

O NÍVEL DE CONHECIMENTO DOS CICLISTAS EM RELAÇÃO AO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

Eduardo da Costa Martins¹
Francisco José Andriotti Prada²

RESUMO

É notório que o ciclismo está amplamente difundido pelo mundo. Muitos são os fatores de risco e de segurança associados à modalidade ciclismo de estrada. Assim, surgiu a idéia de analisar o nível de conhecimento dos ciclistas em relação ao Código de Trânsito Brasileiro, a partir de questionário de pesquisa aplicado em 100 ciclistas, sendo 70% do sexo masculino (32,5 anos $\pm$ 7,52) e 30% do sexo feminino (35,4 anos $\pm$ 7,71). Concluiu-se a partir desta pesquisa que a maioria dos ciclistas de Brasília apresenta um ótimo conhecimento sobre boa parte das leis de trânsito brasileira relacionadas ao ciclismo, sendo que muitos deles também são motoristas e respeitam as leis de trânsito. Já para questões relacionadas aos itens de segurança obrigatórios, o nível de conhecimento por parte dos ciclistas é bom, apresentando uma controvérsia apenas quanto ao uso obrigatório da campainha e do capacete. O perfil do nível de conhecimento dos ciclistas é considerado equilibrado quanto ao gênero e a renda familiar aproximada, tendo alguma diferença significativa somente entre os níveis de escolaridade.

Palavras-chave: Leis de trânsito. Segurança. Veículo de propulsão humana.

Knowledge level of the cyclists about the Brazilian Traffic Code

Abstract

It is clear that cycling is widely diffused by the world. Many are the factors of risk and safety associated with the modality road cycling. Thus, came the idea to examine the knowledge level of cyclists about the Brazilian Traffic Code, from research questionnaire applied in 100 cyclists, 70% of males (32.5 years old $\pm$ 7.52) and 30% of females (35.4 years old $\pm$ 7.71). It was concluded from this study that the majority of cyclists from Brasilia presents a nifty knowledge on good part of the Brazilian traffic laws related to cycling, and many of them are also drivers and respect the traffic laws. Already for issues relating to compulsory items of safety, the knowledge level on the majority of cyclists is good, presenting a controversy only on the mandatory use of bell and of the helmet. The profile of the knowledge level of cyclists is considered as balanced as to gender and family income approximately, having any significant difference only between the education levels.

Keywords: Traffic laws. Security. Human powered vehicle.

¹ Mestrando em Educação Física da UCB.

Correspondência: Praça Perdiz, Quadra 102, lote 03, bloco B, apto. 304, Ed. Atlântico Norte, CEP 71.907-000, Águas Claras, DF, Brasil / e-mail: martins.ec@hotmail.com / Telefone: +55 (61) 9609-9089.

² Professor Doutor do Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* em Educação Física da UCB.

INTRODUÇÃO

A maioria das pessoas estranha quem troca o carro pela bicicleta, mas desde o século XIX, a bicicleta tem sido um meio de transporte eficiente e popular em diversos países do mundo. Com seu baixo custo de aquisição e de manutenção, a bicicleta passou a ser considerada o meio de transporte urbano mais barato, sendo praticamente acessível para todas as classes sociais. Ela preserva os espaços públicos e não polui o meio ambiente, além de evitar os inconvenientes provocados pelos veículos automotores^{1,2}. Atualmente existe uma forte tendência mundial que representa um aumento expressivo no número de pessoas que escolhem utilizar bicicletas como meio de transporte, lazer ou atividade esportiva^{1,3}.

A cada ano, aproximadamente 1,2 milhão de pessoas morrem em decorrência de acidentes nas vias urbanas, excluindo-se aquelas que ficam lesionadas ou incapacitadas^{3,4}. Em muitos países de baixa e média renda, onde as bicicletas são um meio de transporte cada vez mais comum, os usuários de veículos de duas rodas formam grande parcela daqueles que são feridos ou mortos no trânsito. Os ciclistas acabam sofrendo um risco maior de se envolverem em uma colisão. Isto, porque, muitas vezes, eles estão dividindo o espaço no trânsito com os outros veículos mais rápidos, como carros, ônibus e caminhões, e também porque são menos visíveis. Além disso, a falta de proteção física os torna particularmente propensos a se machucarem no caso de sofrerem um acidente^{2,3,4,5,6}.

