



IMPRESSO
ESPECIAL
7220715500-DR/SPM
ABRAMCET
CORREIOS

IMPRESSO

ABRAMCET

Associação Brasileira de Monitoramento e Controle Eletrônico de Trânsito

news

Fevereiro de 2006 Ano III Edição 9

RODÍZIO DE RADAR FUNCIONA?

O rodízio de radares fixos nas ruas e estradas brasileiras divide a opinião dos especialistas de trânsito. Sete técnicos ouvidos pela reportagem

discorrem sobre o fato de órgãos de trânsito deixarem alguns equipamentos desligados sem avisar os motoristas. Os que são a favor contam com

o “efeito psicológico” da medida. Já os críticos argumentam que com educação de trânsito e fiscalização não se pode blefar. (Páginas 4 e 5)

OLHA SÓ QUEM ESTÁ FALANDO

Divulgação



O Grupo Teatro Novo, formado por dez atores com síndrome de Down, é a principal atração do projeto de educação no trânsito “Realizar Faz a Diferença”, promovido pela Secretaria de Trânsito de Niterói (RJ).

Com uma peça voltada especificamente para o público universitário, o projeto será apresentado em 14 universidades e 20 faculdades da região até o final do primeiro semestre deste ano. (Página 3)

VILÕES DO TRÂNSITO

V.A. Comunicações



De acordo com levantamento da PRF (Polícia Rodoviária Federal), o trânsito brasileiro matou, só nas estradas, 3.155 pessoas no primeiro semestre de 2005. A pesquisa apontou como principais causas de acidentes a falta de atenção, más condições da pista e atos de imprudência. Outros fatores, como álcool e sono, também causam problemas -principalmente aos pedestres, as maiores vítimas dos acidentes de trânsito no país. (Página 8)

“FALTAM CAMPANHAS DE EDUCAÇÃO”

Victor Agostinho / V.A. Comunicações



Roberto da Matta durante palestra em Porto Alegre

Em entrevista ao Abramcet News, o antropólogo Roberto da Matta fala sobre as raízes da violência no trânsito, e o que pode ser feito para melhorar a situação. Para ele, a relação ruim entre o Estado e o cidadão pode explicar o comportamento do brasileiro atrás do volante: “A gente não prepara a sociedade para mudanças. Se você faz uma campanha mostrando que o outro que está dirigindo é uma pessoa igual a você, as coisas começam a mudar de figura”. (Páginas 6 e 7)

NA LINGUAGEM DA GALERA

A MTV gaúcha, junto com o Detran-RS, convidou jovens para falar sobre os problemas do trânsito em uma campanha veiculada nos intervalos da emissora. A parceria, em seu terceiro ano, decidiu chamar a atenção para o tema da segurança nas ruas com a auto-avaliação dos motoristas novatos sobre os próprios erros ao dirigir. (Página 3)

EXPEDIENTE

Abramcet (Associação Brasileira de Monitoramento e Controle Eletrônico de Trânsito)

Av. Ibirapuera, 2.120,
conjunto 53, cep 04028-001, Moema,
São Paulo/SP
Fonefax: (11) 5054-6510
www.abramcet.com.br
abramcet@uol.com.br

Diretoria

Presidente

Silvio Médici

Vice-presidente

Roberto Varella Gewehr

Diretor técnico

Luciano Cesar de Lima

Diretor de comunicação

Paulo Luquetti

Diretor financeiro

Rodolfo Imbimbo

Empresas associadas

- Arion Comércio e Serviços Ltda.
- Brascontrol Indústria e Comércio Ltda.
- Consilux Consultoria e Construções Elétricas Ltda.
- Consladel - Construtora, Laços Detetores e Eletrônica Ltda.
- Construtora Cinzel S/A
- Datacity Serviços Ltda.
- Dataprom Equip. e Serviços de Inf. Ind. Ltda.
- DCT - Tecnologia e Serviços Ltda.
- Engebras S/A Ind. Com. e Tecnol. de Informática
- Fiscaltech - Tráfego e Automação Ltda.
- GCT Gerenciamento e Controle de Trânsito Ltda.
- M.I. Montreal Informática
- NDC - Tecnologia Informática Ltda
- Pégasus Informática Ltda.
- Perkons Equipamentos Eletrônicos Ltda.
- Polimpackto Comércio e Serviços Ltda.
- Politrans Tecnologia e Sistemas Ltda.
- Pró Sinalização Viária Ltda.
- Serget Com., Construção e Serviços de Trânsito Ltda.
- SinalRonda - Sinalização Viária e Serviços Ltda.
- Sitran - Sinalização de Trânsito Industrial Ltda.
- Sitran - Comércio Indústria de Eletrônica Ltda.

