

Mulheres conquistam o seu espaço no trânsito

Elas já são caminhoneiras, taxistas e motoristas de ônibus e recebem elogios pelo bom comportamento

Do adeus aos espartilhos à conquista do direito ao voto, em 1932, muita coisa mudou. As mulheres já superaram o número de trabalhadores do sexo masculino em muitas organizações e é cada vez mais comum ver cargos de chefia em mãos femininas. As conquistas pessoais e profissionais obtidas ao longo dos tempos estendem-se ao trânsito.

Há dez anos, elas eram apenas 421.423 dos 2.091.064 de condutores registrados no Paraná. Hoje, somam 899.302, um crescimento de 113%. Apesar de ainda serem a minoria (são 27,72% dos motoristas cadastrados no Detran/PR), as mulheres conquistam cada vez mais espaço neste ambiente historicamente masculino.

“Pode-se dizer que as mulheres deixaram o volante da casa para assumir o volante da vida”, diz a psicóloga Neuza Corassa, do Centro de Psicologia Especializado em Medos. Segundo ela, o trânsito sempre esteve relacionado ao sexo masculino, em função, principalmente, da força que os primeiros automóveis exigiam do motorista e da própria criação do trânsito como se conhece hoje, com a abertura de estradas e construção de ferrovias, obras executadas por homens. Sem esquecer que, por séculos, o homem assumiu o papel de provedor da família, saindo de casa à procura de alimento e renda, enquanto a mulher cabiam as tarefas domésticas.

O cenário mudou com o acúmulo de tarefas, como levar os filhos à escola, ir ao supermercado e também trabalhar para ajudar no sustento do lar. Uma vez nas ruas, as motoristas tiveram que enfrentar um cenário hostil, onde as comparações sobre quem dirige melhor e as piadas politicamente incorretas eram freqüentes. Neide Mary Senger, 64 anos, lembra bem dessa época. “Eu tive que aprender a dirigir pegando o carro do meu marido escondido, porque na época diziam que homem que deixava mulher aprender a dirigir perdia a mulher e o carro”, recorda.

Hoje, segundo Neuza Corassa, os conflitos diminuíram. “Sinto que os homens e as mulheres pararam de competir no trânsito e passaram a compreender as diferenças que existem entre si”, diz. A praticidade e a cautela, de acordo com a psicóloga, são as principais características das motoristas, enquanto a auto-afirmação e a competitividade são as dos motoristas. “O homem desde cedo é incentivado a participar de jogos e a brincar de carrinho. Por isso é que é mais comum a participação dos homens em rachas e a escolha por veículos mais potentes para se auto-afirmar perante o grupo. Já a mulher busca o veículo mais prático e age com extrema cautela”, analisa Neuza.

As estatísticas mostram a maior prudência das motoristas. Em 2005, 7.730 condutoras se envolveram em acidentes com vítimas em todo o Paraná, contra 52.082 condutores. Ou seja, apesar das mulheres serem 27,72% dos condutores do Estado, elas são responsáveis por apenas 12,34% dos acidentes. “Mesmo quando as mulheres se envolvem em um acidente, ele é não é tão grave porque as mulheres dificilmente abusam da velocidade”, diz o comandante do Batalhão da Polícia de Trânsito (BpTran), tenente-coronel Irineu Ozires Cunha.

Profissionais - Se foi a necessidade que levou as mulheres a assumir o volante dos veículos, hoje a vontade de dirigir já surge espontaneamente. “Somente os meninos ganhavam carros quando faziam 18 anos mas, hoje, as meninas também reivindicam esse direito para poder ir às festas e sair com os amigos”, afirma Neuza.

Prova dessa mudança de cenário é a quantidade de mulheres que hoje atua profissionalmente no trânsito. Maria Goretti Bapsin, 40 anos, é caminhoneira há dez anos. Antes disso, era motorista de ônibus. “Sou filha de caminhoneiro e não me vejo fazendo outra

coisa”, conta. Mãe de três filhos, Maria Goretti intercala os dias de trabalho para poder ficar em casa e quando está em viagem vive ligando para saber se eles estão bem.

