

DETRÂNSITO

Revista do Detran/PR - ano V/ Número 44

**Detran** PR

Pedágio

Paraná cria as Estradas da Liberdade

Motocicletas

Acidentes crescem junto com a frota

Artigo

A miséria como causa dos acidentes de trânsito



Cartas

“Quero parabenizar a revista Detrânsito pelo excelente serviço que esta prestando à comunidade com informações sobre o trânsito e principalmente pela preservação de vidas. Parabéns!!!”

Thiago Sardagna
Guaramirim - SC

“Estou fazendo o curso do MOOP e estou aprendendo muito com a Detrânsito. Gostei muito da revista! Parabéns”

Israel Naftali

“Estou recebendo a Revista Detrânsito aqui em Manaus/AM. Tenho certeza que vai ser bastante útil, pois somos conhecedores do seu potencial e será de grande utilidade em meu trabalho.”

Isaac Dias dos Reis Neto

Presidente da Associação Amigos do Trânsito
Instrutor e Examinador de Trânsito
Perito Analista de Acidente de Trânsito

“Olá...!”

Meu nome é Audymario Silva de Oliveira, sou Agente de Trânsito aqui em Limoeiro do Norte, no Ceará, e é com muito prazer que venho entrar em contato com a grande equipe da Detrânsito.

Depois que entrei para a área do trânsito aqui na minha cidade, tomei conhecimento das edições da revista e acompanhei muitas edições on-line. Gostaria de parabenizar a equipe pelo projeto da Revista, sendo que a mesma é ótima, com boas matérias, linguagem simples, bom design, sendo, sem sombra de dúvidas, a melhor e acho que a única revista sobre o assunto.

Audymario Silva de Oliveira
Limoeiro do Norte - CE



A lógica cínica

O tempo que nos foi reservado é o tempo das idéias fáceis e dos juízos ligeiros, geralmente hipócritas e cínicos. Assim, grandes chutes e projetos mirabolantes acabam cobertos com o manto imaculado das verdades prontas e acabadas.

Ora, neste tempo em que a tolice substitui a utopia de um mundo melhor, os artífices do capital nos empurram goela abaixo mezinhas que vão curar todos os males de nossa sociedade. Dentre as várias garrafadas que nos servem hodiernamente está o estabelecimento de pedágios nas rodovias. Há por aí, nos jornalões e redes de TV, uma terrível e santa cruzada para “provar” que a única saída para a melhoria e recuperação de nossas estradas é entregá-las para a exploração da iniciativa privada. Este remédio placebo foi posto na prateleira da imprensa pelos neoliberais na grande onda privatizante que varreu o País na década passada. Onda que, infelizmente, ainda não passou e volta e meia provoca marolas em setores governamentais afinados com as concessionárias de pedágio.

A desfaçatez aqui é tamanha que até mesmo o presidente da Agência Nacional de Transporte Terrestres (ANTT), José Alexandre Resende, em audiência pública no Senado, afirmou com todas as letras que o órgão pretende aumentar o número de praças de pedágio nas rodovias. Este brilhante projeto da ANTT deixa qualquer neoliberal no chinelo, com vergonha de não ter aprendido direitinho as lições da cartilha da privatização lesa-pátria.

Vejamos como Resende justifica mais este avanço no bolso do contribuinte: “tendo mais pagantes diluem-se os valores”. É isso mesmo, caro leitor, o remédio para baixar a tarifa do pedágio é criar mais pedágios!

Diante de tal espetáculo, da parvoíce que ganha seleta tribuna e aplausos, restam-nos o riso e a certeza de que a existência do tempo do cinismo está definitivamente provada.

Expediente:

Detrânsito é uma publicação do Detran/PR, ano V, nº 44, fevereiro/março 2007.

Editor: jornalista José Fernando da Silva (DRT – 3936)

Impressão, Imprensa Oficial/ Tiragem: 30 mil exemplares

Projeto gráfico e editoração – Almir Feijó

Detran/PR – Diretor Geral: David Antonio Pancotti

SOFTWARE LIVRE É ESTRATÉGICO



Paraná economiza
R\$ 147 milhões em recursos
que eram utilizados
para o pagamento de licenças
de softwares proprietários

O Paraná é um dos maiores usuários e desenvolvedores de software livre do país, cuja opção faz parte das decisões estratégicas do governo do Estado, que vê nesse modelo tecnológico não apenas um fator de economia de recursos, mas também um importante aliado para o desenvolvimento e a autonomia do país. Para atingir suas metas nas áreas de novas tecnologias de informação e comunicação, o governo paranaense conta com a Companhia de Informática do Paraná (Celepar), que, a partir de 2003, começou a desenvolver o programa de Software Livre. Desde a implantação deste programa, o Paraná já contabiliza uma economia da ordem de R\$ 147 milhões em recursos que eram utilizados para o pagamento de licenças de softwares proprietários.

O software livre permitiu que a Celepar desenvolvesse soluções de alta complexidade, como são os casos dos sistemas de habilitação e de veículos do Departamento de Trânsito, Detran-PR, que controla a situação de 3,5 milhões de condutores e igual número de veículos. O Programa Paraná Digital, da Secretaria da Educação, também foi viabilizado graças ao software livre. Utilizando um programa de código aberto, a Universidade Federal do Paraná, UFPR, desenvolveu uma solução de hardware, onde com um único servidor é possível funcionar quatro terminais de forma independente e sem deixar o computador mais lento. O controle desses terminais e a atualização dos programas é feita pela Celepar por via remota. Estão sendo instalados

laboratórios nas 2.100 escolas estaduais, com acesso à Internet e com vários programas instalados. O software livre também tem sido fundamental para a construção de todos os sítios e portais do governo.

Investimentos

Com orçamento de R\$ 135 milhões para este ano, a Companhia de Informática do Paraná (Celepar) vai destinar R\$ 40 milhões para novos investimentos em tecnologia de informação e comunicação. Segundo o presidente da empresa, Marcos Mazoni, os recursos serão investidos para equipar o novo Datacenter a ser instalado na futura sede da companhia, já em construção, e ainda para implantar uma rede IP multimídia no interior do Paraná e para melhorar sistemas de segurança.

Para o novo Datacenter, a Celepar já comprou parte dos equipamentos e vai adquirir, por meio de concorrência pública, uma sala-cofre. Também por licitação, vai comprar a rede multimídia IP, que deve substituir a rede atual.

Além dos investimentos em infraestrutura, a Celepar continuará investindo em software livre, informa Mazoni. “Um dos sistemas desenvolvidos pela empresa, o Expresso (correio eletrônico, agenda, catálogo de endereços e gerenciador de fluxo de trabalho), ganhará este ano novas funções e tecnologias, como sub-rotinas de intranet, videoconferência e voz por IP”, adianta o presidente da Celepar. O Expresso já é usado por outros Estados e por órgãos do governo federal, como a Dataprev.



Mazoni: a Celepar continuará investindo em software livre

Equilíbrio em duas rodas



Acidentes
com motocicletas
acompanham
o crescimento da
frota de veículos

Anderson Maciel

O vento no rosto e a sensação de liberdade, lema dos motociclistas e que eles tanto gostam, têm um obstáculo pela frente, o aumento da frota de veículos. Ano após ano, o número de veículos cresce em ritmo acelerado, diminuindo os espaços de circulação nas vias e ameaçando o antes tranqüilo trânsito das motocicletas. De acordo com os dados do Departamento de Trânsito do Paraná (Detran/PR), o ano de 2006 chegou ao fim com 3.675.703 veículos cadastrados em todo o estado, o que significa um aumento de 7,09% em relação a 2005. Deste total, 644 mil são motocicletas e motonetas, dois segmentos de veículos que em cinco anos mais do que dobraram, já que em 2001 existiam pouco mais do que 300 mil destes modelos cadastrados em todo estado do Paraná.

Com mais caminhões, ônibus e carros circulando, os condutores de motos, além de verem seus espaços de circulação reduzidos e disputarem cada centímetro de asfalto com os outros veículos, também assistem ao crescimento dos acidentes. No ano que passou, excluindo as rodovias federais, 19.149 motocicletas estiveram envolvidas em acidentes, segundo dados estatísticos do Detran/PR. Em 2005, mesmo somando os acidentes registrados nas rodovias federais, o número de motos envolvidas em acidentes foi menor, 18.514 no total.

Os números, além de não mentirem, tornam-se ainda mais preocupantes quando o assunto são as vítimas dos acidentes. O Hospital Evangélico de Curitiba, uma das unidades de saúde com o maior volume de atendimentos da capital, recebe diariamente vítimas de acidentes de trânsito. Em 2006, dos 4.213 acidentes atendidos pelo Pronto Socorro do Evangélico, 916 envolviam motocicletas, sendo que 1.014 pessoas ficaram feridas após estes acidentes. “A moto é mais frágil que um caminhão, um ônibus ou um carro. Geralmente a única proteção é o capacete, algumas vezes esquecido por alguns motociclistas. Por isso, além do número grande, a gravidade dos acidentes com motos também impressiona. O grau de escoriações dos motociclistas é maior que os dos condutores de outros veículos”, afirma Ely Teresinha Masuko, chefe do Pronto Socorro do Hospital Evangélico.

O tenente Leonardo Mendes dos Santos, relações públicas do 1º Grupamento do Corpo de Bombeiros, tem a mesma opinião de Ely. “O motociclista não possui o cinto de segurança nem a lataria presente nos automóveis, o que faz com que os acidentes com motos causem mais prejuízos, não só materiais como também humanos. Isso nós constatamos nos atendimentos feitos pelo Siate”, diz Leonardo. Prova disso, é o número maior de óbitos no local dos acidentes envolvendo motocicletas. De acordo com dados estatísticos do Corpo de Bombeiros do Paraná, morreram 124 pessoas em colisões envolvendo motos no ano de 2005. Já em 2006, o número de mortes saltou para 142, seguindo na contramão, pois a quantidade de óbitos envolvendo acidentes em meio de transporte diminuiu de 2005 (894) para 2006 (791). Nos dois primeiros meses de 2007, o Corpo de Bombeiros do Paraná já atendeu 2.387 acidentes de trânsito causados por colisão envolvendo motos.



Ely Teresinha Masuko, chefe do Pronto Socorro do Hospital Evangélico

Regras básicas de conduta no trânsito muitas vezes são deixadas de lado, em alguns momentos até por pura distração. Sinalizar ao mudar de faixa ou ao fazer uma conversão, a utilização do cinto de segurança ou do capacete por todos os ocupantes dos veículos, todas essas ações quando não executadas podem resultar em acidentes graves, com feridos e até mortos. “A frota tem aumentado em um ritmo que as cidades não estão conseguindo acompanhar. Por isso é necessário que os motoristas também façam sua parte. Não pode um motociclista se deparar com um congestionamento e forçar ultrapassagens que coloquem em risco a vida dele e dos demais usuários das vias”, diz o coronel David Antônio Pancotti, diretor do Detran/PR. Para ele, as obras de infra-estrutura de trânsito e transporte público são importantes, mas a educação é o principal meio de diminuir os índices de mortes e acidentes no trânsito.