Coordenação e edição

V.A. Comunicações S/C LTDA.
(va@vacom.com.br)

Produção gráfica e editoração

Jotac Design e Comunicação
(joao@jotac.com.br)

Artes:

Luca Camargo

Tiragem desta edição

6.000 exemplares

Textos assinados não representam, necessariamente, a opinião deste veículo.

EDITORIAL

Estamos iniciando mais um ano com uma complexa agenda política que culminará com as eleições de Outubro. Como sempre nestas épocas, o país desvia a sua atenção dos assuntos de relevante importância para um debate estéril, que deixa de lado um planejamento estratégico que poderia tirar a nação dessa crise de ausência de criatividade gerencial e realmente discutir um caminho para a modernidade desejada.

Como um país que mata mais de 30 mil brasileiros por ano em acidentes de trânsito e para cada morte lesiona outros 15, pode ir aos foros internacionais e se dizer moderno? Não dá, não é?

Neste ano também acompanharemos com muito interesse a tramitação do Projeto de Lei 5453/2005, que transforma o Denatran (Departamento Nacional de Trânsito) em autarquia, dotando-o de autonomia financeira e administrativa, com personalidade jurídica de direito público, propiciando ao órgão as condições necessárias para o cumprimento das suas atribuições conferidas pela Lei 9.503 de Setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro. Nunca é demais lembrar a alta importância da questão do trânsito no Brasil por se tratar de um dos mais violentos do mundo e por causar pesadas perdas financeiras à nação brasileira em seu conjunto.

Somente um órgão com independência poderá fazer uma gestão profissional, aumentando seus quadros técnicos e dotando-os dos recursos necessários para realização do seu trabalho.

Também estaremos acompanhando com muita atenção o plano de recuperação da malha rodoviária nacional, a cargo do DNIT (Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transporte), não só pela sua importância direta sobre a economia, mas principalmente pelos desdobramentos que terá na área da segurança do trânsito. Não podemos nos esquecer que ao recuperar a condição de tráfego das estradas, teremos como consequência imediata o aumento da velocidade média e o aumento dos graves acidentes que temos registrado nas estradas.

Diogo Colognesi / V.A. Comunicações



Não temos visto a divulgação de um plano de segurança acompanhando o plano de recuperação, mas temos a confiança de que o assunto deve estar merecendo a melhor das atenções das autoridades responsáveis, que logo mais nos darão ciência sobre as providências que estão tomando. Afinal, não adianta resolver o problema do tráfego das estradas e deixar de lado a questão da segurança do trânsito.

Ainda este ano, a Abramcet, dentro da sua visão de colaborar com o debate das questões da segurança no trânsito, acaba de firmar uma parceria com a Synovate, uma das maiores empresas mundiais de pesquisa, e estaremos apresentando trabalhos de pesquisa de comportamento, que serão realizados no Brasil e exterior. Temos a certeza de que serão estudos que trarão dados importantes para o debate do trânsito brasileiro. Já na próxima edição traremos o resultado de uma importante pesquisa que estamos realizando nas principais capitais.

Nesta nossa primeira edição de 2006 estamos trazendo uma importante entrevista com o antropólogo Roberto da Matta, um dos maiores conhecedores da alma brasileira, e que nos dá uma importante visão sobre a violência no trânsito. Também fomos buscar a opinião de especialistas em gestão de trânsito, estudiosos e legisladores, sobre a eficácia do rodízio de radares e das principais causas de acidentes nas estradas brasileiras.

Esperamos que as informações que trazemos possam ajudar a todos a refletir sobre a segurança do trânsito brasileiro.

