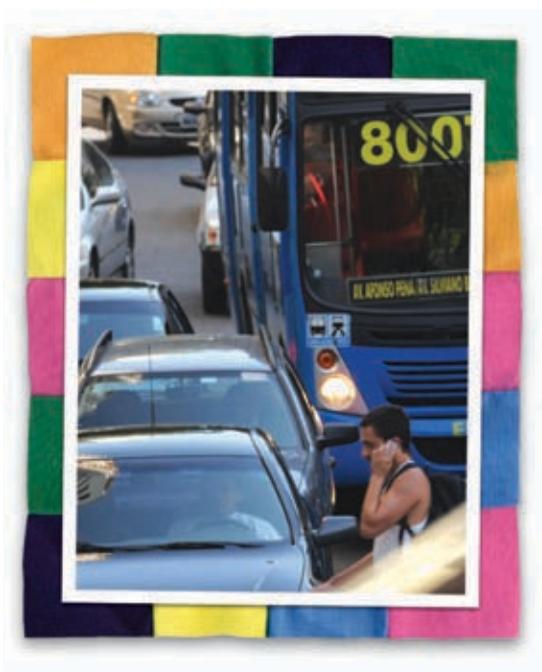


20 ANOS DE LIÇÕES DE TRÂNSITO NO BRASIL



J. Pedro Corrêa
Fotos de Sérgio Sade



Ficha técnica



AUTOR

J. Pedro Corrêa

COORDENAÇÃO DA PUBLICAÇÃO

Anaelse Oliveira

PESQUISA

J. Pedro Corrêa

Sílvia Antônio Oricolli

APRESENTAÇÃO E TEXTOS

J. Pedro Corrêa

CONCEPÇÃO E PROJETO GRÁFICO

Straub Design

DESIGNERS

Juan Enrique Frias Justiniano; Thiago Andreoli
Agostinho; Indianara de Barros

FOTOGRAFIA

Sérgio Sade

ILUSTRAÇÃO

Juan Enrique Frias Justiniano

REVISÃO

Silmara Krainer Vitta

IMPRESSÃO

Serzegraf Indústria Gráfica Ltda.

Reservados todos os direitos. Proibida qualquer forma de reprodução desta obra por qualquer meio ou forma, seja mecânica ou eletrônica, sem permissão expressa, sob pena de incidir nos termos previstos em lei.

DADOS INTERNACIONAIS PARA CATALOGAÇÃO NA PUBLICAÇÃO (CIP)
(MÔNICA CATANI M. DE SOUZA, CRB-9/807, PR, BRASIL)

C824 Corrêa, J. Pedro.
20 anos de lições de trânsito no Brasil / J. Pedro Corrêa ; ilustrações Juan Enrique Frias Justiniano. — Curitiba : Volvo, 2009.

256 p. : il.

ISBN 978-85-98450-09-4

1. Segurança de trânsito 2. Motoristas – Educação. I. Justiniano, Juan Enrique Frias. II. Título.

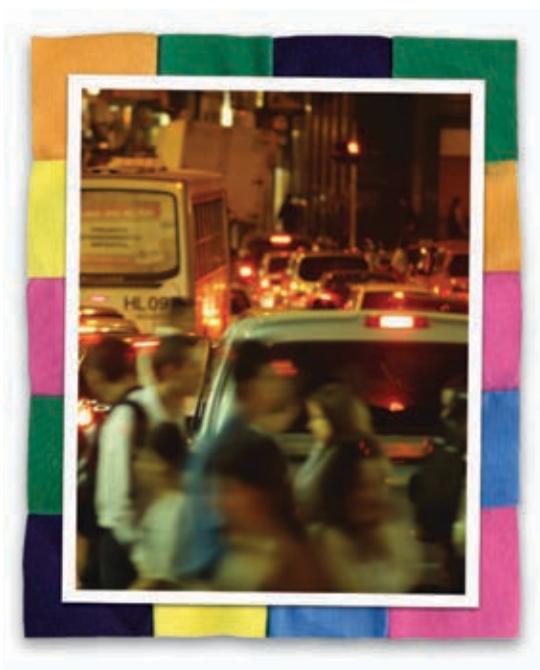
CDU 351.81

2009

**As opiniões emitidas neste livro são do autor
e não representam necessariamente as dos patrocinadores da obra.**

20 ANOS DE LIÇÕES DE TRÂNSITO NO BRASIL

J. Pedro Corrêa
Fotos de Sérgio Sade



Realização



Patrocínio



VOLVO

Curitiba, 2009



Apresentação



A Volvo e a segurança



Foto: Magdalena Gutierrez

Desde que cheguei para trabalhar na Volvo, em Curitiba, o que mais me marcou foi o irreduzível compromisso da empresa com seus valores fundamentais: qualidade, segurança e respeito ao meio ambiente. E olha que isso ocorreu há mais de 30 anos, no início da companhia no Brasil!

Essa significante herança nórdica nos foi transferida naqueles memoráveis primeiros anos, quando dávamos os primeiros passos na construção de uma indústria de veículos fora de São Paulo, então o único pólo automotivo do país.

Acredito que o compromisso de uma marca com seus valores se reafirma diariamente nas suas ações. Temos feito isso sistematicamente, desde 1927, ano de fundação da Volvo na Suécia, quando os engenheiros Assar Gabrielsson e Gustav Larsson registraram em ata que “veículos são feitos por pessoas e para transportar pessoas. Por isso o princípio básico para todo o trabalho, do desenvolvimento à produção, deve ser sempre a segurança”. A segurança tornou-se um dos pilares de sustentação da marca.

O reconhecimento da liderança Volvo em segurança é, sem dúvida, uma das forças motoras que explicam o seu sucesso. Somos respeitados no mundo todo porque durante mais de 80 anos priorizamos a segurança.