Vislumbrando uma melhor solução para o problema tanto da falta de segurança quanto dos acidentes de trânsito envolvendo ciclistas, é importante realizar um planejamento que almeje a construção de ciclovias e de ciclofaixas^{7,8}.

Assim, considerando a crescente aceitação pública e todas as questões relacionadas ao ciclismo e à segurança dos ciclistas, tornou-se viável a iniciativa de realizar a análise do nível de conhecimento dos ciclistas em relação ao Código Brasileiro de Trânsito.

2 MATERIAIS E MÉTODOS

O local para a realização deste trabalho foi a cidade de Brasília, no Distrito Federal, durante o segundo semestre do ano de 2008. O universo da pesquisa^{9,10} foi o conjunto de ciclistas de estrada que praticam as modalidades cicloturismo e ciclodesportivo^{11,12}, sendo a fonte representada por uma amostra^{9,10} de 100 indivíduos.

A estruturação deste estudo foi construída a partir da aplicação de *questionário de pesquisa* (ver Apêndice A), elaborado pelo aluno de Educação Física, Eduardo da Costa Martins, da Universidade Católica de Brasília (UCB), sendo que as informações coletadas possuíam caráter qualitativo^{9,10}.

A tabulação dos dados foi realizada pelo utilitário de planilha eletrônica, Microsoft Office Excel 2007, da Microsoft Corporation.

Considerando a amostra, 70% eram do sexo masculino, com idade mínima de 17 e máxima de 52 anos ($32,5 \pm 7,52$), e 30% do sexo feminino, com idade variando de 22 a 45 anos ($35,4 \pm 7,71$).

Para a análise das informações, os resultados obtidos foram submetidos à estatística descritiva, utilizando como medida de cálculo as frequências relativas das questões em discussão, que foram classificadas de acordo com a escala a seguir: 0-25% - *ruim*; 26-50% - *regular*; 51-75% - *bom*; e 76-100% - *ótimo*. Além

disso, para se criar um perfil do nível de conhecimento dos ciclistas recorreu-se às médias de acertos individuais e aos desvios padrão agrupados por segmentos, bem como ao teste de hipótese para amostras independentes, sendo o nível de significância de $p \leq 0,05$.

3 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Para a discussão dos resultados, em primeiro lugar, são apresentadas as respostas dos questionários aplicados e, na sequência, as médias de acertos individuais e os desvios padrão distribuídos por segmentos.

Tabela 1 - A bicicleta é considerada um veículo

Resposta	Frequência absoluta	Frequência relativa
1. Sim	89	89%
2. Não	4	4%
3. Talvez	2	2%
4. Não sei	5	5%
Total	100	100%

Questionados em relação à *bicicleta ser considerada um veículo* (Tabela 1), grande parcela dos ciclistas (89%) respondeu que *sim*, enquanto que uma parcela menor ficou dividida entre as opções *não* (4%), *talvez* (2%) e *não sei* (5%).

A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), define bicicleta como veículo de passageiro ou de propulsão humana^{13,14}.

Conforme as informações, os ciclistas parecem estar conscientes de que a bicicleta é considerada um veículo (89%), fato que os qualifica como condutores e faz com que eles também tenham que responder às leis válidas para automóveis.

Tabela 2 - O ciclista desmontado se equipara ao pedestre em direitos e deveres

Resposta	Frequência absoluta	Frequência relativa
1. Sim	84	84%
2. Não	7	7%
3. Talvez	7	7%
4. Não sei	2	2%
Total	100	100%

Sobre o *ciclista desmontado se equiparar ao pedestre em direitos e deveres* (Tabela 2), a maioria dos ciclistas (84%) disse que *sim*, enquanto que a minoria respondeu *não* (7%), *talvez* (7%) ou *não sei* (2%).

Um ciclista montado em sua bicicleta está conduzindo um veículo. Caso ele tenha que tomar qualquer atitude que resulte na utilização de áreas específicas destinadas a pedestres, o mesmo deve desmontar de sua bicicleta e empurrá-la, equiparando-se momentaneamente a um pedestre, até alcançar um ponto em que ele possa continuar pedalando^{2,4,13}.