Silvio Médici
Presidente

CONTRA O PRECONCEITO E PELA SEGURANÇA

Grupo de atores com síndrome de Down chama a atenção dos universitários em Niterói

Fotos Divulgação

O projeto “Realizar Faz a Diferença”, promovido pela Secretaria de Trânsito de Niterói (Sutran), parece uma peça de teatro comum, voltada para o público universitário. O diferencial está no elenco, formado pelo Grupo Teatro Novo – dez atores com síndrome de Down, entre 20 anos e 42 anos. A idéia, segundo o psicólogo Ruben Gripp, diretor do Teatro Novo, é “levar uma mensagem contra a violência no trânsito com um grupo que realmente chama a atenção”.

No espetáculo, de quarenta minutos de duração, os personagens acabaram de entrar na faculdade e passam por diversas situações perigosas no trânsito, desde a falta de sinalização até acidentes causados pelo excesso de álcool e drogas. Antes de cada apresentação, a platéia recebe um questionário sobre trânsito e sobre a síndrome de Down, para responder, e depois da peça acontece um debate entre atores e público.

“A peça mostra um lado legal da pessoa com síndrome de Down”, diz Gripp. “Ao fazê-los porta-vozes da violência no trânsito, eles levam a moçada a pensar: ‘olha quem está te dando o exemplo!’”



Cenas da peça do projeto “Realizar faz a Diferença”, do Grupo Teatro Novo, que enfoca aspectos de segurança no trânsito

A parceria entre a Prefeitura de Niterói e o grupo, iniciada em agosto de 2005, prevê apresentações em 14 universidades e pelo menos 20 faculdades de Niterói e região até o fim do primeiro semestre de 2006. Cada apresentação tem um custo médio de R\$ 1 mil.

O grupo fez três meses de laboratório com a prefeitura para elaborar o espetáculo, que não tem roteiro fixo –a maior parte dos atores não sabe ler ou escrever. “Eles mesmos constroem a peça, interiorizando os



conceitos de trânsito. Por isso, nenhuma apresentação é igual à outra”, explica Gripp, que trabalha há 20 anos com pessoas com deficiências mentais.

O retorno, segundo Ruben Gripp, tem sido positivo, a começar pelas pessoas próximas ao grupo. “Eu atendia ao telefone enquanto dirigia, e não faço mais isso porque eles [os atores] não deixam. Eles internalizaram o que é certo e errado e fazem com que todos sigam o exemplo”, afirma Gripp. -:

BOM-HUMOR: RECEITA PARA FALAR AOS JOVENS

Marcelo Nunes/Divulgação



Os músicos Wander Wildner e Carlinhos Carneiro na campanha da MTV-RS

Uma campanha sobre trânsito no Rio Grande do Sul deixou teoria de lado e foi às ruas. A MTV gaúcha, com o Detran-RS, convidou o público para mostrar os problemas do trânsito.

Os autores das melhores idéias gravaram depoimentos em um Landau azul metálico rodando por Porto Alegre. Os vídeos, exibidos nos intervalos da emissora, estão em <http://www.mtv.com.br/rs>.

A parceria começou em 2003, sugestão de Vitor Faccione, diretor da afiliada da MTV no Estado, ao Detran. Na primeira série, grupos de rock “passeavam” -no estúdio- em um Corcel velho enquanto falavam sobre o trânsito. Deu certo, e os produtores repetiram o tema em 2004.

Em 2005, Faccione queria “fazer com que os jovens falassem com eles mesmos”. Após seleção e teste de vídeo, foram escolhidos dez protagonistas.

“As mensagens eram uma avaliação crítica dos erros deles e dos outros. Um garoto disse que viu amigos morrerem dirigindo bêbados, mas continuava guiando assim. Isso chama a atenção”, explica o diretor.

O Detran e a MTV-RS não quiseram revelar os custos de produção da campanha. Para este ano, o formato não está definido, mas a campanha continua. “É uma parceria ganha-ganha, uma das melhores já feitas”, diz Paulo Meira, publicitário do Detran-RS. -:

O uso de aparelhos de monitoramento de trânsito em esquema de rodízio –isto é, quando alguns pontos de radares fixos permanecem nas ruas, mas sem registrar efetivamente as infrações cometidas pelos motoristas– divide a opinião dos técnicos e os gerentes de trânsito.

