou moto faz uma ultrapassagem com o sinal vermelho, o risco do envolvimento em um acidente é quase que de 100%.

A referida pesquisa foi realizada por meio de questionário, aplicado nos dias 22 e 23 de fevereiro de 2018, aos motoristas que trafegavam na Rua Visconde de Porto Seguro, Centro – Formosa, Goiás, em horários de maior fluxo de carros e motos: pela manhã entre 07h30min e 10h00min e a tarde a partir das 16h00min às 19h00min.

Vale ressaltar que as pesquisas bibliográfica e descritiva foram a base da fundamentação teórica deste artigo.

2 REVISÃO DA LITERATURA

2.1 BREVE HISTÓRICO ACERCA DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

O Primeiro Código Nacional de Trânsito brasileiro foi estabelecido por meio do Decreto Lei nº 2.994, de 28 de janeiro de 1941, que regularizava acerca da circulação de veículos automotores de qualquer natureza, nas vias terrestres, abertas à circulação pública em todo território nacional. (BRASIL, 1997)

Entretanto o referido Código se estabeleceu apenas oito meses, pois foi revogado por meio do Decreto Lei nº 3.651, de 25 de dezembro de 1941. Com esse decreto o código teve nova redação, criou o Conselho Nacional de Trânsito – COTRAN, que ficou subordinado ao Ministério da Justiça e os Conselhos Regionais de Trânsito – CRT nas capitais dos Estados. (BRASIL, 1997)

O segundo Código Nacional de Trânsito, instituído por meio do Decreto Lei nº 3.651/41, ficou em vigor por mais de 20 anos e foi revogado pela Lei nº 5.108 de 21 de setembro de 1966. Essa Lei foi constituída por 131 artigos, porém estes Artigos tiveram alterações. (BRASIL, 1997)

A Lei nº 9.503 foi promulgada em 23 de setembro de 1997 pelo Congresso Nacional, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro – CTB e sancionado pelo Presidente Fernando Henrique Cardoso. Essa lei veio a substituir o Código Nacional de Trânsito. Apesar de ter sido sancionada ela só entrou em vigor em 22 de janeiro de 1998. (BRASIL, 1997)

Esse Código teve sustentabilidade na Constituição Federal de 1988, tendo como referência a Convenção de Viena e o Acordo Mercosul. A referida Convenção foi celebrada em 08 de novembro de 1968, sendo um acordo internacional criado entre os países participantes da Convenção de Viena, que teve como objetivo facilitar o trânsito viário internacional, bem como aumentar a segurança nas rodovias. Nesse contexto, os países

participantes da referida Convenção tiveram que aderir a algumas regras, e as mesmas todos os condutores de veículos que transitassem por eles. Essas regras são iguais em todos os países.

O Acordo Mercosul é o Decreto Federal de 3 de agosto de 1993, que delibera acerca da execução do Acordo sobre a Regulamentação Básica Unificada de Trânsito entre Brasil, Argentina, Bolívia, Chile, Peru e Uruguai, firmado em 29 de setembro de 1992.

2.2 NOVO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

O Código de Trânsito Brasileiro – CTB é um instrumento legal que estabelece as atribuições das autoridades e órgãos ligados ao trânsito no Brasil, sendo ele o responsável pelas diretrizes para a engenharia de tráfego, determinando dessa forma, as normas de conduta, infrações, crimes, bem como indicando as penalidades e/ou punições a serem atribuídas para cada usuário/motorista desse sistema. (BRASIL, 1997)

Esse novo Código de Trânsito Brasileiro destaca em seu Art. Primeiro como sendo a sua principal diretriz: “trânsito seguro é um direito de todos e um dever dos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito”.