A dedicação à profissão é elogiada pelos colegas, que admitem que é preciso muita coragem para dirigir um caminhão e pegar a estrada. “Hoje em dia, vejo muitas mulheres caminhoneiras. Elas provaram que também dirigem bem e merecem o nosso respeito”, diz o colega de profissão Anízio Antônio de Oliveira, 55 anos.

Maria Goretti afirma que nunca sofreu preconceito por ser mulher. Muito pelo contrário. “Os meus colegas me respeitam e me protegem na estrada. É uma classe muito unida”, explica.

Para Magali Cordeiro Niguelasso, taxista, o ingresso na carreira não foi tão fácil. “Os taxistas não me viam como um colega e sim como uma concorrente. Eu tive que mostrar que era uma profissional competente e hoje considero que conquistei o meu espaço”, diz. Há seis anos na profissão, Magali diz que adora ser taxista por lidar diariamente com o público e trabalhar ao ar livre. “Sempre trabalhei em escritório, na área administrativa, e me apaixonei pela profissão de taxista, que é a profissão do meu marido também”.

O preconceito, entretanto, continua sendo rotina. Magali conta que, em algumas ocasiões, passageiros se recusaram a utilizar o serviço dela, pelo simples fato de ser mulher. “Lembro de dois casos. Num deles, um senhor de idade, quando viu que eu era mulher, saiu do carro dizendo que não ia arriscar a vida dele. No outro, um executivo que havia pedido pelo táxi, ao me ver, mandou outra pessoa no seu lugar e foi pegar outro táxi”, lembra.

Nadir da Sila Brito, 40 anos, motorista de ônibus, também sofreu muito até se tornar a primeira e única motorista da empresa de transporte coletivo em que trabalha. “Foi difícil ganhar a confiança da empresa. Tive que trabalhar primeiro no pátio onde eu era manobrista, limpava e fazia a manutenção dos ônibus”.

Depois de tudo, ainda teve que enfrentar o preconceito dos colegas de trabalho e passageiros. Nadir conta que, há pouco tempo, uma criança, ao entrar no ônibus, comentou com a mãe: “É uma mulher que está dirigindo!”. A mãe então respondeu: “Vamos com ela só para ver”. Quando eles desceram, a criança comentou: “Ela manda bem, né, mãe!” “Os elogios que recebo são verdadeiros estímulos”, diz Nadir.

Outro fator que a incentiva é ter aberto da oportunidade para outras mulheres. Duas motoristas acabaram de passar por um treinamento na mesma empresa que ela trabalha e, em breve, estarão operando.

(Legenda caminhoneira) Maria Goretti: respeito dos colegas

(Legenda taxista) Magali Niguelasso: preconceito dos colegas e dos passageiros

(Legenda ônibus) Nadir Brito: precursora no transporte coletivo

(Legenda Neide) Neide Senger aprendeu a dirigir escondida do marido

(BOX)

Medo de dirigir atinge mulheres

Se por um lado as mulheres mostram que são boas motoristas e profissionais competentes, por outro ainda são as mulheres as mais temerosas em assumir a direção de um veículo. A psicóloga Neuza Corassa afirma que as mulheres são 80% dos pacientes que sofrem do mal do “pânico de dirigir”. “São, em sua maioria, mulheres entre 30 e 45 anos de idade, que sempre viram a direção como uma atividade masculina”, explica. A fobia de dirigir também atinge pessoas extremamente responsáveis, organizadas, detalhistas, sensíveis e inteligentes, que preocupam-se com os outros e procuram não machucá-los.

Miriam Cavassim Bonato atende a todos esses requisitos. Ela conta que, por 13 anos, dirigiu todos os dias para ir à faculdade e ao mercado, tarefa que cumpria muito bem. O medo surgiu depois que os filhos nasceram. “Comecei a me preocupar em como levar eles com

segurança no carro e, então, começou a surgir o medo de que acontecesse alguma coisa com meus filhos. Foi assim que eu passei a dirigir cada vez menos”, conta. Miriam parou de dirigir de vez quando os filhos estavam com cinco e seis anos.