Considerando essa situação, os ciclistas mostraram saber que precisam descer de suas bicicletas caso queiram ser tratados como pedestres (84%), além de manter o respeito perante o próximo em determinadas circunstâncias.

Tabela 3 - Atitude mais correta do ciclista ao atravessar uma faixa de pedestre

Resposta	Frequência absoluta	Frequência relativa
1. Atravessar pedalando somente após os carros cruzarem a faixa	9	9%
2. Se ver que vai dar tempo, atravessar pedalando antes dos carros cruzarem a faixa	3	3%
3. Descer e atravessar empurrando a bicicleta, independente de haver ou não carro na pista	88	88%
Total	100	100%

Quanto à atitude que o ciclista considera a mais correta caso necessite atravessar uma faixa de pedestre (Tabela 3), a maioria dos ciclistas (88%) disse *descer e atravessar empurrando a bicicleta, independente de haver ou não carro na pista*. Uma parcela pequena dos ciclistas respondeu *atravessar pedalando somente após os carros cruzarem a faixa* (9%) ou *se ver que vai dar tempo, atravessar pedalando antes dos carros cruzarem a faixa* (3%).

Como a faixa de pedestre é exclusiva para os pedestres, a única opção para o ciclista é desmontar e empurrar sua bicicleta até o outro lado da faixa¹³, o que é feito pela maior parte dos ciclistas (88%), pelo menos em teoria.

Tabela 4 - O ciclista é obrigado a ceder passagem ao pedestre atravessando a faixa

Resposta	Frequência absoluta	Frequência relativa
1. Sim	91	91%
2. Não	4	4%
3. Talvez	5	5%
4. Não sei	0	0%
Total	100	100%

A respeito de o ciclista ter obrigação de ceder passagem ao pedestre que esteja necessitando atravessar a faixa (Tabela 4), uma parcela muito grande dos ciclistas (91%) afirmou que *sim*, enquanto alguns marcaram *não* (4%) ou *talvez* (5%). A última opção não foi assinalada em nenhum momento.

Todo veículo deve responder ao CTB e o pedestre tem prioridade sobre qualquer tipo de veículo seja ele automotivo ou não¹⁴.

A responsabilidade pela segurança no trânsito é dada dos veículos de maior para os de menor porte e dos motorizados para os não motorizados, ficando o pedestre em posição privilegiada por todos zelarem por sua incolumidade¹³.

Um fato importante que o ciclista não pode deixar de lembrar é que, se a bicicleta está transitando por uma via pública, ele deve respeitar e zelar pela segurança do pedestre e ceder passagem ao mesmo, principalmente nas faixas próprias para travessia¹³. Uma parcela alta de ciclistas (91%) considerou a relevância dessa responsabilidade.

Tabela 5 - Sentido da via urbana que o ciclista deve trafegar

Resposta	Frequência absoluta	Frequência relativa
1. Pela contramão	5	5%
2. No sentido dos carros	83	83%
3. Tanto faz	6	6%
4. Depende do fluxo dos carros	4	4%
5. Em nenhum sentido	2	2%
6. Não sei	0	0%
Total	100	100%

Na questão sobre *qual sentido da via urbana que o ciclista deve trafegar* (Tabela 5) houve um padrão de pensamento consciente por parte dos ciclistas que responderam a opção *no sentido dos carros* (83%), enquanto que os demais se dividiram entre as alternativas *pela contramão* (5%), *tanto faz* (6%), *depende do fluxo dos carros* (4%) e *em nenhum sentido* (2%).

Quando não houver vias específicas ou acostamento para o trânsito de bicicletas, o mesmo deverá ser feito nos bordos das pistas de rolamento, seguindo o mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, e com o ciclista tendo preferência sobre os condutores de veículos automotores^{13,14}.

Essa é outra questão relacionada com a segurança do ciclista e deve ser administrada cuidadosamente. Estudos de diversos países informam que o mais seguro para o ciclista é transitar no mesmo sentido em que os veículos automotores circulam^{2,4,6,13}, sendo que a maioria dos ciclistas (83%) mostrou concordar com essa recomendação, corroborando com os dados estatísticos^{2,4,6,15}.