Algumas cidades, como Campinas (SP), adotaram o esquema de rodízio com seus aparelhos fixos. Os motoristas são previamente avisados da localização dos equipamentos por meio da publicação de uma lista diária nos jornais e nas rádios locais.

Para alguns especialistas, o rodízio de aparelhos obriga os motoristas a respeitar o limite de velocidade em todas as ocasiões, e não apenas nos locais onde se sabe que existem radares por perto, causando um efeito psicológico. No entanto, outros acreditam que a medida não funciona: o efeito do rodízio serviria, apenas, para encobrir falhas da infra-estrutura da fiscalização.

ABRAMCET News ouviu a opinião de sete especialistas em trânsito sobre o rodízio de aparelhos. Confira as respostas:

- * - * - * - *

Gerson Luis Bittencourt, secretário de Transportes de Campinas e diretor-presidente da EMDEC (Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas).

Arquivo Emdec



“Em Campinas, desde a implantação dos radares, a prática adotada foi a da utilização do rodízio de pontos de monitoramento, que vigora no momento. Nós acreditamos que o rodízio garante, sim, essa sensação de segurança, porque todos os pontos são divulgados (eles constam em lista pública no site da EMDEC, e, no caso do radar móvel, diariamente nos jornais da cidade, rádios e, em alguns casos, até nas emissoras

RODÍZIO DE RADARES

de TV) e os motoristas sabem que eles podem estar a qualquer momento sendo monitorados. Portanto, a alternância dos equipamentos acaba por orientar o comportamento dos condutores com maior frequência na maioria das vias.

É necessário destacar também, que sem a alternância do monitoramento, não é incomum que os motoristas acabem por decorar os locais dos equipamentos e, muitas vezes, passem a respeitar somente o ponto do radar.

O rodízio também permite ao gestor o redirecionamento dos equipamentos para vias que eventualmente apresentem em um determinado momento maior necessidade de fiscalização como, por exemplo, pontos com maior acidentalidade e que momentaneamente podem não estar sendo monitorados.”

- * - * - * - *

Ademar Gondim, ex-presidente da AMC (Autarquia Municipal de Trânsito, Serviços Públicos e Cidadania de Fortaleza).

Arquivo AMC



“Eu não sou favorável ao rodízio de radares, porque acredito que isso é uma simulação extremamente desnecessária. Se a autarquia coloca a sinalização no local, ela deve colocar também o equipamento. Mesmo que você faça um rodízio dos aparelhos de radar, essa ação psicológica causada pelo rodízio pode gerar um desrespeito por parte do usuário –ele passa em excesso de velocidade no local, não recebe a infração, e ao perceber isso, começa a não confiar nos outros locais onde estariam os equipamentos.”

- * - * - * - *

Marcelo Araújo, advogado e professor de Direito de Trânsito das Faculdades Integradas Curitiba.

Victor Agostinho / VA. Comunicações



“Eu acho o rodízio interessante porque, do ponto de vista do Poder Público, é possível ter menos equipamentos comprados ou alugados e uma abrangência maior do uso. É como o uso de um espantalho na lavoura – você pode ter vinte espantalhos e um ser humano na plantação, e o efeito será o mesmo. Isso causa um fator psicológico aos motoristas que usam a via. É a incerteza de onde estão os aparelhos que faz com que exista uma amplitude maior da fiscalização.”

- * - * - * - *

David Duarte Lima, professor de Medicina Social na UnB (Universidade de Brasília) e doutor em segurança de trânsito

Bruno Spada / UnB Agência



“A questão do rodízio de radares ocorre por preguiça dos Detrans e do

S: FUNCIONA OU NÃO?

Estado. Nos Estados Unidos e na Europa, por exemplo, quando um automóvel é flagrado em alta velocidade, um carro da polícia pára o infrator e o autua na hora. No Brasil, o condutor pode alegar infração continuada quando passa em alta velocidade em mais de um radar em uma mesma via.

Nenhum país pode reduzir a mortalidade no trânsito sem controlar a velocidade, especialmente nas áreas urbanas. Em Brasília existem vias com quatro ou cinco radares, e apenas um deles é ligado. Muitas vezes o motorista passa por ele e não sabe se foi multado ou não, você não sabe qual está funcionando. Deveriam deixar todos os radares ligados e, para eliminar a duplicidade de multas, selecionar apenas um registro da infração.