As campanhas educativas devem atingir toda a sociedade. “Crianças, adultos, idosos, todos são vítimas do trânsito e todos cometem irregularidades. Desde avançar o sinal vermelho, até atravessar as ruas fora das faixas de pedestres, todas essas infrações contribuem para ocasionar acidentes”, completa Pancotti. Segundo o diretor do Detran/PR, é preciso que as empresas de transporte também valorizem seus funcionários e coloquem a vida acima do valor comercial da entrega dos produtos. “Os segundos de uma entrega apressada podem custar toda a vida de uma pessoa. É preciso estar atento a este risco e não fazer do trabalho uma corrida desenfreada contra o tempo”.



Motoboys são os que mais correm perigo

Mais rápidas e ágeis do que os carros quando enfrentam congestionamentos, as motos se tornaram solução para as pessoas, principalmente as que utilizam o veículo para o trabalho, na hora de vencer e ultrapassar esses obstáculos. Assim, cortando caminho pelo meio dos outros veículos, as motocicletas acabam tornando-se também mais vulneráveis aos acidentes.

Tanto profissionais da área da saúde, segurança e autoridades do trânsito, como também os próprios motoboys, concordam que os acidentes causam grandes danos para a classe. “Ainda não existe um registro dentro do nosso quadro de estatísticas que delimite o número de motoboys feridos em acidentes. Porém, o dia-a-dia do Pronto Socorro mostra que é grande a quantidade de vítimas que utilizam as motocicletas como meio de trabalho”, diz Ely Masuko, chefe do Pronto Socorro do Hospital Evangélico.

Paulo Henrique Chaves, tem 27 anos e há oito utiliza sua moto para fazer entregas em Curitiba. Ele diz que os prazos para entregar as mercadorias fazem com que os motoboys se arrisquem muito em manobras perigosas e dirigindo em alta velocidade. “Já perdi cinco amigos de profissão devido a acidentes, três deles enquanto estavam trabalhando”, conta Paulo. Já Astério dos Santos, 21 anos, e que trabalha como motoboy há dois, culpa as condições das vias. “Nunca me envolvi em colisão. Duas quedas com a moto foram os únicos acidentes que sofri, e mesmo assim não foi culpa minha. Uma das vezes eu dirigia por uma rua que

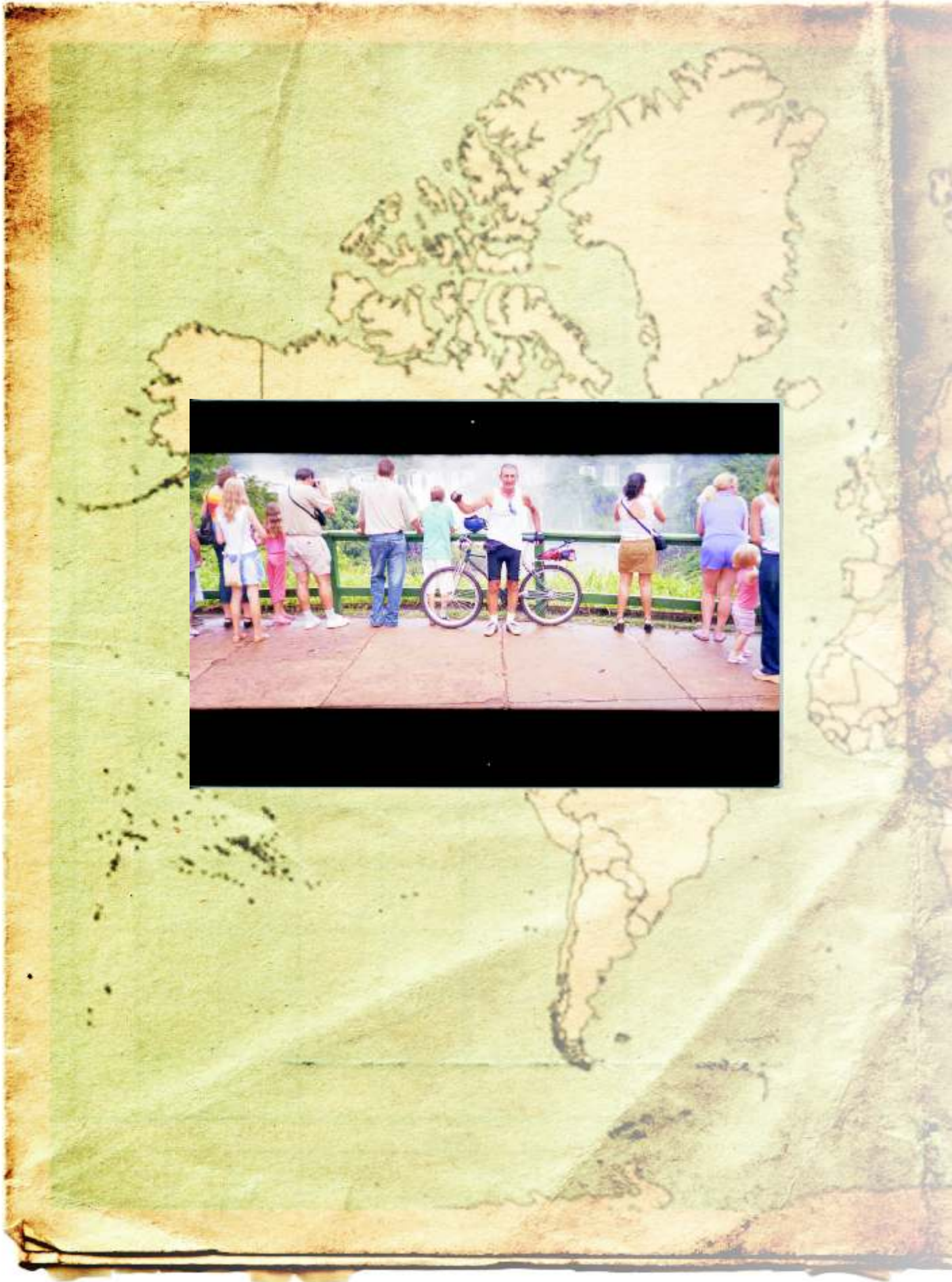
passa por obras, essas que não acabam nunca aqui em Curitiba. Machuquei pouco, mas foi por causa da obra mal sinalizada que não consegui evitar a queda”.

Chesmam Alves de França, de 28 anos e que é motoboy há quatro, acredita que deve existir mais respeito, tanto por parte dos motociclistas quanto dos condutores de outros veículos. “Às vezes o motorista de um carro ou de um ônibus vê uma moto e já fecha caminho. Outras vezes são os motoqueiros que fazem ultrapassagens perigosas e em alta velocidade. O que mancha a imagem dos profissionais”. Ele reconhece que os motoboys em alguns momentos contribuem negativamente para com o trânsito, mas também diz que é preciso mais rigor e imparcialidade na fiscalização. Mesma opinião do atento Paulo Henrique. “É preciso fiscalizar melhor o trânsito. Vejo os fiscais multarem motoboys com frequência, mas enquanto conversamos, já vi um motorista de carro parar em fila dupla por mais de 10 minutos, e outro falando ao celular”, enquanto Paulo Henrique observava as irregularidades, uma fiscal de trânsito municipal, a poucos metros de tudo isso, resumia seu trabalho aplicando multas de estacionamento irregular, o famoso e polêmico Estar.



Paulo Henrique Chaves que há oito anos utiliza sua moto para fazer entregas





Suor, pedaladas e natureza

Cicloturismo:
uma maneira ecologicamente
correta de conhecer o mundo

Anderson Maciel

Em tempos de caos aéreo, que tal trocar as intermináveis horas de espera nos aeroportos por uma viagem de bicicleta? Carlos Hugo Reyes (59) já experimentou e gostou da idéia, antes mesmo das viagens de avião pelo Brasil mergulharem num céu de incertezas.

Reyes é argentino, mora no Brasil há 28 anos, porém o sotaque ainda permanece e entrega o jogo. Mesmo com tudo que cerca o relacionamento entre os dois países - rivalidade no esporte, disputas econômicas e outras milongas criadas pela mídia - ele confessa que não foi difícil se adaptar a vida brasileira. “Os brasileiros, mesmo com um pé atrás em relação aos argentinos, me receberam muito bem. Meu segundo filho nasceu neste país, tenho residência fixa, bons e verdadeiros amigos aqui. Queria ficar no máximo três anos, mas gostei tanto, criei raízes no Brasil e não me vejo mais em outro lugar”, revela Reyes, que veio para Curitiba acompanhado da mulher e do filho mais velho para trabalhar como engenheiro mecânico numa grande empresa brasileira. Apesar de muitos hábitos de vida terem mudado com a chegada ao Brasil, a paixão por pedalar, hábito adquirido na infância, permaneceu, aliás, aumentou.

Córdoba, onde Reyes nasceu e cresceu, fica a 800 quilômetros a Noroeste de Buenos Aires, na região central do país. Lá começaram as suas aventuras sobre duas rodas. Uma das mais marcantes, conta, foi a viagem que ele e alguns colegas de faculdade fizeram em 1977, logo após a formatura. Os jovens argentinos comemoravam a graduação com um passeio pela Espanha, quando decidiram comprar uma bicicleta para cada integrante do grupo e uma Kombi, que serviria de abrigo para as noites de sono. Assim, eles conheceram o restante do velho continente na base das pedaladas. Hoje ele viaja sozinho: “a maioria da viagens faço em quarteto: eu, minha sombra, minha bicicleta e Deus”.

Já no Brasil, Reyes decidiu praticar com mais frequência o que ele batizou de “cicloturismo”. Começou com alguns passeios pelas proximidades de Curitiba para depois se lançar em pedaladas mais longas: do Litoral até Foz do Iguaçu, com uma esticada ao Norte Pioneiro, sempre procurando desbravar trilhas estaduais. Mato Grosso do Sul, São Paulo, Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Santa Catarina foram os outros estados pelos quais Reyes pedalou.

Santa Catarina, por sinal, traz ótimas lembranças para ele. Em viagem pela famosa Serra do Rio do Rastro, que tem na cidade de Lauro Müller o ponto de partida, Reyes pôde comprovar a fama da hospitalidade brasileira e também perceber que seu coração já estava tingido de verde-amarelo.

Até o topo da Serra são pouco mais de 15 quilômetros de estrada íngreme, recheadas por nada mais nada menos do que 284 curvas. Só de imaginar tanto ziguezague, tanto vai-e-vem, é o suficiente para deixar qualquer pessoa com tonturas. Mas, o ciclista não se intimidou e muito menos se desorientou, venceu dificuldades como o frio, fome e, em certo momento, viu-se acolhido por uma família, na cidade de Bom Jardim da Serra, uma das mais altas do percurso. Reyes apareceu coberto com a bandeira do Brasil, tremendo de frio, na porta do hotel de propriedade da família que o auxiliou. Seu interesse era apenas encontrar um local para dormir. Foi recebido não apenas com uma cama, mas com comida quentinha e muita solidariedade. “São momentos como esses que nos dão mais força para seguirmos com nossas aventuras; conhecer o Brasil com apenas uma bicicleta. Acolher um estrangeiro com uma bicicleta vindo sabe-se lá de onde, faz-me perguntar as razões deste sentimento, que não pede nada em troca”, diz Reyes. Para a pergunta não encontrou resposta, porém sem deixar de acreditar na força da solidariedade.

Mi Argentina querido (A Odisséia de Carlos Reyes)

Abril de 2006 foi o mês em que Reyes deu início ao retorno para casa. Depois de muito bem planejada, começou a viagem de Reyes para visitar Córdoba. A contar de Curitiba, no total são 2.500 quilômetros de distância, passando por Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Eram previstos 40 dias para cumprir a odisséia, porém o frio intenso e uma gripe não estavam nos planos do ciclista e atrapalharam sua viagem.