A segurança é praticada diária e constantemente nas fábricas espalhadas por todos os continentes, nos escritórios, nos laboratórios de desenvolvimento de produtos, nos testes de novos veículos, dentro de nossa rede de distribuidores, na relação com nossos funcionários e fornecedores, com a comunidade que nos cerca e com todos os públicos com os quais nos relacionamos.

A Volvo foi pioneira e está na vanguarda em segurança. Não só quando produz os veículos, mas também por meio dos dispositivos de segurança veicular: desde o cinto de segurança de três pontos e o uso de tecidos não inflamáveis, passando por cabines desenvolvidas sob o conceito de célula de sobrevivência e equipamentos frontais anti-intrusão, até volantes que absorvem impacto em caso de colisão e air bags que salvam a vida do condutor.

Hoje, vivemos a era da segurança ativa – avançados equipamentos que reduzem o risco de acidentes sem a interferência humana, como as câmeras que monitoram os olhos do motorista para evitar que ele durma ao volante. Outros dispositivos reduzem a possibilidade de capotamento de caminhões e ônibus. Os bafômetros incorporados à cabine impedem a partida do veículo caso o condutor esteja alcoolizado. Sensores de assento reduzem os acidentes em equipamentos de construção.

O tema da segurança no trânsito na Volvo do Brasil é parte dessa herança sueca. Adotamos aqui o esforço que os suecos vêm fazendo para conseguir o que atualmente é considerado o trânsito mais seguro do mundo. Se lá morrem menos de 500 pessoas por ano e se persegue a taxa zero de fatalidades, aqui temos a triste estatística de cerca de 50 mil mortes anuais em decorrência de acidentes nas estradas e nas cidades, mais as legiões de feridos, mutilados e amputados, que alcançam a marca de 300 mil. São números ofensivos, insultantes, inadmissíveis!

Em 1987, para comemorar 10 anos da Volvo do Brasil, criamos o Programa Volvo de Segurança no Trânsito (PVST), nossa



contribuição para tentar reduzir o insuportável índice de fatalidades no trânsito. O PVST é o maior movimento de responsabilidade social já desenvolvido no setor automotivo e a mais longa jornada em favor de um trânsito mais seguro e humano no Brasil.

Graças ao envolvimento extraordinário de um grande número de pessoas, entidades, empresas e governos foi possível conscientizar de que o trânsito tem solução e que ela depende de cada um de nós e da soma de esforços de todos. Por meio do Prêmio Volvo de Segurança no Trânsito, dezenas de pessoas viajaram para a Suécia para conhecer um trânsito modelo. Outras milhares participaram de fóruns para debater os problemas do trânsito e suas alternativas, e centenas enviaram trabalhos e projetos que contribuiram para amenizar esse terrível quadro. O problema do trânsito não está próximo do fim, mas já temos uma sociedade mais informada sobre o assunto.

Este livro é uma tentativa do autor de registrar para a história o que aconteceu no Brasil no passado mais recente na segurança do trânsito. As futuras gerações devem conhecer o imenso esforço dispendido para salvar tantas vidas. Escrito pelo jornalista J. Pedro Corrêa, um dos maiores especialistas nessa área no Brasil, esta obra foi patrocinada pela Volvo e pelo PVST para apoiar a publicação de um documento cujo objetivo maior é contribuir com a mobilização por um trânsito mais seguro e humano no país.

A Volvo do Brasil se orgulha de ter participado dessa longa marcha na certeza de haver cumprido seu papel. Parabéns a todos que trabalharam até agora e bem-vindos os que vão se unir a essa jornada. Particularmente, por ter participado de muitos momentos dessa história, lembro com uma ponta de orgulho que estávamos certos ao apostar nos valores da marca para tentar ajudar na solução desse grave problema do trânsito.

Antonio Carlos Morassutti

Diretor de Assuntos Corporativos
da Volvo do Brasil



Agradecimentos



trabalho de escrever um livro como este, com um objetivo pretensioso de radiografar o trânsito brasileiro nos últimos 20 anos, não consegue atingir seu objetivo se não contar com a participação de um número ilimitado de colaboradores e amigos.

Uma extensa lista de agradecimentos, portanto, deveria aparecer nesta página. A começar pela Volvo, Programa Volvo de Segurança no Trânsito e Associação Viking dos Funcionários da Volvo do Brasil, que viabilizaram este projeto através da Lei Federal de Incentivo à Cultura – PRONAC, e assim por diante.

No jornalismo, de onde venho, fala-se sempre que pouco adianta a tenacidade do repórter em descobrir grandes “furos de reportagem” se não houver um editor para bancar a publicação da sua matéria. Com livros deste tipo ocorre a mesma coisa: vivemos num país que lê pouco no geral, muito menos quando o tema é trânsito e ainda menos quando focamos a segurança no trânsito, preocupação que está, infelizmente, ainda longe das prioridades brasileiras. Por isso um registro de gratidão a Solange Fusco, gerente de Comunicação Corporativa da Volvo, a Anaelse Oliveira, responsável pelo Programa Volvo de Segurança no Trânsito e projetos institucionais da Volvo do Brasil que, apoiadas pelo diretor de Recursos Humanos e Assuntos Corporativos, Antonio Carlos Morassutti, não mediram esforços para viabilizar este livro.

As informações, análises, comentários das páginas a seguir só foram possíveis graças à boa vontade e desprendimento de centenas de amigos e interessados no trânsito pelo Brasil agora. Embora viajando muito pelo país, senti limitada minha pretensão de procurar desenhar um quadro do trânsito brasileiro. Com a ajuda desses voluntários é que ousei propor este livro, mesmo reconhecendo suas eventuais deficiências no registro, conferência e mesmo amplitude das informações de caráter regional aqui contidas.