Hoje, quando pensa em dirigir, ela sente uma verdadeira sensação de pânico. “Acho que se algum dia eu tiver que dirigir por uma emergência, talvez eu até dirija, mas com certeza estarei bem insegura”, diz. “Não sei explicar o que eu sinto, mas quando eu dirijo não tenho medo que aconteça alguma coisa comigo, mas que aconteça alguma coisa com os outros, com alguém que estiver no carro comigo ou com uma pessoa que estiver passando na rua e isso me causa um pânico.”

(Legenda Miriam) Miriam Bonato: medo após o nascimento dos filhos

TRÂNSITO

Trânsito deficiente

Portadores de necessidades especiais enfrentam dificuldades

Práticas simples como andar pela calçada, atravessar a rua, pegar um ônibus, passear em um shopping, ir ao banco ou ao supermercado são verdadeiros desafios para os portadores de deficiência física, pela falta de acessos adaptados. Josuel Belino, 34 anos, sabe bem disso. Em 2001, sofreu um acidente de trânsito que lesionou a sua medula e deixou-o dependente da cadeira de rodas. Desde então, transitar nas vias e espaços públicos tem sido uma tarefa sofrida. “Faltam muitos acessos adaptados para o deficiente físico, principalmente nas periferias”, conta.

De acordo com a Associação Paranaense de Reabilitação (APR), existem cerca de 280 mil pessoas portadoras de necessidades especiais no Paraná e, dessas, 73 mil se encontram em Curitiba. No Brasil, estima-se que 1,6 milhão de pessoas é portador de deficiência.

A Constituição Federal, no artigo 244, prevê a adaptação de logradouros, edifícios e transportes para pessoas com deficiência. Apesar disso, segundo o engenheiro Ricardo Tempel, especialista em adequação de acessibilidade, 99% dos espaços urbanos não são acessíveis para os portadores de deficiência física. “Falta consciência e sensibilidade da sociedade para realizar obras que permitam o trânsito fácil para todos”, diz. Ele enfatiza que a adaptação da entrada de um prédio, por exemplo, sai mais barato do que uma pizza. “O custo de construção de uma calçada de qualidade, uma rampa e um jardim é de menos de oito reais por pessoa”.

O presidente do Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia do Estado do Paraná (CREA), Álvaro Cabrini Junior, acredita que a adaptação de espaços urbanos é mais uma questão ética do que constitucional. “Deve haver uma mudança de paradigmas entre os engenheiros e arquitetos em relação às construções urbanas. Eles devem se colocar não só no lugar dos deficientes físicos, mas também das mulheres grávidas e das que usam salto alto para formular um projeto que englobe a acessibilidade de todos”, afirma.

Mudanças – Apesar das dificuldades serem muitas, aos poucos, a acessibilidade para os deficientes físicos torna-se mais presente, em parte devido ao Decreto Federal nº 5296, publicado em 2004. Este Decreto garante vários direitos aos portadores de necessidades especiais, inclusive 100% da frota de ônibus adaptada com elevadores para transporte de cadeirantes. As empresas têm um período de dez anos da data de publicação do Decreto para se adaptar.

Hoje, Josuel Belino não pode ir para qualquer lugar de ônibus. “Ode eu moro não tem ônibus adaptado, por isso eu dependo de carona ou de táxi para me locomover em grandes distâncias”, diz.

As dificuldades não são apenas dos que dependem do transporte coletivo, estendem-se aos motoristas também. José Apolinário Filho, 46 anos, é portador de necessidades especiais, possui um veículo próprio adaptado e, mesmo assim, tem dificuldade em circular pelo centro de Curitiba. “Sinto a falta de uma guia rebaixada à esquerda para que eu possa sair do meu veículo com a cadeira de rodas, sem ajuda de terceiros”, conta.