No Capítulo I/Disposições Preliminares do Art. 1º diz que “O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código”. (BRASIL, 1997)

Ainda no Capítulo I, Parágrafo 1º Art. 1º o conceito de “trânsito” é: “§ 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga”. (BRASÍLIA, 1997)

O Capítulo VII aborda as questões acerca da sinalização de trânsito, considerando as normas e especificações definidas pelo CONTRAN. (BRASIL, 2012)

O Capítulo VIII trata das questões da Engenharia de Tráfego, da Operação, Da Fiscalização e do Policiamento Ostensivo de Trânsito. (BRASIL, 1997)

De acordo com o Art. 208 do CTB é considerada infração gravíssima, com penalidade de multa ao condutor veicular que avançar o sinal vermelho do semáforo. (BRASIL, 1997)

Segundo o Portal do Trânsito o semáforo pode ter diversas funções, como por exemplo, controlar o fluxo de pedestre; o fluxo de veículos, bem como controlar o fluxo de veículos e pedestres ao mesmo tempo.

2.3 ESTUDOS SOBRE MORTES NO TRÂNSITO

Em novembro de 2012 a Revista em Discussão, do Senado Federal, escreveu um artigo sobre um estudo publicado em março de 2010 pela Assembleia-Geral das Nações Unidas, acerca de uma resolução que previa que entre 2011 a 2020 seria o período da “Década de ações para a segurança no trânsito”. Este documento foi produzido em 2009, considerando um estudo da Organização Mundial da Saúde – OMS, onde apontou que todos os anos morrem aproximadamente 1,3 milhões de pessoas por acidente de trânsito, por imprudência ao volante. Esse levantamento foi realizado em 178 países e estima-se que dos sobreviventes, 50 milhões vivem com sequelas. (BRASIL, 2012)

De acordo com essa pesquisa cerca de três mil vidas são perdidas por dia em estradas e ruas, por isso passou a ser considerada a nona maior causa de mortes no planeta. Essa pesquisa também apontou que:

Os acidentes de trânsito são o primeiro responsável por mortes na faixa de 15 a 29 anos de idade, o segundo na faixa de 5 a 14 anos e o terceiro na faixa de 30 a 44 anos. Atualmente, esses acidentes já representam um custo de US\$ 518 bilhões por ano, ou um percentual entre 1% e 3% do produto interno bruto de cada país. (BRASIL, 2012)

Segundo esse estudo a Organização Mundial da Saúde - OMS avalia que 1,9 milhão de pessoas podem morrer no trânsito em 2020, o que viria a ser a quinta maior causa dessas mortes e 2,4 milhões, em 2030. Estima-se que nesse período cerca de 20 e/ou 50 milhões de pessoas sobreviverão a esses acidentes a cada ano com sequelas e lesões. O objetivo da Organização das Nações Unidas – ONU com essa resolução intitulada como "Década de ação para a segurança no trânsito" seria a de preservar, mediante planos nacionais, regionais e mundial, cinco milhões de vidas até 2020. (BRASIL, 2012)

Esse estudo aponta também que:

O Brasil aparece em quinto lugar entre os países recordistas em mortes no trânsito, precedido por Índia, China, EUA e Rússia e seguido por Irã, México, Indonésia, África do Sul e Egito. Juntas, essas dez nações são responsáveis por 62% das mortes por acidente no trânsito. (BRASIL, 2012)

Considerando esses dados a OMS acredita que 90% das mortes acontecem em países em desenvolvimento, e nesse contexto inclui-se o Brasil. Essa questão também é considerada mais grave em países de média e baixa renda.

Esse cenário, segundo a OMS se intensificará ainda mais nesses países, em consideração ao crescente aumento de suas frotas, pela falta de planejamento, bem como pela falta de investimento na segurança das vias públicas.

De acordo com a pesquisa o Brasil não é o que mais tem motos, porém está em segundo lugar no ranking de vítimas por habitantes. Segundo o especialista em trânsito Eduardo Biavati “se continuarmos no passo atual, caminhamos para nos colocar entre os três países do mundo que mais matam pessoas no trânsito”.