Fiz cerca de 100 entrevistas com personalidades de diversas áreas, dos mais variados cantos do país e versando sobre campos diversos, ligados à segurança no trânsito. Nessa relação, há presidentes de Contran (Conselho Nacional de Trânsito), Denatran (Departamento Nacional de Trânsito), Detrans (Departamentos Estaduais de Trânsito), entidades, empresários, executivos, motoristas de caminhão, de ônibus, de carro, taxistas, jornalistas, professores, diretores de escolas e de instituições de ensino, alunos, engenheiros, arquitetos, construtores, comunicadores, ONGs, motoristas, motociclistas, ciclistas, todos pedestres em determinados momentos e todos protagonistas de uma época de grande importância histórica para o trânsito brasileiro. Algumas dessas entrevistas foram realizadas pelo jornalista Silvio Orcolli, a quem agradeço a contribuição nessa etapa.

Minha intenção inicial era publicar a maior parte dessas entrevistas, pois cada uma delas tinha algo de especial, mas não houve como tornar isso possível. Essas conversas, contudo, foram essenciais para permitir essa visão multifacetada do nosso trânsito. Cheguei a iniciar a lista dos entrevistados e outros contatados para busca de dados, mas, percebendo que poderia cometer alguma omissão imperdoável, julguei prudente ficar no registro sem nomes desses autores do livro. Tenho certeza de que, lendo este agradecimento amplo, cada um deles vai se sentir mencionado. E agradecido.

Devo um agradecimento especial à minha família, às minhas filhas Amélia e Isabela, pelo incentivo e principalmente pela paciência que demonstraram durante o período de produção deste livro.

Finalmente, um reconhecimento agradecido a você leitor, cidadã/cidadão brasileiro que, na verdade, é a razão de



ser desta obra. Não fosse o cidadão simples da rua, de qualquer rua e de qualquer cidade, e este livro não teria razão de existir. Foram pessoas como você que souberam entender há mais de 20 anos que a sociedade tem uma força que nem imagina e que só a junção de esforços consegue mudar os rumos de uma nação. É dessa busca de novos rumos para o nosso trânsito que estamos tratando.

Durante a longa caminhada do livro, procuro interagir com você, leitor. Na verdade, gostaria muito de receber seus comentários, críticas, sugestões, correções para que todos possamos entender melhor esse nosso tão complicado trânsito brasileiro.

Caso se sinta motivado(a) a comentar o todo ou parte dele, use o e-mail criado exclusivamente para isso: JPedrolivro@terra.com.br. Através dele você fala diretamente comigo. Se preferir enviar correspondência, abaixo, o meu endereço completo. Terei imenso prazer em trocar idéias com você.

JPC Communication - Rua Coronel Dulcídio, 1596 - Água Verde - 80.250-100 - Curitiba - PR

J. Pedro Corrêa



Introdução



Quando me pedem para indicar o ponto mais importante dos últimos 20 anos do trânsito do Brasil costumo dizer que foi o despertar da sociedade brasileira para o tema da violência das nossas ruas e estradas. Isso é essencial para a tomada de posição sobre a gravidade do problema no país. Da mesma forma, é o ponto de partida para esboçar uma reação para alterar esse panorama.

Quando comecei a me envolver com esse tema, a partir de 1986, percebi facilmente a distância existente entre o trânsito e a sociedade brasileira. Na época, o trânsito era assunto para bem poucos. Por isso mesmo não fazia parte do debate cotidiano. As pessoas, principalmente as mais humildes, acreditavam que acidente de trânsito era “vontade de Deus, coisa do destino”. Os governos não o tinham como prioridade, assim como o setor privado, embora pagasse parte substancial da conta. Os meios de comunicação não o discutiam até porque ele não fazia parte da agenda nacional. Por isso é fácil entender minha indicação do despertar da sociedade como o destaque do período.

É importante destacar que, mesmo hoje, nem o trânsito nem a segurança no trânsito fazem parte das prioridades nacionais. Contudo, e pelo menos, atualmente já estão inseridos na agenda do país. Pode parecer pouco, mas já é motivo de comemoração.

Levar uma sociedade inteira a se conscientizar da importância do trânsito e provocá-la para reagir por resultados é um processo lento e penoso em razão das dificuldades principalmente comportamentais do cidadão brasileiro e, neste caso, não falo apenas da gente mais simples. Nossa cultura, nossos valores (sub)desenvolvidos ao longo desses mais de 500 anos de Nação são obstáculos consideráveis a serem transpostos e que só o serão se houver avanços paulatinos de setores da sociedade que aos poucos se conscientizem e assumam posições mais concretas.

Nesse ponto torna-se essencial o papel das lideranças – todas – do país. Líderes políticos, empresariais, religiosos, militares, comunitários todos podem desempenhar funções de grande importância para diminuir o caos do trânsito.

É essencial observar que insistir com ênfase sobre questões de trânsito não significa ativismo ou fanatismo. É bom lembrar que o país vive ótimos anos de desenvolvimento econômico, de crescimento social e, portanto, tem a grande oportunidade de melhorar a auto-estima brasileira numa área – trânsito – que funciona como o cartão de visita de uma cidade ou de um país.

Desnecessário citar a situação de quase pânico a que estão chegando municípios de diversos portes do país, notadamente os maiores, por causa do trânsito. Ao mesmo tempo, é inaceitável a negligência com que são tratadas as pequenas cidades brasileiras, com população até 10, 15 ou 20 mil habitantes (são milhares, espalhadas pelo país). Saiba que nesses municípios os índices de fatalidades são assustadores, pois não há organização de trânsito, policiamento, nem tampouco registro confiável de acidentes. Os Detrans, que antes do Código de 1998 pouco atuavam nos pequenos municípios, agora praticamente os abandonaram por completo.

Recuperar o terreno perdido é crucial. É preciso ter claro de que está em jogo o futuro de municípios, de regiões inteiras que, por isso mesmo, exige atuação firme e decidida das suas lideranças. Visto de outra forma, por essa atuação (ou falta dela) em favor da melhoria do trânsito essas lideranças serão julgadas mais à frente. Nesse sentido, a sociedade pode fazer valer sua voz, se souber se organizar.