Radares fixos são importantes, mas não podem ser um "samba de uma nota só" na fiscalização do trânsito. O Estado deve controlar a velocidade, mas o rodízio de radares é preguiça do Estado nos dois sentidos – no uso de aparelhos e de pessoal, já que o motorista deveria ser parado quando comete a infração e autuado na hora."

- * _ * _ * _ * _

Roberto Scaringella, presidente da CET-SP (Companhia de Engenharia de Tráfego)

Anna Fagundes / V.A. Comunicações



"Eu acho que o rodízio de radares funciona, porque quando as pessoas sabem exatamente o ponto onde está o radar, normalmente elas reduzem a velocidade naquele ponto e depois aceleram. Se eles sabem que a proba-

bilidade de pontos é maior, eu acredito que eles irão respeitar mais".

- * _ * _ * _ * _

Mauri Adriano Panitz – professor da PUC-RS e engenheiro civil.

Marcos Colombo/Divulgação



"Cabe inicialmente lembrar que o controle eletrônico de velocidade pode e deve ser feito em duas situações: quando se faz necessário moderar a velocidade, reduzindo-a em local de risco, e quando é preciso monitorar a velocidade em trechos de rodovias com pouco policiamento.

No primeiro caso, de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro e suas resoluções, é necessário que estudos técnicos de engenharia de tráfego sejam realizados para justificar tecnicamente a redução de velocidade, como a análise da infra-estrutura e ambiente viário adjacente, determinação de índice de acidentes (e não simplesmente a quantidade de ocorrências) e o projeto de sinalização correto, com a devida pré-sinalização, informando o motivo da redução de velocidade e não o aviso da existência do controlador eletrônico de velocidade.

No segundo caso, para não se desperdiçar recursos públicos com o aluguel desnecessário de equipamentos, se faz necessário o estudo de segurança viária para se saber se os índices de acidentes justificam controle. Se for necessário o monitoramento, ele deve ser feito para valer, sem equipamentos de mentirinha, e o nível de velocidade passível de multa deve considerar a tolerância de 16 km/h, que todas as normas nacionais e internacionais estabelecem para uma ultrapassagem segura.

O CONTRAN editou cerca de 10 resoluções e decisões sobre a matéria, o que evidencia que o assunto ainda não é de domínio daquelas "autoridades". Espero que acertem a próxima depois de tantos erros e tentativas. Na minha opinião, não seriam necessárias tais resoluções, pois basta estudar e aplicar o CTB e as resoluções 599/82 da sinalização vertical e a resolução 666/86 da sinalização horizontal que não tem erro."

- * _ * _ * _ * _

Ailton Brasiliense – especialista em trânsito e ex-presidente do Denatran.

Victor Agostinho / V.A. Comunicações



"Acredito que não haja quem, em sã consciência, se oponha à fiscalização do trânsito e, por conseguinte, ao uso dos instrumentos adequados para fiscalizar o cumprimento do Código de Trânsito Brasileiro. Se não há dúvida sobre a importância da fiscalização e da atuação responsável e competente dos órgãos e entidades públicos que compõem o Sistema Nacional de Trânsito, por que animar condutores infratores com a idéia de que a autuação os torna vítimas de uma "indústria de multas"?"

Ao se coibir a prática de condutas de risco, defende-se a sociedade da repetição contumaz de comportamentos abusivos no trânsito. É prerrogativa do órgão ou entidade de trânsito avaliar e decidir sobre a conveniência de efetuar ou não rodízio de funcionamento dos equipamentos medidores de velocidade instalados, assim como é dever de todo condutor de veículo motorizado observar e cumprir a velocidade regulamentada para a via, independentemente de haver ou não radar instalado, esteja ele em operação ou não." :-

SENHOR LÍNGUA AFIADA

O antropólogo Roberto da Matta analisa as raízes da violência do trânsito brasileiro

Por Victor Agostinho

O antropólogo Roberto da Matta, 68 anos, conhecido por suas análises precisas e ácidas, tem dedicado boa parte de seu tempo a tentar entender os motivos que levam o brasileiro a desprezar tanto as regras de trânsito.