Em terras gaúchas ele já sentia que o físico não respondia à mente, mesmo assim insistiu até chegar a Posadas, capital de *Misiones*, província que faz divisa com o Brasil. Então, depois de 16 dias e 1.086 quilômetros percorridos ele abandonou, ou melhor, adiou o projeto de pedalar até sua cidade natal.

Meio ambiente

Carlos Hugo Reyes conquistou o título de Voluntário do Meio Ambiente, após concluir curso no Instituto Ambiental do Paraná - IAP. “Fora os percursos em estradas asfaltadas, sempre gostei muito de percorrer trechos em trilhas por matas e estradas não asfaltadas. E me preocupo muito com a natureza”, conta Reyes que, com este título tornou-se um defensor e fiscal do meio ambiente, pois ele está apto a fazer denúncias e fiscalizar o corte ilegal de madeira, tráfico de animais e outros crimes ambientais.

Sua última viagem, realizada no ano passado, foi um roteiro ecológico. Saiu de Curitiba com destino a Ilha do Cardoso, que pertence ao município de Cananéia no Sul do estado de São Paulo. Para chegar até lá, ele passou por paraísos ecológicos no Paraná. “Pedalei até Paranaguá. De lá segui até a Ilha das Peças de barco e depois, também pelo mar, cheguei até Superagui. Só então embarquei rumo a ilha do Cardoso”.

Após tanto navegar, Reyes já estava com os pés coçando de saudades de umas boas pedaladas, que logo puderam ser iniciadas assim que desembarcou na ilha paulista. Ele pedalou oito quilômetros por trilhas no meio da mata atlântica e mais 18 a beira mar até chegar a Vila do Marujá, o ponto turístico da Ilha do Cardoso. A volta foi de ônibus, por pura falta de tempo. “Infelizmente o feriado de 7 de setembro estava no fim, e precisava voltar, pois o trabalho me chamava. Mas o tempo foi suficiente para ver como ainda há lugares muito bem preservados”, conta ele, que entre suas dicas sempre coloca a preservação do meio ambiente como uma das principais. “A bicicleta já é um meio de transporte limpo por natureza. Os únicos combustíveis para queimar são as calorias dos ciclistas. Então o cuidado com a natureza é algo que o cicloturista pode fazer e contribuir para com a sociedade”.

Reyes diz que não precisa ter medo de viajar de bicicleta. “Ao contrário do que muita gente pensa, a estrada muitas vezes é menos perigosa que o trânsito urbano. As estradas estão melhores do que anos anteriores. Antes tínhamos lugares em que era impossível trafegar de bicicleta. Os acostamentos não existiam, e era preciso colocar a bicicleta no bagageiro de um automóvel até chegar em trechos melhores”. Mas ele aconselha antes de pegar a estrada, que a pessoa adquira experiência em trajetos curtos e ao redor da cidade. “Passeios em grupos são ótimos para o condicionamento físico e para aprender planejamento de roteiros e ritmos de viagens, além é claro de ser a oportunidade de se conhecer como ciclista, saber seus limites e respeitá-los”, recomenda.





Literatura: paixão que nasceu com as pedalas

As viagens de bicicleta serviram de inspiração para Carlos Hugo Reyes se arriscar em outro trajeto, o da literatura. Ele escreveu as *Memórias de um ciclista aventureiro*. Neste livro ele relata suas viagens, as inspirações para realizá-las, as dificuldades em executá-las e a satisfação ao final de todas elas.

Depois deste livro ele começou a escrever mais e mais. A cada pedalada surgiam alguns versos. Aumentavam-se as pedalas e os versos transformavam-se em poemas e assim a pena começou a competir com a bicicleta. Mas a disputa é saudável, já que é a bicicleta a grande fonte de inspiração para as incursões literárias de Reyes.

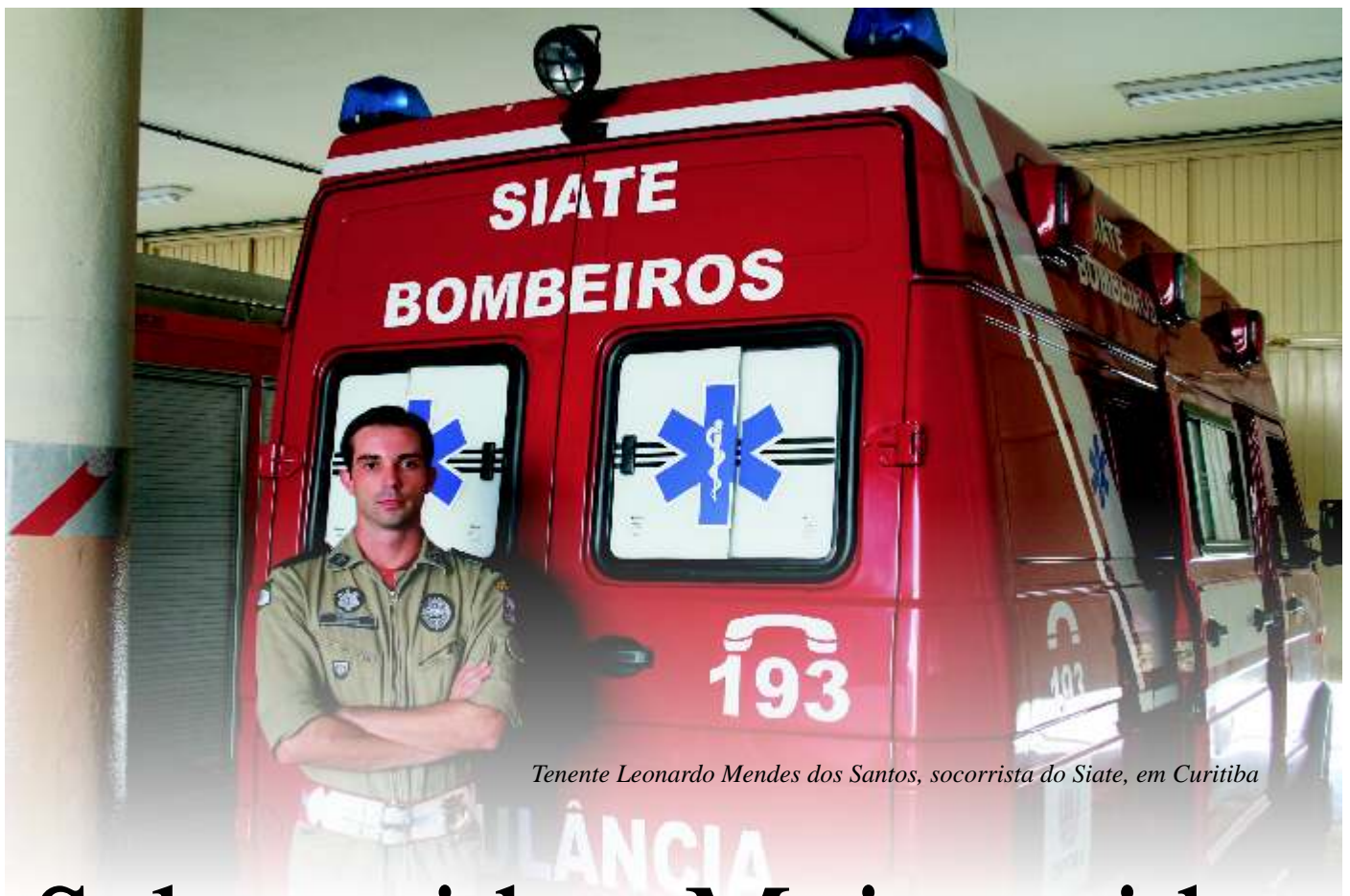
O seu segundo livro (*A vida é assim*) já foi publicado, e além de algumas poesias, a segunda incursão literária de Reyes conta as experiências de vida do autor, inclui-se aí as aventuras sobre duas rodas.

No prelo está o romance *Folhas Secas ao Vento*, que deve ser lançado em 2008.

Outro projeto literário é a segunda edição de *Memórias de um ciclista aventureiro*, já que depois de 2004, ano da publicação da primeira edição do livro, Reyes realizou mais seis viagens ciclísticas. Esse livro, ainda sem data prevista para publicação, tem na viagem programada para começar no final de abril a matéria-prima para um de seus capítulos. Reyes começará, a partir de Tambaú (SP) a viagem do Caminho da Fé rumo à Aparecida do Norte (SP). E assim segue Carlos Reyes, pedalando com fé, e fazendo poesia sobre duas rodas.

“Seguindo meu caminho, cheguei ao topo da Serra do Rio do Rastro, parei, desci da bicicleta e fiz uma oração. Era uma aventura perigosa, conferi os freios, ninguém por perto, correu um ventinho gelado que penetrou pela minha espinha, encontrei um explicação lógica, trata-se de emoção misturada com medo; mesmo assim, decidido e determinado, fiz o sinal da cruz e segui em frente. Comecei a descer, não tinha volta, era como saltar de pára-quedas. Escutei o barulho de um caminhão subindo, mas não apareceu nada; o ruído do motor foi ficando cada vez mais próximo, mas ainda assim não consegui vê-lo. Eram muitas curvas e contra curvas, e todas muito fechadas, algumas delas com menos de noventa graus; é preciso usar bastante o jogo de cintura para não se perder nos cotovelos da estrada. Finalmente apareceu o caminhão, subindo, parecia cavalo cansado O meu medo foi desaparecendo, comecei a curtir a emoção pura, uma aventura para lá de radical”.

Trecho do Livro *Memórias de um ciclista aventureiro*, de Carlos Hugo Reyes.



Tenente Leonardo Mendes dos Santos, socorrista do Siate, em Curitiba

Salvar vidas. Muitas vidas

Dos atendimentos do Siate, em Curitiba,
70% são acidentes de trânsito

O Serviço Integrado de Atendimento ao Trauma e Emergência (Siate), do Corpo de Bombeiros, é o responsável por realizar socorros aos mais diversos acidentes com ocorrências de traumas e fraturas. A maioria dos atendimentos é para as vítimas do trânsito, que somam 70% deste trabalho. A **Detrânsito** entrevistou o socorrista do Siate de Curitiba, tenente Leonardo Mendes dos Santos, para falar um pouco sobre a rotina de atender as vítimas dos acidentes de trânsito.

Vanussa Popovicz

Revista Detrânsito - O que é mais comum atender, ocorrências de incêndio ou de acidentes de trânsito?

Ten. Leonardo Mendes dos Santos - O corpo de bombeiros atende atualmente cerca de 80 a 100 ocorrências por dia em Curitiba, sendo que destas, mais da metade relacionadas a trânsito. Como o trabalho preventivo em relação à segurança em edificações está sendo desenvolvido no Paraná, felizmente acompanhamos um decréscimo no número de ocorrências de incêndio, correspondendo diariamente a 3% ou 4% das ocorrências diárias.

Detrânsito - O número de acidentes de trânsito diminuiu 4,59% se comparar os anos de 2005 e 2006. Os mortos no local do acidente também diminuíram no mesmo período, ficando em - 5,58%. Na sua opinião, qual o motivo que pode ter levado a diminuição do número de mortes?