(Legenda) Josuel Belino: falta de acessos principalmente nas periferias

DICAS

Engates perigosos

Contran regulamenta o uso do dispositivo

Nos últimos anos, tornou-se comum o uso do engate traseiro como artigo de decoração ou para proteger o veículo contra colisões, contrariando o verdadeiro fim pelo qual ele foi criado. O que os proprietários de veículos e fabricantes de artigos para automóveis não percebem é que este equipamento, quando utilizado de forma inadequada, pode ser perigoso.

“Quando acontece um acidente existe o chamado efeito sanfona, que é a absorção do impacto da batida. Quando há um engate mal instalado, esse efeito é neutralizado pelo equipamento e, além do prejuízo financeiro ser maior, pois a lataria do veículo acaba sendo mais prejudicada, o risco para os ocupantes do veículo aumenta”, diz o coordenador geral de Infra-Estrutura de Trânsito do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), Orlando Moreira da Silva.

Por este motivo, o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) publicou, em 31 de julho, a Resolução nº 197, que disciplina o uso do engate traseiro nos veículos de até 3,5 mil kg. “Antes desta Resolução, não existia regra para fabricação e para o uso do engate e, por este motivo, muitos eram instalados irregularmente. Existem casos em que o engate é instalado na lataria do veículo, porque as pessoas imaginam que, dessa forma, protegem o veículo de colisões traseiras”, explica Silva.

A Resolução é rígida e quem não cumprir as normas estabelecidas está sujeito a uma multa de natureza grave no valor de R\$ 127,69, cinco pontos na habilitação e a retenção do veículo para regularização. O prazo para os proprietários de veículos se adequarem às normas é de seis meses, da data de publicação. O engate deve ter esfera maciça apropriada para o tracionamento de reboque; tomada e instalação elétrica apropriada para a conexão ao veículo rebocado; dispositivo para fixação da corrente de segurança do reboque; ausência de superfícies cortantes ou cantos vivos na haste de fixação da esfera; e dispositivos de iluminação devidamente regulamentados.

Além de atender às especificações do Inmetro, os fabricantes de engate precisam fixar uma plaqueta inviolável com o seu nome empresarial, CNPJ, identificação do registro concedido pelo Inmetro e o modelo e a capacidade de tração do veículo. O prazo para as empresas se adequarem às normas do Inmetro é de 180 dias e para atender às demais normas estabelecidas pela Resolução 197 é de 730 dias.

Já os fabricantes e importadores de automóveis têm o prazo de um ano para informar ao Denatran a lista com os veículos que possuem capacidade para tracionar reboque e incluírem no manual do proprietário a capacidade máxima de tração do veículo e a especificação do local onde deve ser fixado o engate.

Original – A Resolução 197 ainda estabelece que os veículos que possuem engate original de fábrica não precisarão se adequar e nem retirar o mesmo. Cristhiano Bueno Batista comprou o seu veículo já equipado com o engate mas, mesmo assim, está preocupado em deixar tudo em ordem para não ter problemas com a fiscalização. “Eu acho que o engate está dentro das normas, mas, quando estiver mais próximo do prazo para regularização, vou fazer uma vistoria no Detran/PR para tirar as dúvidas”, explica.

(Legenda) Cristhiano Batista: vistoria para verificar o engate

ENTREVISTA

Chegou a vez da bicicleta

ONG de Santa Catarina busca soluções para o crescente número de ciclistas no trânsito brasileiro

A bicicleta é um meio de transporte econômico e ágil para quem enfrenta o trânsito intenso das grandes cidades. Além disso, traz benefícios para a saúde e para o meio-ambiente. Por oferecer tantas vantagens, muitos países desenvolvidos adotaram a bicicleta como um dos principais meios de transporte, investindo em infra-estrutura de trânsito para tornar a vida dos ciclistas mais fácil. Já no Brasil, apesar de muitas pessoas já terem trocado o carro ou o ônibus pela bicicleta, ainda não existe uma real preocupação com os usuários.