2.4 COMPORTAMENTO HUMANO NO TRÂNSITO

O comportamento no trânsito hoje é encarado como uma questão social. Existe uma gama de pessoas, homens e mulheres que conduzem seus veículos em variadas direções e sentidos e muitas vezes não são muito amigáveis. Neste contexto, o estresse que os acomete em função dos horários, das disputas pelo espaço nas vias públicas, o dar a vez ou seguir em frente, são consequências de como cada sujeito, a partir de sua vida pessoal, avalia e compreende tal situação, considerando que estamos submetidos a um ritmo frenético em nosso dia-a-dia, principalmente em função das novas tecnologias.

Sendo assim, os motoristas precisam que o trânsito seja mais rápido, porém os pedestres desejam o contrário, uma vez que precisam andar e atravessar ruas com maior segurança. Com este mesmo desejo tem o comerciante que precisa de espaço para estacionamento junto ao seu empreendimento. Observa-se então, considerando essas variáveis, que esse cenário na prática é muito mais complexo do que se imagina, uma vez que os interesses dos sujeitos participantes são diferentes, o que muitas vezes faz gerar conflitos.

As atitudes frente ao trânsito tem sido pouco estudadas, embora a sociedade já demande por conhecimentos mais sistematizados nesta área. Há ainda muita ambivalência quanto ao que é certo ou errado quanto aos direitos e deveres de cada um e, quanto às garantias sobre o cumprimento ou não das regulamentações pertinentes. (OLIVEIRA et al., 2015, p.125)

Diante disso, considerando a complexidade das discussões acerca segurança no trânsito, Tebaldi e Ferreira (2009) definem nos termos CTB/97, em seu art. 1º, §1º, trânsito como sendo:

[...] a utilização das vias, por pessoas, veículos e animais, isoladas ou em grupos, conduzindo ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga e descarga.”, ressaltando ainda que, mesmo que ocorram avanços e sofisticções tecnológicas no mundo, “o veículo não deixa de ser uma caixa metálica, que, quando passa a ser conduzido assume a inteligência, a alma, a sensibilidade e o comportamento do condutor (TEBALDI; FERREIRA, 2009, p. 17-18).

Ou seja, a responsabilidade e o cuidado com a vida da outra pessoa que está utilizando a mesma via naquele momento, passa a ser daquele indivíduo que está conduzindo

o seu automóvel. Portanto, cabe a ele se preocupar, se colocar no lugar do outro e acima de tudo, entender que para que o trânsito seja seguro as normas devem ser respeitadas.

3 METODOLOGIA

3.1 CARACTERIZAÇÃO DA PESQUISA

O objetivo desta pesquisa foi o de identificar por que os motoristas, tanto de carros quanto de motos, ultrapassam o semáforo com o sinal vermelho e em que situação isso ocorre com maior frequência. Buscou-se também identificar a faixa etária desses indivíduos, há quanto tempo dirigem com CNH, sua visão acerca da sinalização de trânsito, tipos de veículos mais utilizados e sua reação ao ver outro motorista fazendo a ultrapassagem com o sinal vermelho.

Pode-se considerar que esta é uma pesquisa aplicada, não experimental, de caráter quantitativo, cujo objetivo é a resolução de um problema prático, relacionado a busca de informações sobre as necessidades e expectativas dos motoristas acerca da segurança pública.

A pesquisa trabalha com fonte primária de informação, coletada mediante questionário aplicado aos condutores de veículos – carros e motos.

O instrumento para a coleta de informação constitui-se em um questionário único, contendo seis questões.

O referido questionário foi aplicado em 275 pessoas, na cidade de Formosa – GO, nos dias 22 e 23 de fevereiro pela manhã entre 07h30min e 10h00min e a tarde a partir das 16h00min às 19h00min.

Vale ressaltar que os entrevistados foram escolhidos por amostra e de forma aleatória.