O objetivo deste livro é procurar mostrar ações e omissões na área do trânsito nas últimas décadas. Não pode, nem deve mostrar só rosas ou só espinhos, mas procurar um equilíbrio de análise factual entre o que aconteceu, o que poderia/



deveria ter acontecido e o que pode ainda acontecer. Avanços houve, e muitos, desapontamentos também.

Sempre aprendi que o bom do jogo não está na vitória ao seu final, mas simplesmente participar dele, torná-lo interessante para todos os participantes e desenvolvê-lo de forma tal que todos possam sair vitoriosos. É assim que vejo não só o meu envolvimento, mas o de toda a sociedade brasileira no processo em favor de um trânsito melhor. Reconheço que não tínhamos e não temos hoje cultura de trânsito, educação de trânsito, que nossos valores precisam ser revistos e que isso é trabalho para mais uma década. Assim foi em outros países. Por isso não podemos nos desesperar por não havermos dado passos mais significativos nesse campo.

Entretanto, e dentro do espírito de participar efetivamente do jogo, creio que envolver-se nele já é uma experiência fantástica. Seus avanços e seus revezes são parte do jogo e devem significar sempre oportunidades de novos aprendizados. É com eles que vamos nos preparar para os futuros desafios que, paulatinamente, se tornam mais difíceis.

Espero sinceramente que os erros e acertos mencionados neste livro sejam incentivos para a continuação dos esforços que estão longe, muito longe, de terminar.

Assim, boa sorte a todos que caminharem juntos na jornada cívica em prol de um trânsito mais humano e com menos vítimas no Brasil.

J. Pedro Corrêa





Sumário

Apresentação • 04

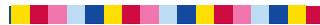
Agradecimentos • 06

Introdução • 08

Prefácio • 12

O que é e o que não é este livro • 14

20 temas marcantes • 16



O trânsito no Brasil de 1987 a 2007 • 20

O Programa Volvo de Segurança no Trânsito • 34

A falta de prioridade • 48

Educação de trânsito • 56

Engenharia de tráfego • 64

Fiscalização, lei e ordem • 72

Pedestres e ciclistas • 78

Motociclistas • 86

Motoristas profissionais – caminhões e ônibus • 94

Setor privado • 102



Os Detrans, e o futuro do Sistema Nacional de Trânsito • 108

Impunidade • 114

As Ongs • 120

Municipalização e programas municipais • 128

A indústria da multa existe? • 136

A batalha da comunicação e o interesse da mídia • 140

A falta de estatísticas • 146

A sinalização eletrônica • 150

O que não aconteceu nesses 20 anos • 156

Lições desses 20 anos de trânsito • 160



A chance do trânsito • 164

20 temas de trânsito na visão de personalidades • 168

Bibliografia • 246

Créditos • 248

Anexos • 249

Prefácio



Este livro da Volvo procura fazer uma avaliação dos últimos 20 anos do trânsito brasileiro e assim deixar registrado um período extremamente rico da nossa história recente. A Volvo, na verdade, tem sido um exemplo de comprometimento com a causa através do seu Programa Volvo de Segurança no Trânsito (PVST), que há mais de 20 anos discute com a sociedade formas de melhorar e humanizar nosso trânsito.

Neste livro, muito se pode aprender com o que aconteceu no nosso trânsito nessas duas décadas e muito pode ser usado daqui para a frente se realmente fizermos bem a lição de casa. Somos um povo que produziu pouca literatura sobre trânsito. Por isso é de se comemorar quando surge uma publicação disposta a retratar como era nosso convívio no trânsito antes e depois da virada

do século.

Nossa Constituição Federal, que também fez 20 anos, foi a norteadora do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) de 1998, sem dúvida o fato mais importante da área no período coberto pelo livro. Dentro do Código, o destaque foi a municipalização do trânsito reconhecendo o município como um dos entes basilares da República Federativa. Sendo assim, foram atribuídas responsabilidades a ele, o que não aconteceu com o Código Nacional de Trânsito de 1966, que ignorou totalmente deveres e direitos municipais, quando a principal característica da população era, exatamente, a urbanização.

“Vinte anos de lições de trânsito no Brasil” tem o mérito de tentar mostrar o que aconteceu de 1987 a 2007 a partir da ótica de inúmeros protagonistas: pedestre, ciclista, motociclista, motoristas, profissionais, cidades, meios de comunicação, enfim de uma grande variedade de abordagens, o que torna este mosaico de opiniões bastante rico. Por mais que sejam visões fragmentadas, pois radiografar o Brasil todo é algo impensável, são testemunhos importantes porque retratam formas diferenciadas de ver os mesmos acontecimentos.

Entre 1966 e 1997, quando prevalecia o CTB anterior, tivemos além do grande surto da urbanização, o enorme crescimento da frota de veículos e, com ele, o conseqüente crescimento do número de condutores. Naquele momento era crucial que tivéssemos desenvolvido melhor capacitação dos motoristas, assim como um grande processo de educação para o trânsito de toda população. Pedestres de maneira geral, crianças e idosos, particularmente, deveriam ter recebido informação e formação suficientes para poderem conviver com aquele acréscimo de veículos.

Durante 31 anos não trabalhamos essas questões devidamente. O que assistimos foi o crescimento da população, da frota e do número de acidentes. Pior ainda, acreditamos, durante esse período, que isso era natural. Ao analisarmos como se comportavam outros povos, vimos que isso era falso. Ao estudarmos o que essas outras culturas praticaram, percebemos como foi importante capacitar melhor os condutores, desenvolver projetos de educação para o trânsito, investir na operação, fiscalização, policiamento e legislação. Mais ainda, esses ensinamentos mostraram a importância de envolver todos os entes políticos, locais, regionais e federais, além da sociedade civil, para obter melhores resultados.

O CTB de 1998 procurou contemplar esse conjunto de lições. Nele, as responsabilidades estão divididas, de forma equilibrada, entre União, Estados, Municípios e Sociedade Civil. Foi criado um despertar cívico de todos e a imprensa teve papel essencial em promover o grande debate junto à sociedade sobre as grandes mudanças.