Ten. Leonardo - Creio que seja um combinado de atitudes. Tanto a educação voltada para o trânsito, quanto leis mais rigorosas fazem com que haja a diminuição da velocidade em alguns pontos críticos da cidade. E, sendo a velocidade um fator que define as chances de sobrevivência da vítima,

quando as pessoas passam a andar mais devagar com seus veículos, ocorre a diminuição de mortalidade no trânsito. A cultura que a população já adquiriu de acionar o quanto antes o socorro pré-hospitalar profissional, no caso o serviço do SIATE, que é executado pelo Corpo de Bombeiros e o serviço do SAMU (Serviço de Atendimento Móvel de Urgência), executado pela Secretaria de Saúde, faz com que as vítimas sejam melhores atendidas no local do acidente, e com agilidade. Este fator é muito importante para a manutenção da vida das vítimas e também se evita o agravamento de algumas lesões.

Detrânsito - Pelas ocorrências que o Siate atende, quais são as principais vítimas dos acidentes de trânsito?

Ten. Leonardo - Os motociclistas então envolvidos em 25% dos casos de acidente de trânsito na capital do estado, onde sofrem colisões com carros, caminhões, e também em quedas, sendo que devido à vulnerabilidade que o piloto apresenta em cima de uma motocicleta, os traumas sofridos geralmente são graves. Podemos afirmar que, dentre as principais vítimas, também estão pedestres (na maior parte idosos e crianças) já que o número de atropelamentos corresponde a 20% do número de vítimas de trânsito em Curitiba. A exemplo dos motociclistas, os pedestres apresentam, em geral, traumas bastante graves.

Detrânsito - Observando o contexto de um acidente de trânsito, detecta-se que a maioria deles é ocasionada por imprudência do motorista, pelas condições adversas de tempo ou pela má condição da via de circulação?

Ten. Leonardo - Em geral são ligados a causas humanas, ou seja, imperícia ao dirigir quando motorista não tem muita experiência, imprudência, quando adotam uma postura ofensiva dirigindo em alta velocidade, com pouca responsabilidade e também com negligência.

Detrânsito - O que o Siate recomenda no caso de um acidente?

Ten. Leonardo - Em caso de acidente, orientamos que socorro profissional seja acionado o mais rápido possível, e que atitudes de prevenção de novos acidentes sejam tomadas com a sinalização e isolamento do local. O atendimento à vítima deve ser prestado somente quando o voluntário se sentir preparado psicologicamente e que tenha o mínimo de conhecimento de primeiros socorros, evitando assim um atendimento ineficaz e perigoso para a vítima. Porém, se a parada cárdio-respiratória for detectada, os procedimentos de reanimação devem ocorrer imediatamente, sendo indispensável a retirada da vítima das ferragens.

Detrânsito - Quais são as recomendações para se evitar o acidente?

Ten. Leonardo - Para que os acidentes sejam evitados é necessário que o motorista adote postura defensiva, ou seja, que procure ficar calmo no trânsito; que ele dirija dentro das velocidades regulamentares e condizentes com a via; e que respeite os

demais motoristas. É importante que o motorista não tenha sua atenção desviada, coisa que acontece com frequência quando se mexe no rádio ou toca CD'S e quando se é atrapalhado por animais de estimação que então soltos dentro do veículo, por exemplo.

Detrânsito - Como é o comportamento de uma vítima que sofre um acidente de trânsito?

Ten. Leonardo - O comportamento varia de acordo com a gravidade dos ferimentos, de acordo com as demais vítimas envolvidas no acidente e também de acordo com a personalidade de cada um, não sendo difícil encontrar pessoas mais preocupadas com os danos materiais do que com a própria saúde ou demais ocupantes do veículo.

Detrânsito - Os socorristas do Siate recebem algum treinamento psicológico para trabalhar com o desespero das vítimas?

Ten. Leonardo - Nós procuramos não nos envolver psicologicamente com as vítimas, já que isto poderia atrapalhar o atendimento racional da ocorrência. Como um mesmo socorrista pode atender até sete ou oito ocorrências por turno de trabalho, o envolvimento psicológico poderia sobrecarregá-lo e atrapalhar o atendimento das ocorrências.

Detrânsito - Vocês percebem se as dicas de primeiros socorros aprendidas nos Centros de Formação de Condutores são praticadas corretamente?

Ten. Leonardo - Em geral sim. Quem atende uma ocorrência percebe

como a experiência faz toda a diferença.

Detrânsito - Qual é o perfil da pessoa que telefona avisando sobre um acidente de trânsito?

Ten. Leonardo - Isto varia bastante, já que depende da gravidade do acidente e também do estado da vítima. Normalmente, quando o acidente é grave, a Central do Corpo de Bombeiros recebe inúmeras ligações a respeito do mesmo acidente, já que várias pessoas que passam pelo local, efetuam o acionamento.

Detrânsito - Qual é a rotina de um socorrista?

Ten. Leonardo - Quando assume o plantão pela manhã, o socorrista sabe que vai ter que lidar com situações difíceis e que poderão fazer toda a diferença na vida de alguém. Sabendo disto, o Corpo de Bombeiros procura deixar seus profissionais à vontade nos horários em que não estão acionados para ocorrências, sendo permitido dormir durante a madrugada, assistir televisão, utilizar a internet, e fazer exercícios físicos em salas de musculação, tudo para que esteja bem disposto no momento do atendimento da ocorrência. Não se pode negar que ocorrem situações em que se torna impossível não se envolver psicologicamente, principalmente em catástrofes e quando as ocorrências envolvem crianças pequenas. Mas estas horas difíceis são suprimidas pelos momentos em que se tem certeza de que uma vida foi salva devido ao profissionalismo e abnegação dos socorristas. Esta sensação é indescritível!



Atendimento rápido é muito importante para a manutenção da vida das vítimas e também se evita o agravamento de algumas lesões

O rico pedágio urbano

Quem passa pelo centro de Londres paga 8 libras. Em 2006, medida rendeu meio bilhão de reais

Londres - O pedágio urbano surge como a última moda para desafogar o trânsito nas grandes cidades. No Brasil, não obstante algumas ameaças de colocá-lo em prática, opta-se pelo rodízio de automóveis, notadamente na cidade de São Paulo.

Na Inglaterra a idéia ganhou força. O pedágio urbano londrino já restringe a circulação de veículos no centro da cidade, cobrando uma tarifa de £8 por dia (cerca de R\$ 32) para quem passar pela região.

A fiscalização dos veículos é feita através do uso de câmeras e o pagamento pode ser realizado em lojas credenciadas, por telefone, por mensagem de texto e pela internet. Agora, a área do pedágio inclui também grande parte dos bairros de Westminster, Kensington e Chelsea.

“Londres ainda tem problemas significativos de congestionamento”, diz o diretor de pedágio urbano do departamento de Transporte da capital britânica (TfL), Malcom Murray-Clark. “Pesquisas indicam que, entre as áreas adjacentes à zona central, o trânsito é mais intenso no Oeste, onde há vários

Londres teve sua área de pedágio aumentada, mas conges



congestionamentos durante o horário comercial.”

Segundo o departamento, o trânsito na área original do pedágio foi reduzido em 20% desde sua implementação, em 2003. Isso significa cerca de 65 mil carros a menos em circulação diariamente na zona de exclusão.

A velocidade média no centro teria subido de 4,8 km/h para pouco menos de 16 km/h. Já as emissões de gases que causam o efeito estufa foram reduzidas em 15% na região, ainda de acordo com o governo.

Por lei, todo o dinheiro arrecadado com o pedágio urbano deve ser investido no sistema de transporte da cidade. Em 2006, o governo arrecadou cerca de £122 milhões (cerca de R\$ 500 milhões) com o esquema.

Com a ampliação da área de restrição, o TfL espera que os congestionamentos caiam mais 15%.

Críticas

Mas críticos temem que os descontos de 90% que serão dados a 55 mil residentes do oeste de



tionamentos continuam

Londres possam atrapalhar os benefícios do pedágio urbano.

“A inclusão de mais residentes no esquema de descontos pode significar um aumento no congestionamento na zona já existente, reduzindo os benefícios observados nos últimos anos com o pedágio urbano”, disse Brian Cooke, presidente da organização London Travelwatch, que monitora os transportes da cidade.

Segundo ele, seria melhor ter criado um sistema com duas zonas, ao invés de uma grande área de restrição.

Para Angie Bray, do partido Conservador, o tráfego está mais lento em Londres apesar do pedágio.

“Menos carros estão usando as ruas, mas o congestionamento aumenta. As razões são mau planejamento e mau uso do espaço urbano”, disse Bray.

(Com informações da BBC).

Notas internacionais

Alemanha planeja mudar IPVA e proibir fumo no trânsito

O ministro alemão dos Transportes, Wolfgang Tiefensee, planeja mudar ainda este ano o cálculo do Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) para tentar forçar uma redução da poluição do ar. "O imposto deverá se basear em critérios ecológicos e não na potência do motor", anunciou Tiefensee. Pelos planos do ministro, quanto mais o veículo emitir dióxido de carbono ou outros gases poluentes tanto mais elevado será o IPVA e vice-versa. "As montadoras precisam fazer mais pelo meio ambiente", disse. Proprietários de carros extremamente "limpos" em termos ambientais poderiam até ser beneficiados com isenção parcial do IPVA. Berlim tem planos também para acabar com as "emissões" dentro dos veículos. A encarregada do governo para questões ligadas às drogas, Sabine Bätzing, disse que está sendo avaliada a possibilidade de proibir os motoristas de fumarem ao volante. Ela admitiu que a medida pode ser interpretada como intervenção na esfera privada. "Mas a segurança no trânsito e a proteção à saúde têm prioridade", disse.

Motoristas novatos sem álcool

O governo federal alemão quer proibir motoristas novatos de consumirem qualquer quantidade de álcool antes de dirigir. A regra seria válida durante os dois primeiros anos após a obtenção da carteira de motorista. A atual legislação permite uma concentração máxima de 0,5g de álcool por litro de sangue, sem distinguir entre o grau de experiência ou a idade dos condutores. Infrações à regra podem ser punidas com multa de 125 euros e dois pontos na carteira de motorista. O projeto deverá ser analisado e votado pelo Bundestag durante o verão europeu e tem boas chances de ser aprovado. O objetivo do governo alemão é reduzir as mortes no trânsito causadas pelo consumo de álcool, principalmente entre jovens. Segundo o Departamento Federal de Estatísticas, 20% dos mortos e feridos em acidentes de trânsito no ano de 2005 tinham entre 18 e 25 anos. Apenas 8% da população alemã está nesta faixa etária.

Transporte coletivo

O governo alemão também irá elaborar projeto de lei proibindo o fumo em todos os meios de transporte coletivo, bem como em todos os prédios públicos federais. A proibição valerá para trens, táxis, ônibus e aviões, além de aeroportos e estações ferroviárias. Da mesma forma, será proibido fumar em todos os prédios do governo federal, incluindo tribunais e fundações. Outra medida a integrar o pacote antifumo é a elevação da idade mínima para compra de cigarros de 16 para 18 anos.

Mortes e poluição

A morte por poluição atmosférica não é um problema novo nem restrito. Em 1997, a Organização Mundial de Saúde já relacionou 700 mil mortes anuais à poluição. Uma pesquisa publicada pela revista *Science* em 2001 fez a seguinte projeção para 2020: se a Cidade do México, Nova York, Santiago e São Paulo baixassem em 10% sua emissão de gases poluentes, seria possível evitar 64 mil mortes e 65 mil casos de bronquite crônica por ano nessas cidades.