Tabela 6 - Distância lateral que deve ser guardada ao ultrapassar bicicletas

Resposta	Frequência absoluta	Frequência relativa
1. 50 centímetros	2	2%
2. 80 centímetros	2	2%
3. 100 centímetros	4	4%
4. 120 centímetros	9	9%
5. 150 centímetros	77	77%
6. Não sei	6	6%
Total	100	100%

Em relação à *distância lateral que o motorista deve guardar quando for passar ou ultrapassar bicicletas* (Tabela 6), a maioria dos ciclistas (77%) respondeu *150 centímetros*, restando uma parcela não muito representativa que se dividiu entre as opções *50 centímetros* (2%) e *80 centímetros* (2%), e outra um pouco

maior que respondeu *100 centímetros* (4%) ou *120 centímetros* (9%). Poucos ciclistas afirmaram não saber a respeito desta questão (6%).

O CTB determina que a distância lateral mínima a ser guardada pelos condutores de veículos automotores é de 1,5m (um metro e meio)¹⁴, sendo esta decisão conhecida pela maioria dos ciclistas (77%). Fica somente a incógnita se os motoristas sabem a respeito dessa informação, já que são eles que devem respeitar essa lei.

Algumas situações podem gerar penalidades para o motorista como multa ou mesmo a apreensão do veículo e da habilitação, inclusive deixar de guardar a distância lateral de 1,5m (um metro e meio) ao passar ou ultrapassar bicicletas¹³.

Tabela 7 - Item que é de uso obrigatório para o ciclista

Resposta	Frequência absoluta	Frequência relativa
1. Óculos	0	0%
2. Campainha	15	15%
3. Luvas	0	0%
4. Capacete	81	81%
5. Ferramentas	0	0%
6. <i>Camel Bak</i> /caramanhola	0	0%
7. Nenhum, pois não estão previstos em lei	2	2%
8. Não sei	2	2%
Total	100	100%

Sobre qual item é de uso obrigatório para o ciclista (Tabela 7), o *capacete* ganhou maior destaque entre os ciclistas (81%). O outro item sugerido foi a *campainha* (15%). Uma parcela não representativa marcou *nenhum, pois não estão previstos em lei* (2%), enquanto que a outra disse não saber (2%).

Os equipamentos obrigatórios das bicicletas são a campainha, o espelho retrovisor do lado esquerdo e as sinalizações noturnas dianteira, traseira, lateral e nos pedais. Porém, a legislação vigente não descreve nada a respeito da obrigatoriedade de utilização de acessórios essenciais por parte do ciclista, como o capacete por exemplo^{13,14,16,17}.

A discussão relacionada ao uso do capacete por ciclistas está se tornando cada vez mais frequente. No Brasil, os ciclistas estão ficando cada vez mais conscientes quanto à utilização de um acessório que permita proteger a cabeça durante uma pedalada. Com isso, compreender que esse deve ser o modo correto de se equipar para andar de bicicleta, esses grupos de ciclistas acabam alcançando outro nível em relação ao usuário comum^{16,17}.

O capacete é considerado pela maioria dos ciclistas o item primário de segurança (81%). Assim, sugere-se uma revisão do CTB nas questões que estejam relacionadas com bicicletas e ciclistas^{2,3,6,15,16,17,18}.

Tabela 8 - O ciclista é obrigado a utilizar sinalizações noturnas lateral e nos pedais

Resposta	Frequência absoluta	Frequência relativa
1. Sim	75	75%
2. Não	4	4%
3. Talvez	2	2%
4. Somente as sinalizações dianteira e traseira	11	11%
5. Não sei	8	8%
Total	100	100%

Quanto ao *ciclista ser obrigado a utilizar sinalizações noturnas lateral e nos pedais* (Tabela 8), a maioria dos ciclistas (75%) respondeu que *sim*, enquanto uma parcela menor ficou dividida entre as opções *não* (4%), *talvez* (2%), *somente as sinalizações noturnas dianteira e traseira* (11%) e *não sei* (8%).