Houve, por parte da sociedade civil, um aumento de prudência, mensurado pela ligeira redução das infrações. Mas à medida que a inação dos governantes foi sendo constatada, velhos hábitos voltaram a ser praticados. Hoje, passados 10 anos da entrada em vigor do Código, constatamos que diariamente 100 pessoas são mortas, 1.000 pessoas são feridas



e esses custos diretos e indiretos chegam a R\$ 28 bilhões anuais.

Esses números inaceitáveis acontecem porque parte da sociedade continua acreditando que a palavra acidente explica os fatos vividos como indesejáveis por aqueles que os realizam. O que não é verdade. Se habilitamos mal, se não educamos bem, se não investimos adequadamente em engenharia de tráfego, operação, fiscalização e policiamento de trânsito, só podemos colher os resultados citados acima.

Para piorar, boa parte de nossos legisladores e executivos acredita, por conveniência, que o acidente acontece porque tem que acontecer. Essa tese do fatalismo exclui a responsabilidade de todos. Esse é o nosso maior desafio. Abandonarmos essa postura irresponsável e entender que ela é a causa que precisa ser removida.

Este livro busca o equilíbrio entre mostrar os avanços conseguidos, e que não foram poucos, e as omissões e negligências por parte de quem deveria ter feito. Aqui, a própria sociedade é aquinhoadada com parte dessa responsabilidade na medida em que compactua com ações e compromissos que, sabidamente, não correspondem aos seus valores e anseios.

As entrevistas, com personalidades de primeiro nível do cenário nacional, ajudam a tentar entender o mosaico composto pelo nosso trânsito com todo o seu dinamismo, sua força, suas falhas e suas promessas. É uma leitura importante para quem está ligado de alguma forma ao nosso trânsito. Só uma visão sistêmica dessa complexa questão permitirá uma compreensão maior, ainda que eventualmente incompleta dele.

O país atravessa um momento extraordinário de desenvolvimento e o trânsito é um dos seus pilares de sustentação, nele incluindo as questões relativas ao transporte e à mobilidade. Acredito que este trabalho pode ajudar a enfrentar essa chaga com conhecimento e vontade. Os números aqui citados não são compatíveis com uma sociedade sadia e democrática. Precisamos valorizar as questões de cidadania, visando a construção de um convívio seguro e mais humano.

Felizmente, como vemos neste livro, evoluímos bastante em múltiplas questões de trânsito, certamente não o suficiente. Isso significa, contudo, que se nos dedicarmos mais, se melhorarmos nossa compreensão sobre a problemática do trânsito, *lato sensu*, provavelmente vamos deixar às próximas gerações um trânsito mais compatível com os tempos que vivemos.

Ailton Brasiliense

Presidente da ANTP, Ex-presidente
do Contran e ex-diretor do Denatran



O que é e o que não é este livro



Publicar um livro no Brasil é sempre uma decisão importante, seja sobre o tema que for. Escrever um livro que tenha a pretensão de retratar o trânsito brasileiro nas últimas décadas é algo ainda mais especial. Pois esse é o desafio desta obra.

A idéia deste livro é bem simples e não contém qualquer proposta explosiva. Simplesmente partiu do desejo de se dizer ao Brasil, ao mundo e principalmente a nós mesmos, o que aconteceu nesse período.

Talvez até não tenha sido feito demais pelo trânsito, mas certamente foi feito bastante. Mais importante: é possível que o que foi feito tenha sido o suficiente para deixar o terreno preparado para aqueles que virão e que, desse modo, encontrarão mais facilidades para desenvolver outras tarefas importantes para que o nosso trânsito ocupe o lugar no qual deveria estar há algum tempo.

Trânsito é, por natureza, um tema árido, difícil, associado geralmente a visões negativas. Segurança no trânsito é algo recente na nossa história e, talvez por isso, apesar de provocar algumas paixões, seja motivo de pouca discussão técnica e quase nenhuma defesa. O trânsito é o patinho feio do Brasil – não tem pais nem padrinhos. É aquela história: a vitória tem muitos pais, mas a derrota é órfã.

No Brasil, um país que experimentou um expressivo desenvolvimento nas últimas décadas, sem cultura de segurança em geral nem cultura de segurança no trânsito em particular, não é de surpreender que testemunhemos o nível de acidentalidade que temos. Só não nos envergonhamos mais porque não damos muita importância para os números divulgados. De verdade, nem acreditamos muito nesses números. Parte considerável da sociedade ainda nem se deu conta de que enfrentamos uma guerra (ab)surda e que é preciso (re)agir.

Esta pode ser a maneira correta de entender porque a Volvo do Brasil e o Programa Volvo de Segurança no Trânsito decidiram publicar *20 anos de lições de trânsito*. É uma forma de registrar, mesmo que superficialmente, o que aconteceu no nosso trânsito nas duas décadas que coincidem com a existência do Programa Volvo, iniciado em 1987.

Meu desafio é tentar resumir nas próximas páginas o que fez o Brasil para sair de um marasmo quase absoluto para uma fase de movimento que ainda está longe de ser o que deveria, mas que, com certeza, quebrou a inércia em que se encontrava.

Este livro pretende mostrar o que aconteceu de mais importante no trânsito brasileiro e principalmente na segurança do trânsito. Meu posto de observação está em Curitiba-Paraná, porém, graças às centenas de viagens, eventos, encontros de todos os tipos, em todas as regiões brasileiras, espero poder oferecer uma radiografia razoável do que aconteceu pelo país afora.

Claro, sempre haverá fatos, eventos, personagens não mencionados, o que será lamentável. Num país com as dimensões do nosso, numa área difícil como o trânsito, esse é um pecado quase inevitável para o qual conto desde já com seu perdão e sua compreensão. Se tentasse colocar uma lupa em cima de cada região, de cada cidade brasileira, acabaria por não produzir livro algum. Apesar de acreditar que tenho uma razoável rede de contatos por todo o país, infelizmente muita coisa escapa do filtro da busca sistemática e passa pelo ralo dos registros incompletos do que acontece no setor. Ainda não temos um sistema organizado no Brasil que nos permita ver tudo aquilo que é essencial.