Foi pensando nisso que um grupo de amantes da bicicleta criou, em Florianópolis (SC), em 2001, a Organização Não-Governamental (ONG) Viaciclo, que tem como objetivo difundir o uso da bicicleta, reivindicando maior atenção aos ciclistas por meio de ações junto a órgãos públicos, realização de seminários, projetos educativos, passeios ciclísticos, entre outros.

Para saber um pouco mais sobre a realidade e a situação do ciclista no trânsito brasileiro, a Detrans conversou com o diretor geral da Viaciclo, Milton Carlos Della Giustina, que se prepara para participar de um seminário internacional sobre bicicletas em Bogotá.

Quais são as principais dificuldades que os ciclistas encontram nas ruas?

Primeiramente, a impunidade que se instalou no país, o que leva os motoristas de veículos a praticar brincadeiras perigosas e irresponsáveis como “tirar finos”, não respeitar os ciclistas e tampouco as leis de trânsito. Outra dificuldade é a grande diferença de velocidade entre o carro e a bicicleta, que leva países mais avançados, principalmente na Europa, a adotar o “traffic calming” (“acalmamento” do trânsito), ou seja, redução de velocidade para veículos automotores, reduzindo as probabilidades de acidentes entre todos os atores envolvidos no trânsito. Além disto, existe a falta de visão dos responsáveis pelas vias públicas, que não vêem a bicicleta como um veículo que participa do trânsito, previsto pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB), e deixam as vias um caos nas laterais onde deveriam circular as bicicletas.

A falta de respeito dos motoristas com os ciclistas é o grande problema, então?

A falta de respeito vem da falta de conhecimento do próprio Código de Trânsito. Eles pensam que são os donos da via pública e a impunidade agrava ainda mais o problema. Se os motoristas vissem o usuário da bicicleta como um aliado, já que ele

está evitando um carro na via, muitos outros poderiam fazer o mesmo. O grande problema no Brasil é que enxergam a bicicleta como brinquedo e/ou transporte de pobre, não vendo que muitos a usariam por opção, o que já vem acontecendo, por ser um veículo ágil, rápido para distâncias curtas, principalmente nos grandes centros.

Qual o papel das autoridades e órgãos de trânsito?

Os órgãos responsáveis pelo planejamento de trânsito consideram apenas o automóvel. Querem cada vez mais aumentar a capacidade das vias para atender o fluxo de veículos e proporcionar maior velocidade a eles. Com essas facilidades que dão ao carro, aumenta o número de veículos individuais, congestionando o trânsito e afastando a bicicleta das ruas. Ou seja, todos pagamos pelo espaço público para uma minoria privilegiada prejudicar o planeta em que vivemos, quando o ideal deveria ser o uso consciente do automóvel, isto é, quando realmente houver a necessidade.

Existem leis que obrigam a construção de ciclovias em grandes cidades. O que você acha dessa obrigatoriedade?

O ideal seria a conscientização de todos e não a obrigatoriedade, pois esta leva a encontrar mecanismos para burlar a lei, não resolvendo o cerne da questão. Temos no papel um excelente Código de Trânsito. A sua divulgação, a realização de campanhas educativas e a exclusão da impunidade aliadas à adoção do "traffic calming" certamente seriam muito mais úteis e eficientes na prevenção de acidentes. Mas a construção de ciclovias é uma das nossas bandeiras. É uma medida necessária para dar segurança e autoconfiança às pessoas para se locomover com bicicletas maciçamente. Infelizmente, esta é mais uma lei útil ao cidadão que, na maioria das vezes, não é respeitada sequer por seus signatários.

O principal objetivo da Viaciclo é promover o uso da bicicleta como meio de transporte?

Na verdade, procuramos promover o uso de forma consciente. Não podemos incentivar aqueles que não têm habilidade e conhecimento das regras básicas do trânsito a largar o carro e sair por aí de bicicleta. O ideal é que pratiquem em local seguro, ganhem habilidade e respeitem as regras, principalmente o andar na mão correta, à direita da via, no mesmo sentido do trânsito automotor, pois na contramão as velocidades da bicicleta e do carro se somam, aumentando os riscos.