A abordagem foi realizada por meio do contato direto com as pessoas que transitavam na Rua Visconde de Porto Seguro, alguns em seus veículos, outros que estavam a pé e também pessoas em seu ambiente de trabalho. Após a abordagem o entrevistador explicou qual o motivo da pesquisa e perguntou se tinha interesse em participar respondendo as seis perguntas do questionário.

Em seguida, com a aplicação do questionário os dados foram inseridos em planilhas no Excel para a tabulação dos resultados e posterior análise por meio de gráficos.

3.2. UNIVERSO E SUJEITOS DA PESQUISA

São considerados os sujeitos deste estudo os condutores de veículos. Vale ressaltar que os sujeitos da pesquisa estão distribuídos em duas categorias: condutores de carros e motos que compõem o universo. A escolha do condutor como sujeito da pesquisa referenciou-se no fato de que este é o principal elemento para dar sustentação ao objeto da investigação.

4. SISTEMATIZAÇÃO DA INFORMAÇÃO

4.1 MOTORISTAS QUE PARTICIPARAM DA PESQUISA

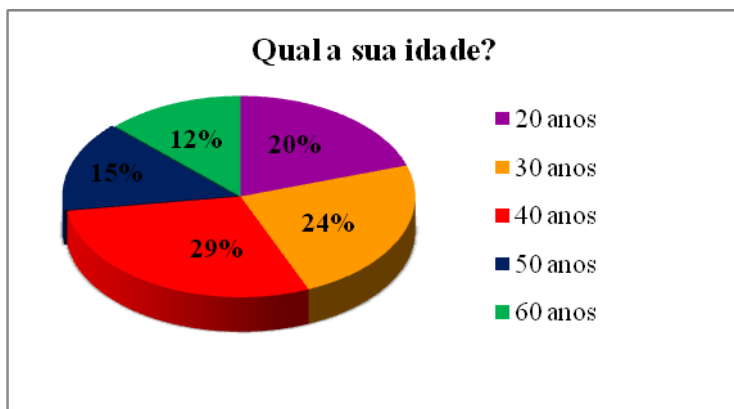
Responderam ao questionário 275 (duzentos e setenta e cinco) pessoas, que estão representadas conforme as tabelas e gráficos abaixo.

4.2 PERFIL DOS ENTREVISTADOS

Considerando a faixa etária dos entrevistados, o questionário apontou que 20% destes tem a idade de 20 anos, 24% 30 anos, 29% 40 anos, 15% 50 anos e apenas 12% com 60 anos.

Quadro 1 – Faixa etária dos entrevistados

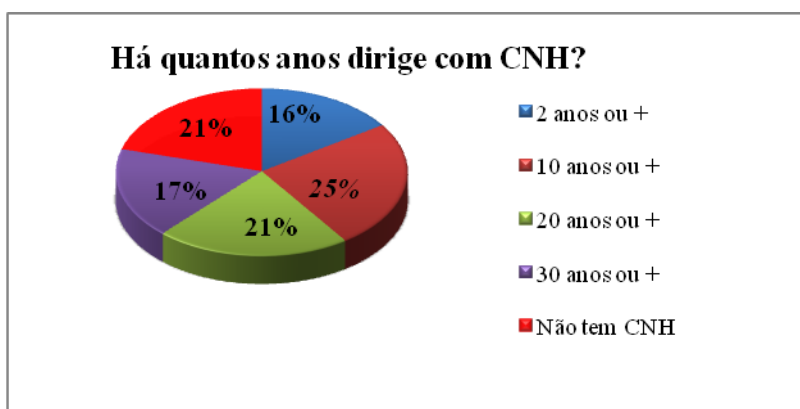
Idade	Número de Participantes	%
20 anos	55	20
30 anos	65	24
40 anos	80	29
50 anos	40	15
60 anos	35	12
Total	275	100

Gráfico 1 - Faixa etária dos entrevistados

Com relação ao tempo de habilitação os respondentes com dois anos ou mais totalizaram 16%, 10 anos ou mais 25%, 20 anos ou mais 21%, 30 anos ou mais 17%. Já os que dirigiam sem habilitação totalizou 21%.