No final do ano passado, durante o Congresso Nacional de Educação para o Trânsito, promovido pelo Detran gaúcho, da Matta expôs um pouco de suas reflexões sobre o tema.

Para o antropólogo, a base do desrespeito começa na estrutura de um Estado hostil, que “enfia goela abaixo do cidadão” novas regras, sem campanhas educativas e sem prepará-lo para o novo.

A seguir, trechos de entrevista concedida ao Abramcet News antes de sua palestra.

Abramcet News - Quais são as raízes da falta de civilidade do motorista brasileiro?

Roberto da Matta - O trânsito tem uma dimensão interessante. Ele pressupõe uma liberdade, mas obriga. Ele é mais visível em termos de desejos do que em termos de direito. Você circula, vai pra onde quiser, mas tem que ir seguindo regras que são coercitivas no limite. Se sair dessas regras, o motorista corre o risco de destruir propriedade alheia, destruir sua propriedade e, o que acontece muito no Brasil, de matar alguém. E são 50 mil ou 60 mil mortos no trânsito, até onde eu sei das estatísticas que tenho acompanhado...

Abramcet News - E essas estatísticas podem até ser conservadoras perto da realidade...

Roberto da Matta - Muitos acidentes as pessoas nem registram porque têm medo de ir à polícia, o que é um agravante pra gente enfrentar o problema. Como essa situação definidora de civilidade, de progresso, de urbanidade, de gentileza... Como fazer com que as pessoas internalizem isso, numa sociedade organizada profundamente de maneira aristocrática e

hierárquica? É o caso da sociedade brasileira, que é a sociedade do “jeitinho”, do “você sabe com quem está falando?”, e é a sociedade do sujeito que fica em cima: “eu tô por cima”, ou porque eu sou superior, ou porque eu sou branco, ou porque estou no poder, ou no partido X ou Y. O que eu acho que leva a uma série de acidentes pelo estilo de dirigir profundamente bárbaro, muito agressivo, é exatamente esse conflito do meio que obriga a um comportamento igualitário, mas, na cabeça das pessoas que estão circulando nesses meios e que operam nos objetos que estão nesse meio, existe aristocracia e hierarquia porque elas se consideram superiores e os outros inferiores. Essa é a maneira como nós nos organizamos nos espaços espontâneos da sociedade.

“As pessoas não podem ser convencidas só a obedecer. Elas têm de entender porque desobedecem”

Abramcet News - Mas, e a tão alardeada cordialidade do brasileiro, não se reflete no trânsito?

Roberto da Matta - Se reflete no trânsito quando você encontra um amigo, desde que você o conheça. A violência é sempre contra quem você não conhece, contra o João-ninguém, o idiota que está na sua frente. Agora, se aquele idiota

acenar pra você, muda tudo. Você passa a admitir que ele ande a 20 km/h. E mais: quando você personaliza a relação, que é o sujeito que põe a mão do lado de fora e avisa que sua porta está aberta, ou quando você tem uma criança no carro que precisa de auxílio pra fazer pipi numa estrada, todo mundo te trata bem, desde que a situação fique encapsulada dentro desse sinal de personalidade, que é o sinal positivo dentro da sociedade brasileira. Mas enquanto você é um desconhecido entre desconhecidos, é a guerra.

Abramcet News - Por que existem tantos acidentes? Por que as pessoas desobedecem tanto?

Roberto da Matta - As pessoas não podem ser convencidas só a obedecer. Elas têm de entender porque desobedecem. Por que nós não pagamos imposto de renda? Se você responder bem essa pergunta, estará com os elementos para fazer uma campanha para melhorar a relação entre o cidadão e o Estado brasileiro, que cobra o imposto. Se você faz uma campanha em que se procure mostrar que o outro que está dirigindo é uma pessoa igual a você, as coisas começam a mudar de figura. É você se reconhecer no carro do lado, o que não é muito fácil porque hoje em quase todas as cidades brasileiras estamos dirigindo anônimos. A gente blindou os automóveis...

Abramcet News - Colocou película...