Todas as sinalizações noturnas são previstas pela legislação vigente¹³, sendo que a maior parte dos ciclistas (75%) concorda com essa determinação. Uma questão importante a ser verificada é se as bicicletas são vendidas com todas as sinalizações noturnas exigidas por lei e se os ciclistas fazem uso delas.

Tabela 9 - De qual lado da bicicleta o espelho retrovisor é obrigatório

Resposta	Frequência absoluta	Frequência relativa
1. Nenhum, pois não está previsto em lei	8	8%
2. Em ambos os lados	9	9%
3. Do lado esquerdo	62	62%
4. Do lado direito	4	4%
5. Não sei	17	17%
Total	100	100%

A respeito de *qual lado da bicicleta o espelho retrovisor é obrigatório* (Tabela 9), a maior parte dos ciclistas (62%) disse *do lado esquerdo*, enquanto que uma parcela menor se dividiu por entre as opções *não sei* (17%), *nenhum, pois não está previsto em lei* (8%), *em ambos os lados* (9%) ou *do lado direito* (4%).

Pela lei é exigido que o ciclista utilize o retrovisor do lado esquerdo de sua bicicleta¹³.

Idêntico à questão anterior, é preciso saber se o espelho já vem com a bicicleta na hora em que ela é vendida e se a maioria dos ciclistas (62%) estão em conformidade com a lei.

Tabela 10 - O ciclista deve obedecer às leis válidas para automóveis

Resposta	Frequência absoluta	Frequência relativa
1. Sim	90	90%
2. Não	6	6%
3. Talvez	2	2%
4. Não sei	2	2%
Total	100	100%

Na questão *o ciclista deve obedecer às leis válidas para automóveis* (Tabela 10), a grande maioria respondeu que *sim* (90%), enquanto o restante marcou as opções *não* (6%), *talvez* (2%) e *não sei* (2%).

Os condutores de qualquer tipo de veículo devem obedecer à legislação vigente para o trânsito^{13,14}, sendo que a maioria dos ciclistas parecem estar conscientes dessa informação (90%).

Tabela 11 - Média de acertos individuais em relação ao sexo

Resposta	Média de acertos
1. Masculino	7,86 ± 1,64
2. Feminino	7,93 ± 1,34

Falando agora sobre o perfil do nível de conhecimento dos ciclistas em relação ao CTB, não houve diferenças significativas entre os gêneros masculino (7,86 ± 1,64) e feminino (7,93 ± 1,34) (Tabela 11).

Tabela 12 - Média de acertos individuais em relação ao nível de escolaridade

Resposta	Média de acertos
1. Ensino fundamental incompleto	4,00 ± 2,00
2. Ensino fundamental completo	8,00 ± 1,00
3. Ensino médio incompleto	8,50 ± 0,50
4. Ensino médio completo	7,73 ± 1,14
5. Ensino superior incompleto	7,53 ± 1,96
6. Ensino superior completo	8,10 ± 1,36
7. Pós-graduação	7,50 ± 1,50
8. Mestrado	8,00 ± 1,00
9. Doutorado	8,00 ± 1,00

Apesar da discrepância na média de acertos dos ciclistas que têm somente o ensino fundamental incompleto (4,00 ± 2,00), as informações coletadas não apresentam diferenças significativas daquelas obtidas tanto para o ensino superior incompleto (7,53 ± 1,96) como para a pós-graduação (7,50 ± 1,50), mas diferem de todos os outros níveis de escolaridade.

Comparando os outros níveis entre si, não se pode afirmar que um ciclista tenha mais conhecimento que o outro em relação à legislação de trânsito no âmbito do ciclismo por ter uma formação melhor (Tabela 12).

Tabela 13 - Média de acertos individuais em relação à renda familiar aproximada

Resposta	Média de acertos
1. Menos de R\$ 999,00	7,82 ± 1,03
2. De R\$ 1.000,00 a R\$ 2.999,00	7,13 ± 2,06
3. De R\$ 3.000,00 a R\$ 4.999,00	8,21 ± 1,06
4. De R\$ 5.000,00 a R\$ 6.999,00	7,94 ± 1,11
5. De R\$ 7.000,00 a R\$ 8.999,00	7,75 ± 1,30
6. R\$ 9.000,00 ou mais	8,74 ± 1,07

As rendas familiares aproximadas (Tabela 13) não geram diferenças estatísticas no nível de conhecimento dos ciclistas. Contudo, houve certa discrepância no desvio padrão dos ciclistas cuja renda familiar aproximada é de R\$ 1.000,00 a R\$ 2.999,00 ($7,13 \pm 2,06$).