Quadro 2 – Tempo de habilitação

Tempo	Número de Participantes	%
2 anos ou +	43	16
10 anos ou +	68	25
20 anos ou +	59	21
30 anos	48	17
Não tem CNH	57	21
Total	275	100

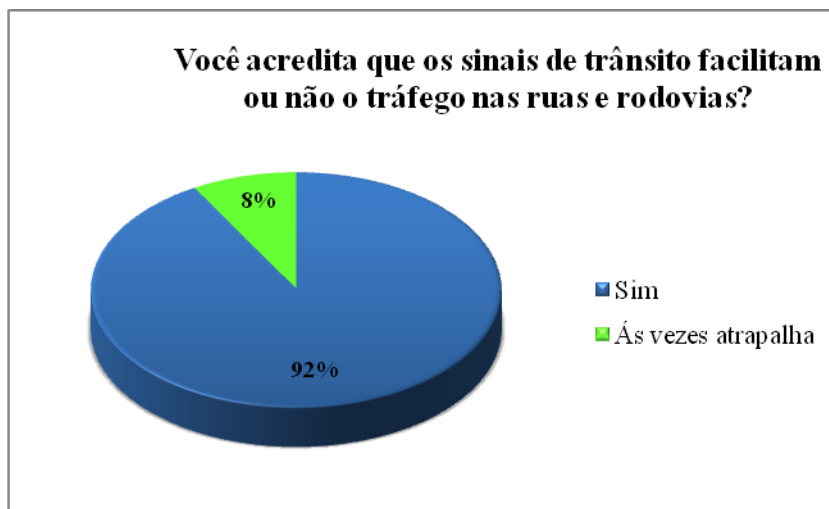
Gráfico 2 – Tempo de habilitação dos entrevistados

De acordo com a pesquisa 92% dos respondentes entendem que a sinalização facilita o tráfego e apenas 8% acredita que às vezes ela atrapalha.

Quadro 3 – Visão dos entrevistados acerca da sinalização – facilita ou não

	Número de Participantes	%
Sim	252	92
Às vezes atrapalha	23	8
Total	275	100

Gráfico 3 - Visão dos entrevistados acerca da sinalização – facilita ou não



Com relação à ultrapassagem no semáforo quando este está com o sinal vermelho, 96% dos motoristas disseram que já praticaram esta infração, somente 4% afirmaram nunca terem cometido tal delito.

Quadro 4 – Ultrapassagem com o sinal vermelho

	Número de Participantes	%
Sim	264	96
Não	11	4
Total	275	100

Gráfico 4 – Ultrapassagem com o sinal vermelho



Segundo os entrevistados e ainda buscando justificar as situações em que cometeram e/ou ainda continuaram a cometer essa infração 16% alegaram que o fazem em função da falta de segurança na madrugada, 25% por distração e 21% por pressa.

Quadro 5 – Situações em que os entrevistados ultrapassam o sinal vermelho

Situação	Número de Participantes	%
De madrugada	193	16
Por distração	55	25
Por pressa	27	21
Total	275	100