Em muitos países desenvolvidos, como na Alemanha e na Holanda, a utilização da bicicleta como meio de transporte vem conquistando adeptos. No Brasil, isso já é uma realidade?

Nestes países mais avançados, além da adoção maciça pela população, houve planejamento e investimento por conta do poder público. Ou seja, um "planejamento das cidades para as pessoas" e não para as "armaduras de lata", citando Enrique Peñalosa, ex-prefeito de Bogotá (Colômbia), responsável pelas mudanças na cidade. No Brasil, já começa a fazer eco o movimento. Muitas pessoas cultas já optam por usar a bicicleta, que oferece liberdade e facilidade de locomoção.

Quais são as outras vantagens da bicicleta?

Em distâncias curtas, de até oito quilômetros, principalmente nos grandes centros, as viagens ponto-a-ponto chegam a ser mais rápidas que em carros particulares. Outra grande vantagem individual é do ponto de vista saúde, pela eliminação dos fatores de risco para doenças de causas hipocinéticas, que é a grande vilã da

sociedade moderna, além da colaboração para menor emissão de gases poluentes advindos dos veículos automotores.

Com o aumento do número de adeptos da bicicleta, o número de acidentes que envolvem ciclistas também aumentou?

Os dados não são totalmente conhecidos, pois a maioria dos órgãos envolvidos em acidentes de trânsito trata os acidentes envolvendo ciclistas como se fossem pedestres. Mas o número de acidentes é preocupante, principalmente pela gravidade, pois o pára-choque da bicicleta é o próprio ciclista. Além disso, os riscos eminentes afugentam muitos potenciais ciclo-usuários, contribuindo para o aumento de veículos automotores individuais nas vias, aumentando os congestionamentos.

Em setembro, a Viaciclo vai participar de um seminário internacional sobre bicicletas em Bogotá. Porque foi escolhida essa localidade?

A Viaciclo tem participado de importantes seminários, mas este provavelmente vai ser um dos mais importantes. Os colombianos usam muito a bicicleta como meio de transporte e, em Bogotá, existem grandes áreas destinadas aos ciclistas. Em determinadas épocas, as principais ruas são fechadas para os carros e somente as bicicletas podem circular. A principal intenção neste seminário é a troca de experiência e a busca de soluções que possam ser usadas pelo Brasil.

(Legenda) Milton Della Giustina: “O grande problema é que enxergam a bicicleta como brinquedo e/ou transporte de pobre”

GENTE

Inteligência a serviço do Detran/PR

Arno Ombrellino, capitão da Reserva da PM, é um dos auditores do órgão

Capitão da Reserva da Polícia Militar, Arno Ombrellino é auditor da Coordenadoria de Inteligência e Auditoria (COIA) do Detran/PR, setor responsável pela investigação de toda e qualquer irregularidade verificada em processos e procedimentos do Detran/PR, praticada por despachantes, Centros de Formação de Condutores, cartórios, proprietários de veículos, condutores e funcionários do órgão.

É Ombrellino o responsável pelo parecer final de todos os processos investigados pela COIA, função que exige muito conhecimento, bom senso e capacidade de observação. “É preciso muita atenção para analisar cada caso e dar o parecer correto. A prática ajuda, principalmente quando se trata de verificar a autenticidade de documentos. Em alguns casos, com apenas uma rápida olhada, já dá para reconhecer a fraude”, conta.

Com 66 anos, Ombrellino atua no Detran/PR desde fevereiro de 1985 e considera o órgão sua segunda casa. Já passou por diversos setores mas é na COIA que mais se identificou. Um dos motivos é justamente a sua formação militar. Segundo ele, na COIA é preciso ter pulso firme e muita coragem. “Os auditores costumam ser ameaçados, pois lidam com todo tipo de ilicitudes. Também colhemos depoimentos e fazemos trabalho de campo, sempre cooperando com as Polícias e o Ministério Público”.