4 CONCLUSÃO

Em relação a questões como: (1) a bicicleta ser considerada um veículo; (2) o ciclista obedecer às leis válidas para automóveis; (3) o ciclista ser tratado como pedestre ao desmontar de sua bicicleta; (4) o ciclista ser obrigado a dar prioridade para o pedestre; (5) transitar no mesmo sentido dos automóveis; e (6) a distância lateral que o motorista deve guardar ao passar ou ultrapassar bicicletas, os ciclistas apresentaram um *ótimo* nível de conhecimento sobre as leis de trânsito vigente.

Quanto às questões envolvendo os itens de segurança obrigatórios, os ciclistas mostraram um *bom* nível de conhecimento em relação ao uso do espelho retrovisor do lado esquerdo e das sinalizações noturnas lateral e nos pedais, mas tiveram uma controvérsia quanto ao uso obrigatório da campainha e do capacete, classificando-os com um nível *ruim* de conhecimento para esta questão.

Ainda existem poucos estudos relacionados com o tema proposto. Assim, sugere-se a realização de novas pesquisas que possam inclusive comparar informações envolvendo motoristas e ciclistas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. BACCHIERI, G.; GIGANTE, D. P.; ASSUNÇÃO, M. C. Determinantes e padrões de utilização da bicicleta e acidentes de trânsito sofridos por ciclistas trabalhadores da cidade de Pelotas, Rio Grande do Sul, Brasil. **Caderno de Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 21, n. 5, 1499-1508, set. 2005.
2. ALLEN, J. S. Bicycling street smarts: riding confidently, legally and safely. **Bicycling Magazine**, Pennsylvania, v. 15, n. 1, jan. 2001.
3. BRASIL. Organização Mundial da Saúde. Organização Pan-Americana da Saúde. **Capacetes: manual de segurança no trânsito para os gestores e profissionais de saúde**. Brasília: OPAS, 2007. 172 p.
4. BALL, M. Traffic safety solutions in the works. **Las Vegas Sun**, Las Vegas, 4 jun. 2004. News, p. 6.
5. GONÇALVES, R. M.; PETROIANU, A.; F. JUNIOR, J. R. Características das pessoas envolvidas em acidentes com veículos de duas rodas. **Revista de Saúde Pública**, v. 31, n. 4, 436-437, ago. 1997.
6. RODGERS, G. B. Bicyclist deaths and fatality risk patterns. **Accident Analysis and Prevention**, Washington, v. 27, n. 2, 215-223, abr. 1995.
7. FERREIRA, C. R. **Análise de parâmetros que afetam a avaliação subjetiva de pavimentos cicloviários: um estudo de caso em ciclovias do Distrito Federal**. 2007. 125 f. Dissertação (Mestrado em Transportes) - Universidade de Brasília, Brasília, 2007.
8. BRASIL. Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes. **Planejamento cicloviário: diagnóstico nacional**. Brasília: GEIPOT, 2001. 330 p.
9. LAKATOS, E. M.; MARCONI, M. A. **Metodologia científica**. São Paulo: Atlas, 1991.
10. OCTAVIAN, R. O.; PAULESCU, D.; MUNIZ, A. J. **Estágio profissional curricular supervisionado**. Brasília: UniCEUB, 2003.
11. PEQUINI, S. M. **A evolução tecnológica da bicicleta e suas implicações ergonômicas para a máquina humana: problemas da coluna vertebral versus bicicletas dos tipos *speed* e *mountain bike***. 2000. 300 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2000.
12. PORTE, G. **Guía general del ciclismo**. Madrid: Tutor, 1996.