Segundo o recente relatório da UE, a poluição também reduz a expectativa média de vida dos europeus em cerca de nove meses. Os especialistas calculam ainda que essa mesma poluição obrigue todos os anos cada trabalhador da UE a ficar meio dia em casa, por ordem médica, e provoque gastos adicionais de 80 bilhões de euros por ano aos sistemas de saúde. (D-Welle).

Xô, abandono!



Anderson Maciel

Por alguns anos as estradas do Paraná foram literalmente abandonadas. O processo nasceu da má gestão da coisa pública, com proposital e criminoso sucateamento da malha rodoviária. O golpe de misericórdia no que havia restado de nossas estradas veio com a febre privacionista dos neoliberais que, por meio do pedágio, privilegiou grandes grupos econômicos e relegou a um segundo plano os antigos caminhos construídos com o suor do povo paranaense.

Com boa parte das estradas resumida em buracos, foi mais fácil à concessão dos principais trechos rodoviários para a iniciativa privada. À época, parte dos veículos de comunicação alguns por implícito e inconfesso compromisso econômico com as empresas concessionárias do pedágio e outros por ignorância mesmo noticiava aos quatro ventos uma suposta incapacidade do Estado de gerir o patrimônio do povo. Na realidade, o que se escondeu o tempo todo era que neoliberais não passavam de maus administradores do dinheiro público e que desta forma estavam se livrando de suas responsabilidades.

20

Detran/PR é parceiro na recuperação da malha rodoviária paranaense e na consolidação das Estradas da Liberdade

A maldade arquitetada aqui se fez aos poucos e completou-se com as praças de pedágio espalhadas pelo território do Paraná. Os motoristas, órfãos de rodovias estaduais em bom estado as deixaram e tiveram que aceitar a única opção que lhes foi dada, as rodovias exploradas por meia-dúzia de empresas privadas.

Porém, a malha rodoviária estadual é patrimônio do povo paranaense e não pode ser deteriorada até o ponto de não existir mais. Não é justo para o contribuinte que já paga uma carga alta de

impostos, seja obrigado, também, a pagar uma fortuna na forma de pedágios que não visam ampliação nem melhoria das estradas. É preciso que exista, no Paraná, alternativas a essas estradas particulares, que têm o interesse do lucro acima do bem estar da população.

Por isso, desde 2003 foram retomados os investimentos em construção, recuperação e manutenção da malha rodoviária paranaense, que contaram, nos últimos quatro anos, com o esforço e atenção especial do governo Roberto Requião. De 2003 a 2006 foram investidos mais de um bilhão de reais nas estradas do Paraná, possibilitando que cinco mil quilômetros de rodovias fossem recuperadas, pavimentadas e duplicadas. “Durante as festas de fim de ano pude perceber que as estradas do interior estão bem melhores. Fui para Tapejara, Noroeste do estado, e estava um tapete. Muito mais segura devido às condições do asfalto e da sinalização, ao contrário de anos anteriores, quando as visitas aos parentes do interior eram extremamente desgastantes por conta das rodovias esburacadas e mal cuidadas”, afirma o comerciante William Mistreli, que mora em Curitiba.

Entre as principais obras está a pavimentação da PR-092, que liga Rio Branco do Sul a Cerro Azul na região do Vale do Ribeira. Ao todo foram investidos R\$ 30 milhões na recuperação de 54 quilômetros de estradas, o que contribuirá para o melhor escoamento da produção de cítricos da região, uma das mais carentes do Paraná. Durante os últimos anos a região contabilizou perdas significativas em sua economia devido às condições precárias em que a rodovia se encontrava. Ainda na PR-092, foram recuperados 74 quilômetros de estradas entre Santo Antônio da Platina a Wenceslau Braz. Há anos este trecho estava esquecido, o que transformou a estrada em uma rota repleta de buracos, prejudicando a economia local. Ao todo foram investidos R\$ 45 milhões para a revitalização do principal corredor de escoamento do Norte Pioneiro.

No oeste do estado, duas obras totalizaram 80 quilômetros de estradas recuperadas e duplicadas, contribuindo ainda mais para o desenvolvimento da região, uma das mais importantes do Paraná. No início de fevereiro deste ano foram entregues 35 quilômetros do trecho duplicado da rodovia entre Cascavel e Toledo (BR-467). Apesar de ser uma rodovia federal, o governo do Paraná solicitou a delegação para duplicar este trecho, afinal, há anos já necessitava de uma ampliação desta rodovia para acompanhar o crescimento econômico da região. Ainda como parte desta obra, serão entregues até o fim de 2007 outros 10 quilômetros de rodovia duplicada que fazem parte do perímetro urbano de Cascavel.

A recuperação da rodovia PRT-163, que liga Toledo a Quatro Pontes, sofria desde 1998 com a lentidão de suas obras, parcialmente concluídas no final de 2002. O descaso afetava não apenas a região, mas também o restante do estado e o vizinho Mato Grosso do Sul, que utiliza o trecho para escoar sua produção até o porto de Paranaguá. Em 2003, o Departamento de Estradas e Rodagens do Paraná (DER) concluiu que, para a obra ser realmente finalizada, ainda faltavam seis quilômetros de terraplanagem e 10 de pavimentação do acesso a Quatro Pontes e do contorno de Toledo. Em outubro de 2005, após investir R\$ 19,5 milhões, o governo do Paraná entregou o trecho de 35 quilômetros totalmente recuperado.

Capital e áreas rurais

A população de Curitiba sempre contou com o apoio do governo do Estado para as obras de melhorias que a cidade

necessita. E para colocar ponto final em um dos grandes imbróglis rodoviários da capital, o Contorno Norte, foram investidos R\$ 10 milhões.

A zona Norte da cidade convivia há mais de 15 anos com o tráfego de veículos pesados que conturbavam o trânsito da região. Com a conclusão do lote 2 do Contorno Norte de Curitiba (8,7 quilômetros) foi possível melhorar o trânsito e diminuir os acidentes.

Fora as grandes obras rodoviárias, o governo também investiu na recuperação das estradas rurais. O pequeno produtor contará com 821 quilômetros de estradas rurais recuperadas, o que possibilitará que sua produção não tenha perdas até chegar aos grandes centros comerciais.

Detran/PR e as Estradas da Liberdade

O Departamento Estadual de Trânsito (Detran/PR) é responsável por grande parte dos investimentos em estradas no Paraná. Dentro do orçamento anual da autarquia, já está previsto repasse ao Departamento de Estradas e Rodagens (DER) de verbas que serão usadas na construção e recuperação das estradas. “O compromisso da autarquia

com o governo do estado e com os paranaenses é cumprido todos os anos. Só nos últimos dois anos foram repassados R\$ 360 milhões para o DER. Desta forma, as taxas recolhidas pelo Detran retornam para sociedade em forma de estradas e sinalização”, afirma o coronel David Antônio Pancotti, diretor do Detran/PR.

No início de 2007 o governador do Paraná, Roberto Requião, anunciou o projeto Estradas da Liberdade. O plano do governador é construir uma completa e eficiente rede de estradas que sirvam de alternativa as rotas pedagiadas. Além dos motoristas que não serão mais obrigados a pagar taxas de pedágio, as Estradas da Liberdade serão mais um combustível para economia paranaense, já que para o escoamento da produção, os caminhões terão seus custos de circulação reduzidos.

Engenheiros do DER já trabalham no projeto, e a partir dos levantamentos iniciais, a previsão é que sejam investidos R\$ 200 milhões já em 2007. Parte deste investimento conta com o apoio direto do Detran/PR, fortalecendo assim a parceria entre Detran e DER, que continuará a beneficiar a população do estado e contribuir para o crescimento da economia do Paraná.



Estradas da Liberdade

Depois de recuperar as rodovias paranaenses, o Governo do Paraná vai trabalhar na articulação das vias estaduais com o objetivo de criar corredores de transporte que sirvam de alternativas às rodovias pedagiadas.

A partir deste ano, serão aplicados mais R\$ 200 milhões em cinco rotas para o estabelecimento e manutenção das rotas que vão baratear os custos de transporte no Paraná.

Rota 1

Curitiba Londrina (Via Estrada do Cerne)

Desvia de 4 praças de pedágio
Rodovia: PR-090

Cidades: Curitiba, Campo Largo, Piraí do Sul, Ventania e Jataizinho

O primeiro eixo vai ligar Curitiba à região de Londrina, via Estrada do Cerne. Será uma alternativa para a rodovia do Café, e quando estiver concluída vai evitar quatro praças de pedágio. O Exército Brasileiro já trabalha na primeira fase da pavimentação da histórica Estrada do Cerne.

Rota 2

Sudoeste Curitiba

Desvia de 4 praças de pedágio
Principais Rodovias: PRT-163,

PRT-280, BR - 476 (DNIT)

Cidades: Francisco Beltrão, Pato Branco, Palmas, União da Vitória, Lapa.

A segunda rota faz a conexão do Sudoeste do Paraná com a região Metropolitana de Curitiba. São cerca de 500 quilômetros de extensão que desviam de mais quatro praças de pedágio. O governo federal já programou a recuperação da BR-476 entre Lapa e União da Vitória, que não é de responsabilidade do Estado.

Rota 3

Maringá Cascavel - Foz

Desvia de 4 praças de pedágio
Principais Rodovias: PR-323, PR-486, BR-467

Cidades: Maringá, Cianorte, Umuarama, Toledo, Cascavel, Céu Azul
Para ligar as regiões Noroeste e Oeste sem o pagamento de pedágio, o Governo do Paraná vai estabelecer uma rota entre Maringá, Cascavel e Foz do Iguaçu. Este caminho abre a possibilidade de evitar quatro praças.

Rota 4

Campo Mourão Ponta Grossa

Desvia de 1 praça de pedágio
Principais Rodovias: BR-487, PR-239

Cidades: Campo Mourão,

Cândido de Abreu, Manoel Ribas

A quarta opção evita uma praça e faz a ligação entre Campo Mourão e Ponta Grossa através de Reserva e Cândido de Abreu. Apesar de ter apenas uma praça, é uma rota bastante importante por passar em uma região de baixo IDH (Índice de Desenvolvimento Humano). O aumento do fluxo de veículos vai naturalmente ajudar a desenvolver os municípios da região.