Gráfico 5 – Situações em que os entrevistados ultrapassam o sinal vermelho

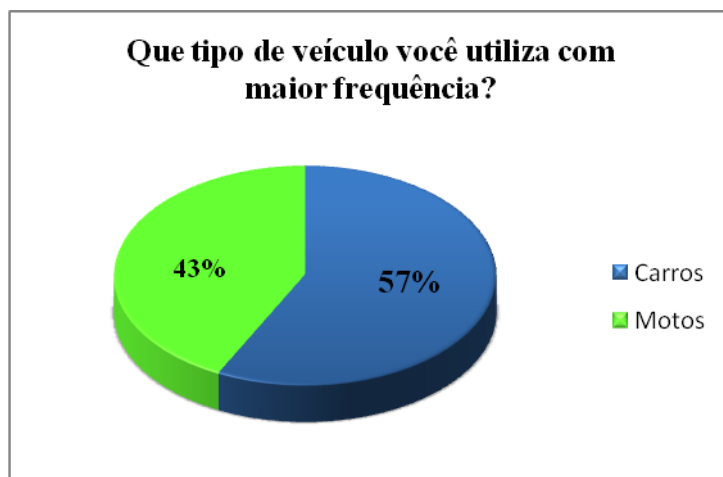


Com relação aos tipos de veículos utilizados pelos motoristas 57% dos entrevistados usam carros e apenas 43% motos.

Quadro 6 – Tipos de veículos utilizados pelos entrevistados

Veículo	Número de Participantes	%
Carro	158	57
Moto	117	43
Total	275	100

Gráfico 6 – Tipos de veículos utilizados pelos participantes

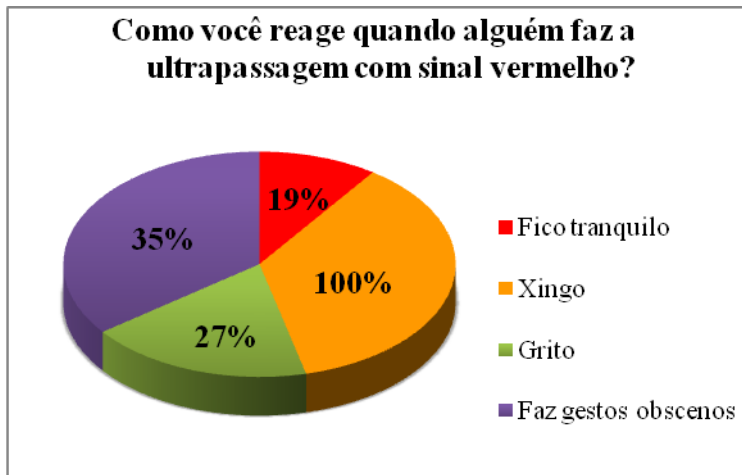


Ao responderem acerca da sua reação quando outro motorista faz a ultrapassagem no semáforo, quando o sinal está vermelho apenas 19% disse ficar tranquilo, 100% xingam, 27% gritam e 35% fazem gestos obscenos.

Quadro 7 – Reação dos entrevistados quando outro condutor ultrapassa o sinal vermelho

Reação	Número de Participantes	%
Fico tranquilo	27	19
Xingo	100	100
Grito	51	27
Faz gestos obscenos	97	35
Total	275	100

Gráfico 7 – Reação dos entrevistados



5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Considerando os dados e as informações coletados acerca do comportamento humano, principalmente aquelas ligadas às infrações cometidas no trânsito, referentes à ultrapassagem no semáforo quando este estiver com o sinal vermelho, apresentam-se as seguintes conclusões:

1 - dos entrevistados 96% responderam que já ultrapassam o sinal quando ele está no vermelho e apenas 4% disseram que nunca cometeram essa infração.

2 – Ao se justificarem por que cometem essas infrações 70% disseram que a fazem na madrugada, em função de não se sentirem seguros, considerando que não há policiamento ostensivo em nenhum semáforo. De encontro a essa justificativa muitos manifestaram seu posicionamento, alegando que a polícia militar deveria colocar nesses locais, carros com policiais para assim, evitar essas infrações e levar à população a sensação de maior segurança e, além disso, incutir nos condutores que as normas de trânsito precisam ser obedecidas, independentemente de horários.

3 – Com relação ao comportamento humano, considerando a infração de condutores na ultrapassagem do semáforo com o sinal vermelho e que essa atitude gera, em sua grande maioria acidentes, também muitos conflitos. 100% dos entrevistados responderam que costumam xingar os motoristas que cometem essa infração. 35% fazem gestos obscenos; 27% gritam e apenas 19% responderam ficarem tranquilos.