13. BRASIL. Ministério das Cidades. Conselho Nacional de Trânsito. Departamento Nacional de Trânsito. **Código de Trânsito Brasileiro**: instituído pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. 3. ed. Brasília: DENATRAN, 2008. 232 p.
14. ALVES, M. J. Licença para matar: o direito dos ciclistas e a necessidade de revisão do Código da Estrada. **Revista Portuguesa de Ciências do Desporto**, Lisboa, v. 12, n. 8, 33-48, ago. 2005.
15. MACPHERSON, A.; SPINKS, A. Bicycle helmet legislation for the prevention of head injuries. **Cochrane Database of Systematic Reviews**, Malden, n. 3, 2005.
16. CHAVANNE, X.; TOULOUSE, P. **O capacete**: útil, indispensável e obrigatório? São Paulo: Phorte, 2002.
17. MIRANDA, A. C.; BARBOSA, F. J. **Capacete para ciclistas**: usar ou não usar? Curitiba: Educarte, 2006.
18. THOMPSON, D.C.; RIVARA, F.P.; THOMPSON, R. Helmets for preventing head and facial injuries in bicyclists. **Cochrane Database of Systematic Reviews**, Malden, n. 4, 2005.

APÊNDICE A - QUESTIONÁRIO DE PESQUISA

Instruções

Este questionário visa avaliar o seu conhecimento sobre as leis de trânsito relacionadas ao ciclismo.
Quanto às respostas, solicito por gentileza que seja assinalado apenas um (01) item por questão.

1. A bicicleta é considerada um veículo?

- () Sim () Não
() Talvez () Não sei

2. Um ciclista desmontado e empurrando a bicicleta se equipara ao pedestre em direitos e deveres?

- () Sim () Não
() Talvez () Não sei

3. Qual a atitude você considera a mais correta caso o ciclista necessite atravessar uma faixa de pedestre?

- () Atravessar pedalando somente após os carros cruzarem a faixa
() Se ver que vai dar tempo, atravessar pedalando antes dos carros cruzarem a faixa
() Descer e atravessar empurrando a bicicleta, independente de haver ou não carro na pista

4. Assim como os condutores de veículos automotores, o ciclista tem obrigação de ceder passagem ao pedestre durante uma travessia na faixa?

- () Sim () Não
() Talvez () Não sei

5. Em qual sentido da via urbana o ciclista deve trafegar?

- () Pela contramão () No sentido dos carros () Tanto faz
() Depende do fluxo de carros () Em nenhum sentido () Não sei

6. Qual a distância lateral deve ser guardada pelos condutores de veículos automotores ao passar ou ultrapassar bicicletas?

- () 50 centímetros () 80 centímetros () 100 centímetros
() 120 centímetros () 150 centímetros () Não sei

7. Qual desses itens é de uso obrigatório para o ciclista?

- () Óculos () Campainha () Luvas
() Capacete () Ferramentas () Camel Bak/caramanhola
() Nenhum deles, pois não estão previstos em lei () Não sei

8. A sinalização noturna lateral e nos pedais é uma obrigação para o ciclista?

- () Sim () Não () Talvez

☐ Somente a sinalização noturna dianteira e traseira

☐ Não sei

9. De qual lado da bicicleta o espelho retrovisor é **obrigatório**?

☐ Em nenhum dos lados, pois seu uso não está previsto em lei

☐ Em ambos os lados

☐ Do lado esquerdo

☐ Do lado direito

☐ Não sei

10. O ciclista **deve** obedecer às leis válidas para automóveis?

☐ Sim

☐ Não

☐ Talvez

☐ Não sei

Informações complementares:

11. Qual é a sua posição perante o trânsito? () Motorista () Ciclista () Ambos () Nenhuma
12. Qual é a sua idade? _____
13. Qual é o seu sexo? () Masculino () Feminino
14. Em qual cidade você mora? _____
15. Qual é o seu nível de escolaridade? _____
16. De quanto é a sua **renda familiar** aproximadamente?
- () Menos de R\$ 999,00 () De R\$ 1.000,00 a R\$ 2.999,00
- () De R\$ 3.000,00 a R\$ 4.999,00 () De R\$ 5.000,00 a R\$ 6.999,00
- () De R\$ 7.000 a R\$ 8.999,00 () R\$ 9.000,00 ou mais