Rota 5

Paranavaí Londrina

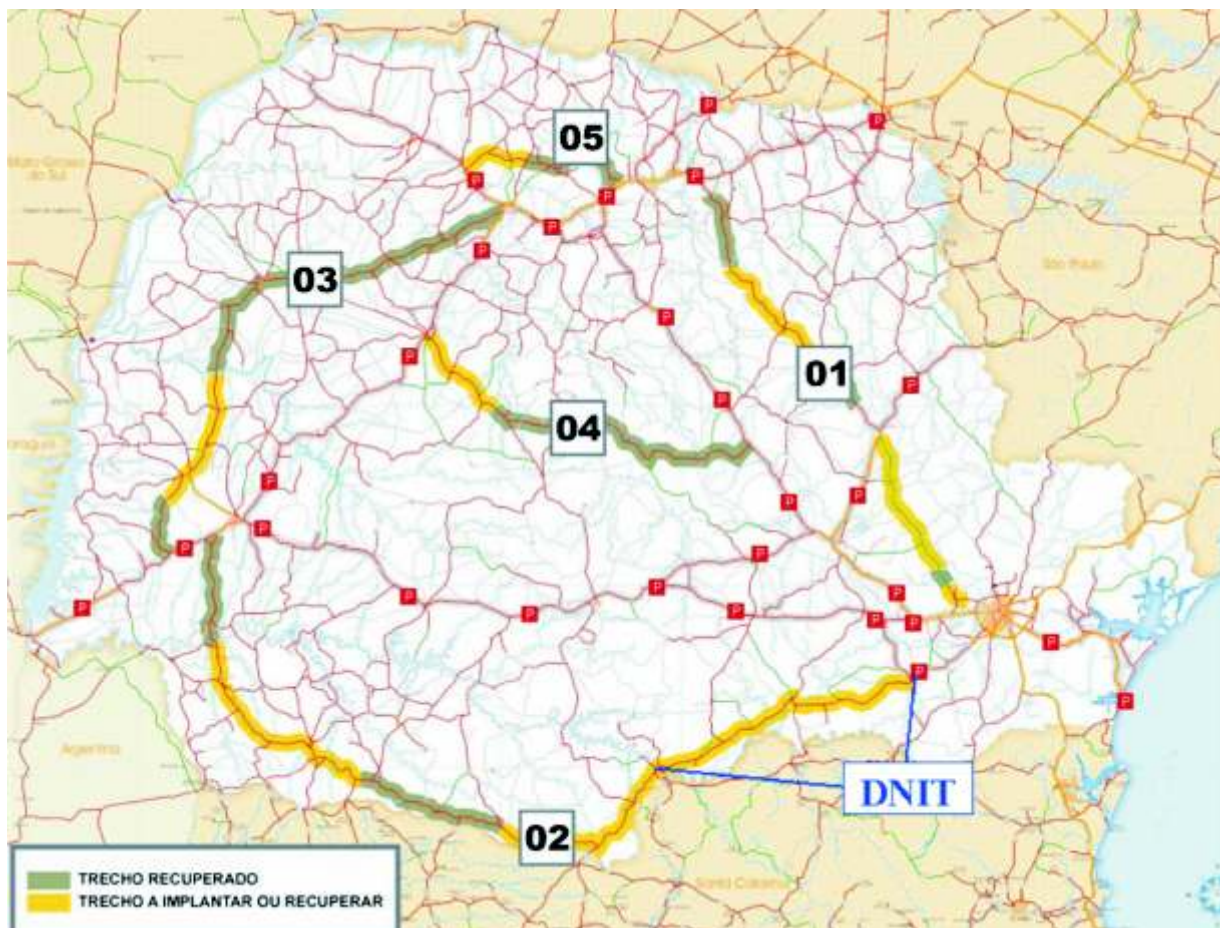
Desvia de 3 praças de pedágio
Rodovia: PR-218

Cidades: Rolândia, Jaguapitã, Astorga, Atalaia

A viagem entre Paranavaí e Londrina em pouco tempo também poderá ser feita sem a cobrança do pedágio. O quinto eixo conecta as duas cidades por meio da rodovia entre Rolândia, Jaguapitã, Iguaraçu, Astorga e Atalaia.



**ESTRADAS DA
LIBERDADE**



Financiamentos e transferência

Veículos com financiamento ou leasing não podem ser transferidos para o proprietário durante o pagamento

Vanussa Popovicz

O cuidado com os documentos do veículo depois que o financiamento chega ao fim deve ser um hábito. Quando o veículo é registrado como *leasing*, ou seja, o proprietário pagante é arrendatário da empresa que vendeu o veículo, após o término da dívida a pessoa tem 30 dias para efetuar a Transferência de Propriedade junto ao Detran/PR. Ao contrário, o proprietário comprador do veículo receberá uma multa grave, no valor de R\$ 127,69 e perderá cinco pontos na carteira, conforme o artigo 233 do Código de Trânsito Brasileiro.

No caso do financiamento simples não há prazo para efetuar a transferência. Porém, enquanto o proprietário não comparecer ao Detran para retirar a observação de financiamento do veículo, ele não poderá ser vendido para outra pessoa. “A própria financiadora entra na base de dados de sistema de gravames, informa que a dívida foi quitada e

libera o sistema de restrição para o Detran tirar a observação do documento quando o proprietário solicitar”, explica Cícero Pereira da Silva, coordenador de veículos do Detran/PR.

A baixa de gravame pode ser feita logo após a quitação da dívida. Para isso, é necessário comparecer ao Detran/PR com os documentos de Certificado de Registro de Veículo (CRV), Certificado de Registro de Licenciamento de Veículo (CRLV), comprovante de residência com menos de 90 dias, vistoria e decalque do chassi para confirmação dos dados do veículo. Na abertura do processo, o proprietário deverá pagar uma taxa no valor de R\$ 38,08 para a emissão do CRV e outra taxa de R\$ 20,29 para a liberação do gravame. Caso a alteração seja por *leasing*, existe a taxa de transferência de R\$ 25,40.

Paulo Pedroso da Silva, 32 anos, mestre de obras, fez a transferência de um veículo com baixa de gravame. Ele pagou o veículo à vista e o antigo proprietário, que havia financiado, não efetuou a solicitação da retirada da restrição. “Vou conversar com ele para ele pagar a taxa”. Silva tem uma moto financiada. “É a segunda que eu financio. A primeira já quitei e não estou mais com ela, só que a financiadora não avisou que era preciso tirar a restrição, só avisou que o documento estava liberado no Detran. Ainda bem que o procedimento é simples, rápido e barato”, afirma.

Ao final do pagamento do financiamento, no Sistema Nacional de Gravames deve constar a liberação da restrição. Com a observação de financiamento no documento do veículo, o mesmo não pode ser transferido para um terceiro se a dívida estiver em aberta. Caso o proprietário queira vender o veículo sem quitar o financiamento, deve procurar a financiadora para transferir a dívida ao novo comprador.




Paulo Pedroso da Silva que fez a transferência de veículo com baixa de gravame

Mapa da violência

Ivan Richard





Mortes causadas por acidentes de trânsito sobem 20,8% entre 1994 e 2004

Brasília - O número de mortes causadas por acidente de trânsito cresceu 20,8% no período entre 1994 e 2004, segundo os dados do estudo Mapa da Violência dos Municípios Brasileiros, divulgado no final de fevereiro, em Brasília. O número de óbitos decorrentes desta razão passou de 29.527, em 1994, para 35.674 em 2004, ficando acima do crescimento populacional do país, no mesmo período, que foi de 16,5%.

O mapa, realizado pela Organização dos Estados Ibero-americanos para Educação, a Ciência e a Cultura (OEI) com apoio do Ministério da Saúde, revelou que as mortes por homicídios no Brasil concentram-se em 556 dos 5.560 municípios brasileiros, ou seja, cerca de 10% das cidades do país. Diferentemente dos casos de homicídios, as mortes ocasionadas por acidentes de trânsito estão “muito mais espalhadas” pelo país.

De acordo com o estudo, se, nos homicídios, os 10% de maior índice de ocorrência concentravam 42% da população total, as mortes por acidente de trânsito representam apenas 7,9%. “Se a média de habitantes nos 10% de municípios com maiores índices de homicídio era 135,3 mil por cidade, a média municipal, no caso das mortes por acidentes de transportes é de 25,4

mil por município”, diz o texto da publicação.

O estudo aponta como principais causas dos óbitos por acidente de trânsito a má conservação das estradas, falta de sinalização e até a cultura viária da população - muitas vezes alta velocidade e imprudência. Entre 1994 e 2004, mostra o mapa, uma queda generalizada nas taxas de todas as faixas etárias, menos a dos 20 aos 30. Na faixa que compreende as pessoas entre 20 e 24 anos foi registrado um crescimento no índice de mortes de 11,1% e na faixa 25 a 29 anos o incremento foi de 8,9%.

“O problema se agrava nos finais de semana, quando cresce 72,4% para a população em geral, e

1321,6% entre os jovens”, revela o estudo. Na comparação internacional com 84 países, o Brasil ocupa a 16ª posição na mortalidade geral e 26ª quando se trata de mortalidade juvenil.

Entre os dez municípios com maiores taxas médias de óbito por acidentes de transporte, em cada 100 mil habitantes, três são cidades paulistas, Barra do Turvo (1º), Rifaina (2º) e Miracatu (4º). Outros dois municípios, Crixás do Tocantins (3º) e Oliveira de Fátima (10º), pertencem ao estado de Tocantins, e o restante aos estados do Rio Grande do Sul - Marques de Souza (5º) e Tio Hugo (8º) -, e Goiás - Urati (6º) e Cumari (9º) -, e Minas Gerais - São Gonçalo do Rio Abaixo (7º). (ABr).



A MISÉRIA

COMO CAUSA DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO

NO BRASIL

Carlos David Nassi
Universidade Federal do Rio de Janeiro/COPPE
Rudel Espíndola Trindade Junior
Universidade Federal de Mato Grosso do Sul

RESUMO

Este artigo utiliza como ferramenta de análise estatística de acidentes de trânsito, nas capitais dos Estados brasileiros e na capital federal, indicadores de exclusão social combinados com indicadores tradicionais, como vítimas fatais por habitantes e por veículos, na caracterização dos fatores causais dos acidentes; e traça um paralelo entre a miséria e a ocorrência dos acidentes, verificando que as capitais que apresentam os maiores índices de exclusão social são as que, também, possuem as maiores taxas de fatalidade do trânsito.

ABSTRACT

This article uses social exclusion indicators combined with traditional data, such as: fatal victims per inhabitants and per vehicles, to elaborate statistical analysis of road traffic accidents, in all Brazilian capitals. The combined set of data characterizes the casual accident factors and makes a parallel between misery and the occurrence of accidents. It can be observed that the capital-cities which have the biggest social exclusion indexes are also the ones which have the biggest fatal transit taxes.

1. INTRODUÇÃO

A necessidade de entendimento dos mecanismos inerentes à ocorrência dos acidentes de trânsito tem levado inúmeros pesquisadores a buscar novos enfoques e correlações entre os fatores causais. Uma das linhas de pesquisa mais recente tem sido a análise das estatísticas de acidentes não somente por indicadores tradicionais, ou seja, os mais comumente utilizados pelos órgãos de trânsito, como os que relacionam os acidentes com a frota e com a população, devido ao entendimento de que estes índices podem não refletir, a contento, a violência no trânsito de um país ou de uma região, podendo, inclusive, distorcer a real situação.

Há uma busca constante por fatores de correspondência entre os acidentes e as características socio-econômicas mais abrangentes, que incluam outras dimensões da condição humana, não apenas sua dimensão econômica, permitindo relações mais diretas com os elementos do desenvolvimento humano. O estabelecimento de indicadores de exclusão social no

Brasil, já há algum tempo, vem sendo utilizado por diversas instituições, no sentido de procurar quantificar e delimitar as áreas atingidas pela miséria e possibilitar a compreensão de suas causas e o correto estabelecimento das políticas públicas.

O presente artigo tem como objetivo estudar as relações entre o número de óbitos por acidente de trânsito, com base em seus tradicionais indicadores, e sua relação com os índices de exclusão social, como: saúde; renda; violência; e educação. Ou seja, visa a estudar a relação entre miséria e acidentes de trânsito.

Estas relações serão aplicadas de modo seletivo e hierarquizado, nas capitais brasileiras, de modo a possibilitar a extração de dados que permitam expandir a discussão sobre assunto de vital relevância para o entendimento dos acidentes: a análise das estatísticas.