Roberto da Matta - ...isso, colocou Insulfilm, porque tem medo de ser assaltado. O mundo da rua, que é o mundo do trânsito, é um mundo, lamentavelmente, perigoso. Está comprovado que isso é verdadeiro. É muito mais verdadeiro hoje do que quando eu tinha 9 anos e tinha medo de ir pra rua. A rua era muito menos perigosa quando eu tinha 15 anos do que agora. Quer uma prova concreta? Eu já fui assaltado duas vezes com revólver 38 no peito. Nos dos casos fui assaltado na rua.



O antropólogo Roberto da Matta, que palestrou durante o Congresso Nacional de Educação Para o Trânsito, em Porto Alegre (RS)

Abramcet News - O brasileiro é estimulado a desrespeitar as regras de trânsito?

Roberto da Matta - Há uma relação muito ruim entre a sociedade e o Estado. E, lamentavelmente, este governo federal é a maior prova disso. Eu tenho 68 anos e nunca vi um descontrole e tanto conflito interno quanto neste governo. Há uma inconsistência geral. Até hoje o Estado sempre ficou contra o cidadão. Veja a barbaridade dos impostos...

Abramcet News - ...mas, sobre as regras...

Roberto da Matta - Dirigir um automóvel de maneira decente, que não cause danos a idosos, crianças etc. deveria ser uma coisa normal. E depois a gente ri dos portugueses, mas a nossa Polícia Rodoviária é a única polícia rodoviária do mundo que fica parada e com aviso: daqui a 500 metros tem polícia... O mesmo acontece com o pardal, que tem o aviso. Evidentemente, passou o pardal, o sujeito volta a

“Dirigir um
automóvel
de maneira
decente
deveria ser
uma coisa
normal”

acelerar e ir como um louco a 250 km/h. Como os pardais são altamente impessoais e o motorista nem sabe que errou, eles ajudam por ausência a melhorar o trânsito, quando na realidade temos que ter uma punição que mostre o limite e não uma ausência de limite. Não estou dizendo que tem que acabar com os pardais. Meu ponto é diferente. Tem que ter o elemento fiscalizador e ao mesmo tempo o motorista tem que ser avisado imediatamente por uma autoridade que ele cometeu o erro, que ele furou uma regra, sem o quê a gente continua patinando. E essa relação com o Estado continua pior. Já inventaram tinta que se põe na placa pra fugir dos pardais. O que deveria ser uma relação positiva ficou uma relação negativa. O caso pior foi o novo Código Brasileiro, que é draconiano com o seu sistema de pontos, e que foi lançado sem uma campanha que o precedesse. A gente muda tudo. Só não faz uma coisa: preparar a sociedade para as mudanças. ❖

OS VILÕES DO TRÂNSITO

Imprudência, pista ruim e falta de atenção são as principais causas de acidentes nas estradas brasileiras

Por Anna Carolina Fagundes

O trânsito brasileiro mata tanto quanto uma guerra – ou mais. Enquanto 2.233 soldados norte-americanos morreram em dois anos de ocupação do Iraque, o trânsito no país matou 3.155 pessoas somente no primeiro semestre de 2005, de acordo com números da PRF (Polícia Rodoviária Federal). O último estudo do Ministério da Saúde, de 2003, contabiliza no Brasil 33.182 mortos no trânsito, somando acidentes em estradas e nas cidades. Nestes estudos, levou-se em consideração apenas os que morreram no local do acidente.

Os principais fatores de acidentes no trânsito brasileiro, pela pesquisa da PRF, são a falta de atenção dos motoristas (29,08%), seguidos pela imprudência (25,94%), defeitos na via (2,96%) e ingestão de álcool (0,9%). Defeitos mecânicos (3,21%) e causas desconhecidas (37,91%) também são citados como problemas que contribuem para as mortes nas estradas.

As principais vítimas fatais não são os motoristas, mas os pedestres. Levantamento divulgado em dezembro de 2005 pela CET-SP (Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo) mostrou que 52% dos 712 mortos no trânsito paulistano, no primeiro semestre do ano passado, eram pedestres.