Por isso, esta radiografia não foi feita a partir de um vôo rasante de helicóptero, mas de uma distância razoável.



Distância, entretanto, que me permite ver com clareza o quanto evoluímos, onde patinamos e onde estão nossas chances de prosseguir o esforço que não deve parar.

Não espere deste livro uma foto colorida, detalhada, precisa do nosso trânsito, mas, antes, um desenho caprichado de quem vivenciou o enorme esforço feito por uma comunidade interessada em melhorá-lo. Espero que os pontos principais deste trabalho inspirem os responsáveis pelo trânsito nas cidades brasileiras no desenvolvimento de novos programas que redundem numa maior segurança.

Um livro deste só tem sentido se provocar reações, discussões, críticas no sentido de melhorar a visão do que podemos fazer no futuro. Hegel, filósofo alemão do século XIX, dizia que “homens e governos jamais aprenderam qualquer coisa da história”. Espero sinceramente que as lições desses 20 anos possam servir de base para mudanças profundas no contexto da segurança do trânsito brasileiro.

Finalmente, este livro não se encerra em si. Pelo contrário, marca apenas o início de uma nova fase de discussão dentro da comunidade brasileira ligada ao trânsito, debate que haverá de se desdobrar por muito tempo.

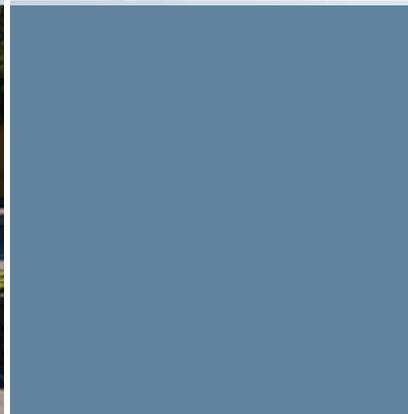
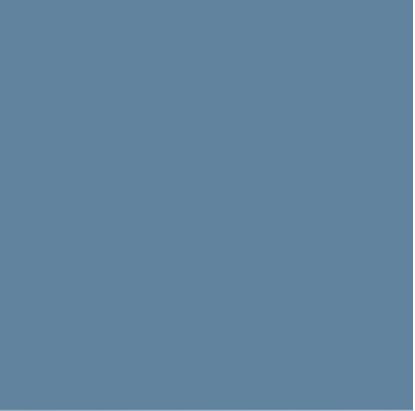
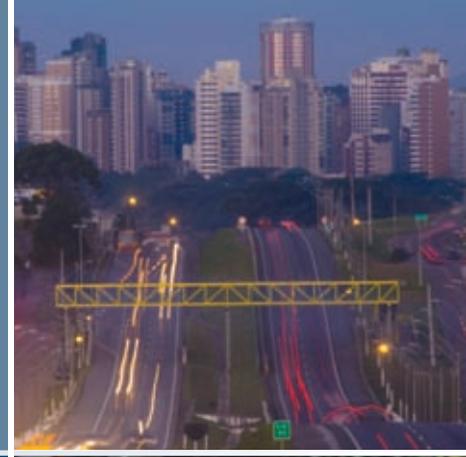
J. Pedro Corrêa





VINTE TEMAS MARCANTES

Como chegamos neles



> ¹Agência Brasil, do governo brasileiro, citando o Programa de Comparação Internacional do Banco Mundial que comparou o tamanho da economia de 146 países. 18/12/2007



e nas últimas décadas o Brasil viveu momentos intensos no seu desenvolvimento político, econômico ou social, pode-se dizer que o trânsito foi agente ativo e passivo de todas as mudanças. Na verdade, desde o início da era automobilística, na metade dos anos 50, o trânsito tem sido o motor do crescimento nacional, acompanhando etapas distintas de uma batalha desenvolvimentista que parece não ter fim.

De país subdesenvolvido passamos a “em desenvolvimento” e, ultimamente, mostramos pretensões de passar para o pelotão de elite, quando fomos apontados como a sexta economia do planeta¹. No entanto, para chegarmos realmente a ser um país de Primeiro Mundo faltam-nos indicadores que possam justificar essa conquista, que é muito mais qualitativa do que quantitativa.

O trânsito tem sido um dos nossos calcanhares de Aquiles. De fato, até a eleição do presidente Juscelino Kubitschek de Oliveira, no final de 1955, a agenda nacional era outra. Getúlio Vargas, morto em agosto de 1954, tinha a grande preocupação com a causa trabalhista que, aliás, lhe deu grande prestígio junto às massas. Juscelino assumiu com o compromisso de “Fazer 50 anos em 5”. No bojo da sua plataforma de ação, dois fatos mudaram profundamente a cara do país: a construção de Brasília e a criação da indústria automobilística nacional. Seu plano de governo continha metas ousadas na área de infraestrutura, incluindo a construção de estradas que pudessem acompanhar o progresso automobilístico proposto.

O país ampliou sua malha viária ligando quase todos os seus quadrantes, o que lhe vale até hoje o título de “país rodoviário” e, por isso, também recebe pesadas críticas por não haver dado a mesma atenção à construção de ferrovias e hidrovias. Apesar do grande crescimento no transporte rodoviário, o Brasil nunca conseguiu montar um sistema de trânsito que atendesse adequadamente suas necessidades básicas.

Para começar, nunca se preocupou em fazer um planejamento sério e completo de um sistema capaz de vestir sob medida o modelo brasileiro. Entre outros defeitos, o modelo implantado não dava poder aos municípios de gerenciar o trânsito, justamente onde ele se desenvolve. Essa falha só viria a ser corrigida com o Código de Trânsito de 1998.