4 - Outro quesito da pesquisa que vale destacar, considerando que este é uma infração grave, foi o percentual de condutores sem a CNH, dos 275 entrevistados, 57 deles, ou seja, 21%.

BIBLIOGRAFIA

BIAVATI, Eduardo (Comp.). **Projeto Trânsito na Escola**. Disponível em: <https://biavati.wordpress.com/projetotransito-na-escola/?blogsub=confirming#blog_subscription-3>. Acesso em: 16 fev. 2018.

BRASIL. Câmara dos Deputados. Poder Executivo (Comp.). **DECRETO-LEI Nº 3.290, DE 21 DE MAIO DE 1941**. 1941. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-3290-21-maio-1941-413180-norma-pe.html>>. Acesso em: 23 jan. 2018.

BRASIL. Presidência da República. Planalto (Comp.). **DECRETO DE 3 DE AGOSTO DE 1993.**: Acordo Sobre Regulamentação Unificada de Trânsito. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/DNN/Anterior a 2000/1993/Dnn1613.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/DNN/Anterior_a_2000/1993/Dnn1613.htm)>. Acesso em: 07 fev. 2018.

_____. Presidência da República. Subchefia Para Assuntos Jurídicos (Comp.). **LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997.**: Institui o Código de Trânsito Brasileiro. 1997. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/Ccivil_03/leis/L9503.htm. Acesso em: 23 jan. 2018.

_____. Presidência da República. Subchefia Para Assuntos Jurídicos (Comp.). **DECRETO No 86.714, DE 10 DE DEZEMBRO DE 1981.**: Promulga a Convenção sobre Trânsito Viário.. 1981. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1980-1989/d86714.htm>. Acesso em: 07 fev. 2018.

BRASIL. Revista em Discussão. Senado Federal (Org.). **Estudo da Organização Mundial da Saúde (OMS) sobre mortes por acidentes de trânsito em 178 países é base para década de ações para segurança**. 2012. Disponível em: <<http://www.senado.gov.br/noticias/Jornal/emdiscussao/motos/saude/estudo-da-organizacao-mundial-da-saude-oms-sobre-mortes-por-acidentes-de-transito-em-178-paises-e-base-para-decada-de-aco-es-para-seguranca.aspx>>. Acesso em: 15 fev. 2018.

FEITOSA, Zuleide Oliveira. **Competição por espaço em estacionamento público: invasão, reações e justificativas diante de vagas reservadas**. 2010. Disponível em: <http://repositorio.unb.br/bitstream/10482/6528/1/2010_ZuleideOliveiraFeitosa.pdf>. Acesso

em: 31 jan. 2018.

GONÇALVES, Vânia Porto Fonseca. **Uma reflexão sobre o comportamento humano: o trânsito como um espaço de convivência social.** 2012. Disponível em: <<http://www.der.mg.gov.br/images/TrabalhosAcademicos/monografiavaniaporto.pdf>>. Acesso em: 27 jan. 2018.

OLIVEIRA, Gislene Farias de et al. PSICOLOGIA DO TRÂNSITO: UMA REVISÃO SISTEMÁTICA. 2015. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/276880009_PSICOLOGIA_DO_TRANSITO_UMA_REVISAO_SISTEMATICA>. Acesso em: 16 fev. 2018.

ANEXOS

QUESTIONÁRIO DE PESQUISA - ARTIGO CIENTÍFICO PARA CURSO DE FORMAÇÃO PM GO

1 - Qual a sua idade?

2 - Há quantos anos dirige com carteira de motorista?

3 - Você acredita que os sinais de trânsito facilitam ou não o tráfego nas ruas e rodovias?

4 - Você em algum momento de sua vida já ultrapassou o semáforo estando com o sinal vermelho? Se sim, Por que?

5 – Que tipo de veículo você utiliza com maior frequência?

6 - Como você reage quando alguém faz a ultrapassagem com sinal vermelho?