A ausência de informações confiáveis, referentes aos acidentes de trânsito, dificulta o traçado de cenários nesta área. Instituições e pesquisadores têm procurado desenvolver trabalhos que permitam uma visão mais ampla e clara sobre os acidentes e suas causas. Neste

trabalho, procura-se analisar umas das muitas facetas envolvidas na ocorrência dos acidentes, já que a miséria e suas características, como: o analfabetismo; a deficiência na formação de condutores e demais usuários; a manutenção precária dos veículos; a lentidão da justiça; o policiamento insuficiente e mal preparado; e o lastimável estado de conservação das vias são fatores determinantes para o estado atual do trânsito no Brasil.

2. REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

Segundo estudo realizado por Kilsztajn et al. (2001), para uma política consistente de prevenção dos acidentes de trânsito, há a necessidade de se estudar os fatores que possam explicar o maior número de óbitos por veículos nas regiões com menor número de veículos por habitante. Nesse estudo, os autores consideram que, no Brasil, a utilização do número de óbitos por veículo como indicador do grau de violência no trânsito inverte os resultados derivados da utilização da taxa mortalidade por acidentes de trânsito (número de óbitos e da população residente).



Kilsztajn et al. (2001) apontam que na análise dos fatores que poderiam explicar a relação inversa entre veículos por habitante e óbitos por veículo, deve-se considerar que as regiões e os países mais desenvolvidos, e com maior número de veículos por habitante, via de regra, apresentam frotas mais novas e de melhor qualidade, além de melhor treinamento de motoristas, fiscalização, projeto viário, sinalização e disciplina no trânsito. O estudo aponta: “O maior número de veículos de uma área em relação à outra não significa apenas maior número de pessoas com necessidade de conhecer e aplicar as regras de trânsito, mas que a história do seu processo de aprendizagem para interagir com o veículo é mais antiga”.

Barros et. al. (2003) ressaltam que uma questão importante no estudo dos acidentes de trânsito seria que medidas de ocorrência utilizar. No trabalho citado foram utilizadas taxas de mortalidade por 100 mil habitantes e por 10 mil veículos registrados. No entanto,

prossegue o estudo, essas taxas envolvem distorções consideráveis. Segundo os autores, o desejável seria calcular taxas de acidente por quilômetro rodado ou por tempo de utilização dos veículos. No entanto, afirmam que esses denominadores são praticamente impossíveis de serem obtidos, na atual conjuntura dos sistemas estatísticos oficiais do Brasil.

Quanto à utilização de indicadores de desenvolvimento, Neri (2003) explica que “a adoção de uma linha de miséria oficial é a primeira meta a ser atingida, se queremos ter metas de redução de miséria”. O autor acredita que o ataque à ignorância exige inteligência, e que os pobres merecem algo mais do que políticas pobres. Admite, que não basta contar miseráveis, mas os mais miseráveis deveriam contar mais nas formulações sociais.

Neves (2001) considera que a banalização da violência, em relação à vida das camadas mais empobrecidas da população brasileira, transformou os horrores constantemente divulgados pela

imprensa em condições exóticas. Nenhuma política de imposição de instrumentos de proteção ou nenhuma ação fiscalizadora do desrespeito à vida alcançam grande sucesso.

Ainda que tais mazelas e misérias sejam, muitas vezes, exibidas dramaticamente pela morte coletiva em acidentes de trânsito, nenhuma ação se torna exemplar no sentido de impedir o uso de meios de transporte inseguros.

Inúmeros estudos internacionais também vêm enfocando a relação entre pobreza e acidentes. Lagerwall (2003) aponta que a pobreza tem diferentes indicadores, em função de suas realidades regionais. Porém, a determinação destes indicadores tem servido para estabelecimento de padrões de reabilitação. Esclarece que a pobreza expõe as pessoas ao risco, em virtude de desenvolverem trabalhos em condições desfavoráveis e sem garantias de segurança. Com menos educação, as oportunidades se restringem, levando a trabalhos em condições precárias e perigosas.

Nos Estados Unidos, o maior índice de mortalidade de jovens e adolescentes não é causado por drogas ou outras violências externas, mas pelos acidentes de trânsito. Em 1999 morreram 7.297 jovens, entre um e dezenove anos, devido aos acidentes. Jovens negros e hispânicos apresentam taxa de fatalidade três vezes maior do que os brancos. Os especialistas consideram que os fatores primordiais para estes acontecimentos são a falta de educação e os fatores culturais, principalmente dos imigrantes, que fazem com que estas pessoas não utilizem o cinto de segurança, por exemplo. A pobreza é outro fator, que faz com que os pais não tenham recursos suficientes para comprar assentos adequados para seus filhos transitarem com segurança (Brogan, 2002).

Pelos estudos relacionados, verifica-se forte tendência de utilização de diferentes indicadores, que não somente os tradicionalmente utilizados, mas principalmente os com acentuado viés social, no entendimento da dinâmica socioeconômica, assim como na análise das estatísticas de acidentes de trânsito, como forma de relacioná-las, de modo mais consistente, com a realidade social do país.

3. DESENVOLVIMENTO

3.1. Abordagem

Neste estudo serão relacionados os seguintes índices, divulgados pelo Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), órgão responsável pelo

gerenciamento dos dados de acidentes de trânsito no Brasil: Vítimas fatais/10.000 veículos, Vítimas fatais/100.000 habitantes e o Índice de Exclusão Social, apresentado pelo Atlas da Exclusão Social (Campos et al., 2003).

No levantamento e cruzamento das informações optou-se pela utilização dos dados relativos às capitais dos Estados brasileiros, embora devemos considerar que são cidades atípicas no contexto dos Estados e que não os representam adequadamente. Isto se deu em razão da falta de informações confiáveis sobre os acidentes em alguns Estados. Como exemplo da precariedade dos dados, o Denatran, em seu Anuário Estatístico, até o momento só divulgou os dados de 2002, assim mesmo de forma incompleta. Quatro Estados tiveram seus dados de fatalidades reportados parcialmente, sendo três (Espírito Santo, Minas Gerais e Rio de Janeiro) extremamente importantes em relação ao trânsito brasileiro, já que possuem extensa malha rodoviária e numerosa frota.

3.2. Indicadores

Além dos indicadores de fatalidade, vítimas fatais/10.000 veículos e vítimas fatais/100.000 habitantes, procurou-se avaliar os acidentes tendo como base o índice de exclusão social. O conceito de exclusão social é extremamente útil ao apontar para três dimensões importantes da vulnerabilidade social: ele supõe uma abordagem dinâmica do fenômeno,

centrando-se mais sobre os processos e transições que sobre situações específicas; mais sobre grupos, comunidades e relações sociais que sobre indivíduos; mais sobre as interações entre as diferentes dimensões da vulnerabilidade e da privação do que sobre um destes aspectos separadamente. (Carneiro, 2003).

No Atlas da Exclusão Social (Campos et al., 2003), o termo exclusão social tem um significado mais amplo do que o utilizado costumeiramente. O índice mais usual para avaliação de níveis de bem-estar social e econômico é o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), calculado pela Organização das Nações Unidas (ONU) e que leva em conta fatores como longevidade, renda e alfabetização. Para calcular o Índice de Exclusão Social os autores acrescentaram dados ligados à qualidade de vida da população. Os principais indicadores computados foram: Índice de escolaridade, de alfabetização, de pobreza, de desigualdade social, de emprego formal, de concentração de jovens e de violência.

O Índice de Exclusão Social varia de zero (piores condições de vida) a um (melhores condições).

Na Tabela 1 encontra-se a estratificação dos municípios brasileiros. No ano de 2000, o Índice de Exclusão Social do Brasil era 0,527. Dentre os municípios, São Caetano do Sul/SP apresentava o melhor valor: 0,740 e Jordão/AC o pior valor: 0,025. Com relação aos Estados, o índice do Maranhão era de 0,197 (pior valor) e do Distrito Federal 0,850 (melhor valor).



Tabela 1: Índice de Exclusão Social - Municípios - Brasil 2000

Índice de Exclusão Social	Quantidade de Municípios	(%)
0,000 a 0,312	470	8,5%
0,313 a 0,381	2.971	53,9%
0,382 a 0,588	1.778	32,3%
0,589 a 1,000	288	5,2%
Total	5.507	

Fonte: Atlas da Exclusão Social no Brasil (Campos et al., 2003)

Os elaboradores do Atlas da Exclusão Social alertam: “a utilização de índices médios em cada município gera algumas distorções no resultado final. Nas grandes cidades esse problema se mostra de maneira contundente. Por exemplo, na capital paulista, que apesar de contar com grande parcela da população em condições precárias, o índice de desigualdade está entre os

melhores do país, pois a minoria que desfruta de alta renda acaba por equilibrar a situação do município. Ainda assim, o trabalho se mostra bastante eficaz na identificação dos maiores problemas do país. Em tempos de luta contra a fome e a desigualdade, a comparação entre as diversas cidades brasileiras aponta que há muito a se fazer no combate à exclusão social”.

3.3. Correlação e Análise dos Dados

As capitais foram agrupadas em dois conjuntos, estabelecendo-se como pertinência a média brasileira, após a normalização dos dados, quando forem utilizados os indicadores vítimas fatais/10.000 veículos e vítimas fatais/100.000 habitantes, e as faixas de corte, estabelecidas na Tabela 1, quando o índice de exclusão social for utilizado.

Com relação às taxas de fatalidades, dois conjuntos de capitais foram estabelecidos (Tabela 2, Faixas 1 e 2). Dois outros conjuntos foram criados (Tabela 2, Faixas 3 e 4), em função da classificação pelo índice de exclusão social. Após a interseção dos elementos estabelecidos nas Faixas 1 a 4 da Tabela 2, obteve-se três conjuntos de capitais, que estão representados na Tabela 3.

Tabela 2: Distribuição das capitais brasileiras segundo a média de vítimas fatais por 10.000 veículos e por 100.000 habitantes, e índice de exclusão social

Capitais	Vítimas Fatais	Frota	População	Vít Fatais 10.000 veíc.	Vít Fatais 100.000 hab.	Índice de Exclusão Social
Brasil	18.877	34.284.967	169.872.856	5,5	11,1	0,527
Macapá	104	33.124	283.308	31,4	36,7	0,493
Rio de Janeiro	2.406	1.466.030	5.857.904	16,4	41,1	0,505
Boa Vista	79	45.390	200.568	17,4	39,4	0,519
Manaus	351	203.109	1.405.835	17,3	25,0	0,521
Cuiabá	154	128.611	483.346	12,0	31,9	0,522
Rio Branco	46	43.312	253.059	10,6	18,2	0,526
Porto Velho	60	56.057	334.661	10,7	17,9	0,536
Goiânia	242	507.446	1.093.007	4,8	22,1	0,547
Aracaju	94	163.894	461.534	5,7	20,4	0,552
João Pessoa	98	114.649	597.934	8,5	16,4	0,576
Salvador	351	375.911	2.443.107	9,3	14,4	0,594
Fortaleza	319	406.057	2.141.402	7,9	14,9	0,595
Palmas	21	32.899	137.355	6,4	15,3	0,595
São Luís	84	107.091	870.028	7,8	9,7	0,596
Vitória	38	97.613	292.304	3,9	13,0	0,596
Natal	76	154.693	712.317	4,9	10,7	0,597
Recife	147	304.488	1.422.905	4,8	10,3	0,599
Maceió	70	117.251	797.759	6,0	8,8	0,608
Teresina	67	123.002	715.360	5,4	9,4	0,652
Porto Alegre	154	500.384	1.360.590	3,1	11,3	0,667
Belo Horizonte	238	742.115	2.238.526	3,2	10,6	0,694
São Paulo	1.137	4.213.988	10.434.250	2,7	10,9	0,708
Florianópolis	33	154.039	342.315	2,1	9,6	0,710
Brasília	165	688.443	2.051.146	2,4	8,0	0,730
Belém	64	151.674	1.280.614	4,2	5,0	0,752
Campo Grande	47	210.562	663.621	2,2	7,1	0,761
Curitiba	78	774.462	1.587.315	1,0	4,9	0,815

Fontes: Denatran-Anuários Estatísticos de Acidentes de Trânsito - 2001/02; IBGE-Censo-2000; Atlas da Exclusão Social

Testou-se a correlação entre o índice de exclusão social e a média das duas taxas de acidentes (vítimas fatais/10.000 veículos e vítimas fatais/100.000 habitantes), obtendo-se um coeficiente 0,438 (correlação positiva moderada).