Ombrellino ingressou na Academia Policial Militar do Guatupê em 1971, aos 32 anos. Ele explica que a carreira militar sempre foi um grande sonho. Antes disso, era comerciante, possuindo o curso de técnico em Contabilidade, o que não o impediu de passar em 4º lugar no vestibular da Academia e concluir o curso em 1º lugar, recebendo a Medalha Militar de Ouro.

Foram ao todo 18 anos de serviços prestados à Polícia Militar. Durante esse tempo, atuou no Batalhão da Polícia de Trânsito, no Batalhão de Policiamento Rodoviário, no Corpo de Bombeiros, no Batalhão da Polícia Portuária e foi professor da Academia Policial Militar do Guatupê. Orgulhoso, Ombrellino conta que chegou a exercer dez chefias ao mesmo tempo na Polícia Rodoviária. Na Polícia Militar, ele também teve a oportunidade de fazer o curso de especialização em Policiamento de Trânsito, na Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

O trânsito, aliás, sempre esteve presente na carreira de Ombrellino. “Já comandi operações de fiscalização e percebo que o trânsito mudou muito nos últimos anos”, analisa. Hoje, ele lembra com saudades da carreira militar e garante que o Detran/PR é tão compensador quanto. “Na COIA, encontrei uma segunda família”.

(Legenda) Ombrellino: pulso firme para investigar irregularidades

COMPORTAMENTO

Na rua, não se brinca

Atropelamento é a segunda causa de morte de crianças

O pequeno Rogério Marcos Amorim Bento, de 11 anos, bem que gostaria de brincar na rua, mas passa as tardes de folga na frente da TV, jogando videogame, por determinação de sua mãe. “Ele sempre me pede para brincar na rua, mas eu nunca deixo. Em vez disso, permito que ele traga os amigos para brincar aqui em casa quando ele quiser”, afirma Roseli Amorim. Permissão para andar de bicicleta, só quando ela pode acompanhar.

Amanda Caroline da Silva, de nove anos, também passa todo o tempo livre dentro de casa, só saindo para ir à escola. Brincar na rua, nem pensar. “Não adianta nem pedir que eu não deixo. É muito perigoso e ela não consegue se cuidar sozinha”, diz Anilda Amorim, avó e responsável por Amanda.

O rigor da mãe e da avó tem fundamento. Os acidentes de trânsito são a principal causa de morte de crianças entre zero e 14 anos, segundo o Ministério da Saúde, superando as mortes por afogamento, sufocação e queimaduras. No Paraná, no ano passado, 85 crianças de zero a 12 anos morreram em acidentes de trânsito, sendo que 19 dessas mortes foram causadas por atropelamento. Outras 1.040 crianças ficaram feridas. “Na maioria das vezes, o atropelamento acontece no deslocamento entre a casa e a escola”, alerta Ingrid Stammer, da Organização Não-Governamental (ONG) Criança Segura.

Segundo estudos desenvolvidos pela ONG, as crianças são mais suscetíveis a atropelamentos pela sua fragilidade, que está diretamente relacionada ao tamanho, à força e à formação da personalidade. “A criança que sai de trás de uma caçamba para atravessar a rua tem muito mais chance de provocar um acidente do que um adulto, uma vez que o motorista só vai enxergá-la quando ela já estiver na rua”, diz Ingrid.

Mesmo acompanhada de um adulto, a criança está propensa a atropelamentos porque sua atenção se dispersa com muita facilidade. Por isso, o indicado é andar segurando a criança pelo pulso para que ela não se solte e corra até o ponto de distração.

Em qualquer uma das situações, a responsabilidade dos pais é total. “As crianças costumam copiar as atitudes adultas, por isso é essencial que os pais tenham uma postura exemplar, além do discurso correto”, orienta Ingrid.