Mesmo formado por representantes de vários ministérios, o Contran (Conselho Nacional de Trânsito) nunca chegou a ser considerado um órgão de importância dentro do governo federal. Contando com um pequeno grupo de funcionários, Contran e Denatran (Departamento Nacional de Trânsito) nunca conseguiram se impor. Por não possuir ascendência funcional sobre os Detrans, muitos Departamentos Estaduais de Trânsito não acatavam certas decisões de Brasília, o que gerava constrangimentos.

Por sua vez, os Detrans eram vistos como órgãos puramente arrecadadores, cuidando de registros de veículos, emissões das carteiras de habilitação, controle dos cursos de avaliação, ministrados pelas Auto-Escolas, hoje Centros de Formação de Condutores. No âmbito dos municípios os Detrans se limitavam a algumas ações, entre as quais as atividades de educação de trânsito.

Nas cidades, acusadas de dar mais ouvidos à classe média brasileira – em busca de status, como possuir carro – autoridades ligadas ao trânsito são denunciadas por ter dado muito mais importância ao fluxo de veículos que à segurança. De fato, é muito mais fácil ver pessoas reclamando do tamanho dos congestionamentos (ou lentidão) do que dos riscos de acidentes de trânsito, incluindo o inaceitável número de mortos e feridos nas nossas ruas e estradas.

Como uma fotografia fragmentada do país, o trânsito parece um retrato inacabado do arquipélago chamado Brasil: cheio de contrastes. Possui ilhas de excelência, mas ao mesmo tempo conta com uma infinidade de outras ilhas marcadas pela falta de vontade política, de planejamento e de prioridade com a essencialidade do trânsito.



Marchas e contramarchas

Apesar de criticar alguns aspectos do nosso trânsito (notadamente as omissões), é justo também que saibamos reconhecer que de 1987 a 2007 houve progressos que devem ser ressaltados. Os críticos dirão que eles foram naturais e nada mais do que a obrigação dos governos; seja como for, eles aconteceram e devem ser contabilizados. Quero, aqui, comparar laranjas com laranjas.

Em 1986, morreram no trânsito no Brasil 27.306 pessoas, segundo os dados do Denatran. Em 2005, utilizando a mesma fonte e o mesmo sistema de coleta de dados (Denatran), o número de mortos foi de 25.427, uma redução de perto de 10%. Mesmo considerando que nossas estatísticas não são confiáveis, temos de admitir que 20 anos depois, com frota, número de habilitações e principalmente população 30% maiores, era de se esperar que os dados do mesmo Denatran fossem consideravelmente maiores. Mas a violência no trânsito de nosso país ainda assusta. Morrem no mínimo 35.000 pessoas por ano. São cerca de 500.000 feridos e perto de 100.000 saem mutilados dos mais de um milhão de acidentes por ano. Segundo cálculos do IPEA, os acidentes de trânsito custam ao país aproximadamente R\$ 28 bilhões anuais e é impossível calcular o custo da dor para as famílias das vítimas.

Como se trata de 20 anos de lições de trânsito, procurei ao longo do livro usar sempre o número 20 como referência. Ao eleger 20 tópicos para nossas lições, não procurei hierarquizar os temas por importância ou por custos estimados. Senti a necessidade de estabelecer uma forma de seleção que me permitisse abrigar a maior parte dos assuntos que julgo importantes dentro do universo trânsito.

Optei por temas amplos, preocupado em não esquecer alguns que, apesar de não aparecerem nos títulos, seriam devidamente mencionados nos capítulos. Espero que não falhe. Se o leitor entender que não foram cobertos determinados temas ou que a eles não foi dada a devida abordagem, fará um favor se me chamar a atenção. Desde já agradeço pelos comentários.





O TRÂNSITO NO BRASIL DE 1987 A 2007

Na vida, quanto mais se vive, mais se aprende. No trânsito, quanto mais se aprende, mais se vive. (Anônimo)





epois da tempestade... cadê a bonança? Passado o regime militar brasileiro (1964-1985) e após desfrutar do “milagre econômico” dos anos 70, o Brasil entra nos anos 80 quase em queda livre, enfrentando um período bastante difícil que ficaria conhecido como a “década perdida”.

A campanha “Diretas Já” pela volta das eleições diretas, em 1984, havia sido bem sucedida. Tancredo Neves, eleito, não chegou a assumir, dando a oportunidade a José Sarney tornar-se presidente da República para surpresa geral. A democracia estava voltando, mas a economia ainda iria passar por maus bocados.

O mundo começava a experimentar uma grande revolução tecnológica com a chegada dos primeiros computadores pessoais. Era o início de uma nova fase da história mundial, chamada de globalização, que atingiria indistintamente a todos habitantes do planeta e que prometia durar muito tempo.

Passada a ressaca do milagre econômico, o Brasil mal se dava conta de que teria um preço alto demais a pagar. Havia também outras contas altas, mas quase ninguém lhes dava maior importância. Na época, poucos se mostravam preocupados com as estatísticas de acidentes de trânsito divulgadas pelo Denatran. Eram índices impressionantes que, em condições normais, provocariam escândalos estrondosos.

Em 1986, o número de mortos no trânsito brasileiro havia sido o maior da história, alcançando 27.306 vítimas fatais. Como o trânsito – e principalmente segurança no trânsito – não eram prioridades, o dado não provocou repercussão na sociedade, nem chegou a ganhar destaque na imprensa que, de resto, tampouco dava a devida importância ao tema.

Atento, contudo, o GEIPOT (Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes, hoje extinto), órgão do Ministério dos Transportes, não deixou o fato passar em branco. Publicou em 1987 o livro *Acidentes de trânsito, flagelo nacional evitável*, produzido por um grupo de técnicos próprios e consultores externos onde chamava a atenção da sociedade para a carnificina surda das suas ruas e estradas. De fato, nas 70 páginas, os especialistas mostravam que o número de mortos no trânsito do país na realidade não era apenas pouco mais de 27.000, mas superior a 50.000, já que as cifras do Denatran computavam apenas os que morriam na hora e no local dos acidentes. Vítimas que vinham a óbito a caminho do hospital, no dia ou nas semanas seguintes, não entravam na estatística. Mesmo assim, por mais alarmante que fosse, o alerta não provocou reações de maior peso. Foi nessa época que “nasceu” o número de “50.000 mortos”, o “Vietnam brasileiro”.