Na Tabela 3, as capitais brasileiras foram agrupadas em conjuntos, utilizando-se como critério para preenchimento a superposição das Faixas estabelecidas na Tabela 2. Dividiu-se, então, as capitais em três conjuntos (Tabela 3, Grupos 1 a 3), hierarquizados em função da média, após a normalização dos dados, dos valores dos seguintes índices: Vítimas fatais/10.000 veículos; Vítimas fatais/100.000 habitantes; e Índice de Exclusão Social.

Na Tabela 3, o Grupo 1 foi estruturado com as capitais que se encontravam nas Faixas 1 e 3 da Tabela 2, isto é, apresentavam taxas de fatalidade acima da média brasileira e com índices de exclusão social intermediários. O Grupo 2 foi composto por capitais classificadas Faixas 1 e 4 da Tabela 2 (taxas de fatalidade acima da média brasileira e com índices baixos de exclusão social) e que estavam nas Faixas 2 e 3 (taxas de fatalidade abaixo da média brasileira e com índices intermediários de exclusão social). O Grupo 3 compreende capitais relacionadas nas Faixas 2 e 4 da Tabela 2 (taxas de fatalidade abaixo da média brasileira e com baixos índices de exclusão social).

Analisando-se a Tabela 3, verifica-se importante vínculo entre os índices de acidentes e de exclusão social. As capitais que apresentam os mais baixos indicadores de desenvolvimento social são as que apresentam as maiores taxas de fatalidade no trânsito. Pode-se verificar que a histórica divisão entre “ricos e pobres” nas regiões brasileiras afeta, também, a ocorrência dos acidentes de trânsito. Estas constatações permitem o estabelecimento de novos enfoques na análise e execução de medidas que visem à redução dos acidentes. Possibilita-se compreender que a situação de miséria em que se encontram muitas de nossas regiões produz, por meio de suas deficiências conjunturais, nefastos efeitos no trânsito.

4. CONCLUSÕES

A utilização dos indicadores sociais ou de desenvolvimento humano tem sido extremamente útil em alertar e esclarecer sintomas importantes de uma sociedade. Foi com este intuito que este estudo percebeu a necessidade de buscar explicações mais entranhadas sobre os acidentes de trânsito.

A violência atualmente verificada

Tabela 3: Distribuição das capitais brasileiras segundo a combinação da média de vítimas fatais por 10.000 veículos e por 100.000 habitantes, e o índice de exclusão social

Capitais	Vítimas Fatais	Vít. Fatais/ 10.000 veic.	Vít. Fatais/ 100.000 hab.	Índice de Exclusão Social
Brasil	18.877	5,5	11,1	0,527
Macapá	104	31,4	36,7	0,493
Boa Vista	79	17,4	39,4	0,505
Manaus	351	17,3	25,0	0,522
Rio Branco	46	10,6	18,2	0,519
Porto Velho	60	10,7	17,9	0,536
Fortaleza	319	7,9	14,9	0,552
São Luís	84	7,8	9,7	0,547
Rio de Janeiro	2.406	16,4	41,1	0,694
Cuiabá	154	12,0	31,9	0,596
Teresina	67	5,4	9,4	0,521
Maceió	70	6,0	8,8	0,526
Aracaju	94	5,7	20,4	0,595
João Pessoa	98	8,5	16,4	0,596
Salvador	351	9,3	14,4	0,597
Palmas	21	6,4	15,3	0,608
Goiânia	242	4,8	22,1	0,652
Belém	64	4,2	5,0	0,576
Natal	76	4,9	10,7	0,595
Recife	147	4,8	10,3	0,594
Campo Grande	47	2,2	7,1	0,599
São Paulo	1.137	2,7	10,9	0,667
Belo Horizonte	238	3,2	10,6	0,710
Vitória	38	3,9	13,0	0,752
Brasília	165	2,4	8,0	0,708
Porto Alegre	154	3,1	11,3	0,761
Curitiba	78	1,0	4,9	0,730
Florianópolis	33	2,1	9,6	0,815

Fontes: Denatran-Anuários Estatísticos de Acidentes de Trânsito-2001/02; IBGE-Censo-2000; Atlas da Exclusão Social-2003

ao longo de todo o território brasileiro apresenta novos significados, e o conhecimento das raízes deste problema, principalmente as de ordem econômica e social, podem possibilitar o devido equacionamento das políticas a serem desenvolvidas. Embora os homicídios tenham assumido a dianteira na escalada das mortes devido a externalidades, os acidentes de trânsito continuam se destacando, colocando o Brasil no rol dos países em que a tragédia dos acidentes se mostra de forma mais cruel (IBGE, 2004). Em paralelo à escalada da violência, vem avançando vigorosamente a miséria, que é considerada por muitos como uma forma de violência contra o cidadão, na medida em que a falta de acesso à escola, à alimentação, à saúde e à informação produzem uma mescla perigosa nas populações, gerando parceria imbatível: violência & miséria. A análise dos acidentes de trânsito, tomando-se como base apenas as

relações tradicionais, como mortes, frota e população, não é suficiente na busca por ações que levem ao pleno entendimento da trágica situação no Brasil. Não há como não serem considerados fatores como educação, saúde e renda no planejamento das medidas de prevenção e redução dos acidentes, visto que a miséria e seus malefícios influenciam diretamente o comportamento e atitudes dos usuários do trânsito, criando não somente bolsões de instabilidade social, mas áreas de grande concentração de acidentes.

Avaliando-se os dados apresentados neste estudo, pode-se constatar, de forma muito clara, a relação entre os indicadores de exclusão social e os acidentes de trânsito. As capitais brasileiras que apresentam elevados índices de miséria são, justamente, onde são encontradas as mais altas taxas de fatalidade no trânsito. A deterioração de setores

fortemente relacionados com a ocorrência dos acidentes, como a infraestrutura viária, o estado de conservação da frota e a capacitação dos condutores não foi contida em determinadas regiões, agravando, ainda mais, a rotina dos acidentes. Regiões que procuraram alternativas para suprir a demanda do trânsito, como a parceria de entidades privadas na administração rodoviária, programas de modernização da frota, investimentos em policiamento e fiscalização eletrônica, como também melhoria nos setores de resgate e aperfeiçoamento de seus órgãos de trânsito, estão conseguindo melhores resultados na busca pela redução das mortes.

A relação miséria x acidentes de trânsito, de certo modo, inverte a concepção, tão difundida, de que os acidentes seriam um mal do desenvolvimento, ou melhor, de regiões mais abastadas, populosas, com elevado grau de motorização, já que renda e mobilidade caminham juntas. Vê-se que a escassez de recursos e de condições adequadas de saúde, educação e renda impossibilitam que habitantes das regiões com alto grau de exclusão social

atingam condições necessárias de conscientização e conhecimento ao dirigir, não disponham de veículos em correto estado de conservação e circulem com ausência ou baixa fiscalização em estradas e ruas em precárias condições.

Ressalta-se a eterna ausência de dados confiáveis sobre o trânsito no Brasil. Situação que, além de contribuir para encobrir a real gravidade dos acidentes, impossibilita que técnicos e pesquisadores possam avançar na busca do entendimento das suas causas e efeitos. Muito poderia ser feito pelo trânsito brasileiro se houvesse esforços, principalmente dos órgãos oficiais, na compilação competente dos dados. Enquanto não obtivermos sucesso nesta área, continuaremos colhendo insucessos em nossas ruas e estradas.

Verifica-se, frente às considerações e dados apresentados, a necessidade de técnicos, pesquisadores e órgãos oficiais da área de trânsito atentarem para a miséria brasileira que, além dos seus já conhecidos danos, apresenta-se como causa destacada na crítica situação da violência do trânsito brasileiro.



REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Barros, A. J. D.; Amaral, R. L.; Oliveira, M. S. B.; Lima, S. C.; Gonçalves, E. V. (2003) *Acidentes de Trânsito com Vítimas: Sub-Registro, Caracterização e Letalidade. Cadernos de Saúde Pública, v. 19, nº. 4, Departamento de Medicina Social, Universidade Federal de Pelotas.*
- Brogan, P. (2002) *Traffic Accidents No. 1 Killer of Kids. Gannett News Service, Washington. Disponível em: <<http://www.detnews.com/2002/commuting/0211/29/a06-19490.htm>>.*
- Campos, A.; Pochmann, M.; Barbosa, A.; Amorin, R. (2003) *Atlas da Exclusão Social no Brasil - vol. 03 - Os Ricos no Brasil. Cortez Editora, São Paulo.*
- Carneiro, C. B. L.; Costa, B. L. D. (2003) *Exclusão Social e Políticas Públicas: Algumas Reflexões e Partir das Experiências Descritas no Programa Gestão Pública e Cidadania. Cadernos Gestão Pública e Cidadania, v. 28, Escola de Administração de Empresas da Fundação Getulio Vargas, São Paulo.*
- DENATRAN (2002) *Anuário Estatístico de Acidentes de Trânsito 2001/2002. Brasília.*
- IBGE (2004) *Síntese dos Indicadores Sociais-2003, Rio de Janeiro.*
- Kilsztajn, S.; Silva, C. R. L.; Silva, D. F.; Michelin, A. C.; Carvalho, A. R. ; Ferraz, I. L. B. (2001) *Taxa de Mortalidade por Acidentes de Trânsito e Frota de Veículos., Revista de Saúde Pública, v. 35(3): p. 262-8, Pontifícia Universidade Católica, São Paulo.*
- Lagerwall, T. (2001) *Disability World, v. 8 Mayo-Junio 2001 Disponível em: www.disabilityworld.org/05-06_01/news/lagerwallinterview.shtml*
- Neri, M. (2002) *Por uma Linha Oficial de Miséria, Conjuntura Econômica, dez. 2002, Centro de Políticas Sociais do IBRE/FGV, Rio de Janeiro.*
- Neves, D. P. (2001) *A Pobreza Como Legado, Revista de História Regional, v. 6(2): p. 149-173, Ponta Grossa.*
- Endereço dos autores:
Programa de Engenharia de Transportes - COPPE / UFRJ Tel.: (21)-1234-5678
Caixa Postal .. 68512 Fax: (21)-1234-5678
21945-970 Rio de Janeiro/RJ
E-mail: nassi@pet.coppe.ufrj.br e rudel@terra.com.br



ACIDENTES NO TRÂNSITO: QUANDO VOCÊ VÊ, JÁ ACONTECEU. DIRIJA COM ATENÇÃO.