Para os pais que cedem à vontade das crianças, fica aqui outro alerta. A maioria dos atropelamentos envolvendo crianças deixa seqüelas físicas e psicológicas, que influenciarão todo o desenvolvimento da criança. “A criança que é vítima de um acidente fica amedrontada e enfrenta problemas de desenvolvimento que, na maioria das vezes, deixam marcas definitivas”, afirma Ingrid.

(Legenda) Roseli Amorim com o filho e a sobrinha: brincadeiras só dentro de casa

(TABELA)

Ranking dos acidentes

Tipo de acidente	Total de mortes 0 a 14 anos
Acidentes de trânsito	2446 (41%)
Afogamento	1527 (25%)
Sufocação	771 (13%)
Queimaduras	420 (7%)
Outros	367 (6%)
Quedas	289 (5%)

Intoxicações (envenenamento)	121 (2%)
Armas de fogo	52 (1%)
Total	5993

DATASUS – Ministério da Saúde 2003

NOTÍCIAS DO DETRAN

Detran/PR conscientiza motociclistas

Treinamento e blitzes educativas marcam a Semana Nacional de Trânsito

Os motociclistas são o alvo da Semana Nacional de Trânsito deste ano, que acontece entre os dias 18 e 25 de setembro. No Paraná, o Departamento de Trânsito (Detran/PR) programou uma série de atividades, voltadas à conscientização não só dos motociclistas, mas dos motoristas, pedestres e população em geral.

A principal ação será o treinamento dos motociclistas, que acontecerá nas cidades de Curitiba, Guarapuava, Londrina, Maringá, Umuarama, Cascavel, Pato Branco e Ponta Grossa, durante todo o mês de setembro. Cerca de 300 motociclistas participarão dos treinamentos, que serão ministrados por especialistas da Honda. O treinamento é exclusivo para examinadores do Detran/PR, instrutores de Centro de Formação de Condutores, agentes de trânsito e policiais militares, que, após esta etapa, serão multiplicadores do conhecimento. O treinamento tem duração de 16 horas, com aulas teóricas e práticas, com foco na direção defensiva.

O Detran/PR também realizará blitzes educativas nas ruas das principais cidades do Paraná, que vão conscientizar os motociclistas sobre os perigos do comportamento imprudente na direção. Uma cartilha elaborada especialmente para a Semana Nacional de Trânsito traz dicas sobre o uso correto do capacete, o transporte de crianças em motocicletas e as roupas adequadas para se proteger de acidentes e tornar-se visível aos outros motoristas.

A cartilha também traz dicas para os motoristas de automóveis prevenirem acidentes com motociclistas. Atitudes simples como olhar pelo retrovisor antes de abrir a porta para descer do carro evita que um motociclista que esteja passando colida com a porta do automóvel. Sinalizar a manobra em trânsito lento e em grandes avenidas, por sua vez, evita colisões com motociclistas que andam no “corredor”. A cartilha também lembra aos motoristas que os motociclistas têm tantos direitos quanto eles.

O diretor geral do Detran/PR, Coronel David Antônio Pancotti, diz que o respeito entre os motoristas, motociclistas e pedestres é a única solução para o trânsito. “Cada um tem que fazer a sua parte, respeitando as leis e o direito dos demais componentes do trânsito. O motorista que reclama da rapidez e da imprudência do motociclista, por exemplo, deve pensar duas vezes antes de exigir que a sua pizza chegue o mais rápido na sua casa. Já o motociclista deve reconhecer os seus limites e ter a consciência de que a maior vítima de sua imprudência é ele mesmo”.

A entrega do Prêmio Denatran de Educação para o Trânsito marcará o encerramento das atividades da Semana Nacional do Trânsito, no dia 25 de setembro. Alunos, professores e profissionais do trânsito que conquistaram as três primeiras colocações na etapa estadual receberão a homenagem do Detran/PR. Ao todo, foram inscritos 110 trabalhos, entre desenhos, poesias, músicas e projetos de educação para o trânsito.

(Legenda) Campanha dá dicas simples que evitam acidentes