Segundo o consultor de engenharia de trânsito Philip Gold, o pedestre brasileiro sobrevive “em um ambiente que simplesmente ignora seus direitos”. Para tentar evitar um caos maior, os engenheiros de tráfego programam os semáforos contando com um tempo extra para acomodar os motoristas que desrespeitam a legislação: “Até os técnicos esperam que ninguém vá parar para os pedestres. E se os carros começam a parar no semáforo, os engenheiros acham que o trânsito vai congestionar”, diz Gold.

Para o consultor, a situação do trânsito nacional ainda precisa melhorar muito. “Falta, primeiro, a rua. Nós não temos técnicos suficientes especializados na projeção, construção e sinalização de vias. Mesmo nas cidades onde o trânsito é municipalizado, não existem equipes em número razoável para lidar com o assunto. Falta também fazer uma revisão da sinalização das cidades e fiscalização para fazer funcionar o que já temos”.

Perigo no copo - O álcool aparece nas estatísticas não só como um vilão em si, mas também como catalisador de outros



Philip Gold: cidade ignora os pedestres



Wilma Gawryszewski: fiscalização inibe acidente

fatores para acidentes. Estudo da Secretaria da Saúde do Estado de São Paulo, divulgado no ano passado, mostrou que o consumo de bebidas alcoólicas está ligado a 42,7% dos acidentes fatais na capital. Baseado em 454 laudos do IML paulistano, o estudo mostra que a maioria das vítimas são jovens entre 20 anos e 29 anos.

Para a coordenadora do Grupo Técnico de Prevenção de Acidentes da Secretaria da Saúde de São Paulo, Wilma Gawryszewski, o álcool pode ser considerado um dos fatores de risco “mais fáceis de serem resolvidos. O motorista não pode resolver o problema do buraco na estrada; o álcool está mais ligado ao comportamento que pode ser controlado. O motorista pode dizer, ‘olha, não estou bem, vamos de táxi”.

O Código de Trânsito indica que o motorista deve fazer exame de sangue ou teste de bafômetro para que seja comprovado o excesso de álcool no organismo – o limite estabelecido é de 0,6g/l, equivalente a cerca de dois copos de vinho ou duas latas de cerveja. Contudo, a Constituição garante aos motoristas o direito de se recusar a fazer o teste do bafômetro, para não produzir prova contra si mesmo. Projeto aprovado mês passado na Câmara Federal, que ainda depende da sanção da Presidência, transfere a responsabilidade de atestar a embriaguez do motorista ao agente policial.

Gawryszewski compara a recusa do motorista a fazer o teste do bafômetro aos testes de paternidade: “Na recusa, presume-se que há algo a esconder”. Para ela, é preciso unir campanhas de conscientização com vigilância. “Toda a literatura médica aponta que fiscalizar é um fator inibidor dos acidentes. São necessárias campanhas, sim, mas também fiscalização constante”. -:

Fotos Anna C. Fagundes/V.A. Comunicações

V.A. Comunicações



16% DOS MOTORISTAS ADMITEM COCHILO

O sono é um dos principais causadores de acidentes entre os motoristas profissionais. Para reverter a situação, o Denatran, em parceria com a Unifesp (Universidade Federal de São Paulo), estuda alterar as resoluções 51 e 80 do Conselho Nacional de Trânsito, que regulamentam os exames necessários para receber a habilitação profissional (categorias C, D e E). Se o projeto for aprovado, quem tirar ou renovar a CNH deverá passar por um exame de polissonografia, que avalia se o candidato tem distúrbios de sono.

A proposta de mudanças nas resoluções baseou-se em um estudo da Unifesp, feito em 2001, que entrevistou 400 motoristas de ônibus interestaduais. O levantamento apontou que 16% dos motoristas confessaram ter cochilado ao volante, enquanto 56% conheciam colegas que dormiram enquanto dirigiam.

De acordo com Marco Túlio de Mello, coordenador do Centro de Estudos em Psicobiologia e Exercício da Unifesp, o exame será feito após pré-avaliação médica. A polissonografia obriga o motorista a dormir no laboratório do sono por uma noite inteira, e seria feito gratuitamente pelo Sistema Único de Saúde (SUS) em um dos 150 centros especializados em sono no Brasil. Será dado um ano para o motorista se tratar. “Caso o motorista não procure o médico ou não realize o tratamento, ele não poderá renovar sua CNH”, explica Mello.