Se nos anos anteriores o trânsito não era importante porque a agenda era o milagre econômico, na metade dos anos 80 continuava não sendo importante porque a preocupação passava a ser outra: como sair da recessão que assolava o país. Sobreviver era mais importante. Assim, o trânsito deveria esperar sua vez. Outra vez.

Uma das primeiras reações contra aquela situação foi o surgimento do **Programa Volvo de Segurança no Trânsito (PVST)**. A Volvo do Brasil, que em 1987 completaria 10 anos como empresa, havia decidido não fazer qualquer festejo alusivo à data (o mercado estava em baixa total). Entretanto, decidiu destinar o orçamento que hipoteticamente seria usado numa comemoração para uma grande ação social e chamar a atenção da sociedade para os alarmantes números de mortalidade no trânsito brasileiro.

A razão para tal programa era muito simples: as estatísticas de acidentes e mortes no trânsito brasileiro eram estarrecedoras comparadas à realidade sueca que tem um dos trânsitos mais seguros do mundo. Órgãos de governos, entidades de classe, parceiros, técnicos, interessados acenaram positivamente à proposta, oferecendo apoio na formulação de um programa de ações para acordar o país sobre a necessidade de estancar a sangria desenfreada do nosso trânsito. Não conheço na história de campanhas comunitárias no Brasil registro de aprovação tão expressiva para uma ação quanto a manifestada ao PVST. Governo, setor privado, sociedade, meios de comunicação se identificaram imediatamente com a causa que, afinal, era de todos, de toda a nação. Parecia que o país estava esperando por um movimento como esse.

Lançar o programa, definir estratégias, linhas de ação e atingir um impacto inicial positivo no Brasil até que não foi o mais difícil. O mais complicado, de fato, seria, mais tarde, obter resultados práticos estáveis como forma de realimentar o programa, aumentar o incentivo dos participantes e ganhar novas adesões. Adesões que, por sinal, vieram.

Octávio César Valeixo, então juiz de direito de uma das varas de delitos do trânsito de Curitiba, grande entusiasta do tema, acertou quase em cheio quando me incentivava a lançar o Programa, usando uma imagem carnavalesca que, por

sinal, pouco combinava com seu estilo sério: “Vocês começarão como um pequeno bloco, mas, graças à força do tema, em pouco tempo se tornarão uma imensa escola de samba”.

Foi quase isso. Vinte anos depois, pode-se dizer que contamos hoje com um grande exército envolvido na guerra do trânsito. Pelos cálculos da ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos), no fim de 2007 havia cerca de 100.000 pessoas ligadas às atividades de trânsito e transporte pelo país. Pode parecer muito, porém, para derrotar um inimigo desse porte, é preciso bem mais do que isso. Necessitamos também recursos, tecnologia, conhecimento e principalmente determinação, vontade política. Essa última é a determinante decisiva do processo, mas continua em falta no mercado.

Um dos pré-requisitos mais importantes numa ampla mobilização como essa é, sem dúvida, a existência de vontade política, a determinação do governo (governos, seria mais correto) de dar **prioridade à segurança no trânsito**, de elegê-la como tarefa urgente e imediata e, obviamente, disponibilizar apoio e recursos para viabilizar as ações de campo. Só com discurso, não se ganha a guerra.

Na maioria dos países desenvolvidos, onde a segurança no trânsito atualmente cumpre bem o seu papel, houve sempre alguém do mais alto escalão do governo federal para assumir o comando das ações com autonomia e autoridade. E isso fez a diferença. Os exemplos falam por si. **Vou dar exemplos de quatro países:**

Nos Estados Unidos, conta-se que, quando se tornou presidente, no início dos anos 50, o general Eisenhower, vitorioso na Segunda Guerra Mundial, tomou a decisão de criar um Comitê Nacional de Segurança no Trânsito como forma de reduzir drasticamente o número de acidentes. É que, de repente, ele se deu conta de que morriam mais americanos nas estradas do que nas guerras em que o país se envolvia. O Comitê teria ficado ligado a ele, pertinho do Salão Oval da Casa Branca. Foi aí que se iniciou o grande movimento norte-americano pela segurança no trânsito. Atualmente, com uma população de cerca de 300 milhões de habitantes e com uma frota de quase 200 milhões de veículos, os EUA registram pouco mais de 40.000 mortos por ano, provavelmente menos que nós.

Na Suécia, em 1967, o governo mudou a mão de direção – dirigia-se pela esquerda, como os ingleses – e, dessa forma, chamou a atenção da população para a tremenda “virada” que estava propondo para ordenar o seu trânsito, que atravessava maus bocados. Hoje a Suécia é um dos países líderes do mundo em prevenção de acidentes de trânsito. Os últimos números disponíveis sobre fatalidades na Suécia indicavam 431 mortes em 2006, algo fantástico para muitos outros países, no entanto ainda insuficiente para eles, suecos. A população é da ordem de 10 milhões de habitantes com uma frota superior a 4 milhões e meio de veículos. A diferença é que as intempéries complicam muito a vida de motoristas e demais usuários do trânsito.

Na França, em 2002, o então presidente Jacques Chirac lançou uma ofensiva nacional contra a violência no trânsito que, em poucos anos, trouxe uma sensação de alívio e principalmente de crescimento da auto-estima com relação ao tema. O combate ao motorista alcoolizado foi superintenso. Quando começou o trabalho, a França registrou 7.242 mortos. Em 2006, já havia baixado para 4.700. O objetivo é cortar pela metade as fatalidades no trânsito até 2010, o que, pelo visto, será atingido.

Esse é, na verdade, o objetivo da União Européia com um programa tão intenso quanto generoso do ponto de vista de alocação de recursos e suportes para os programas nacionais. A Inglaterra, por exemplo, já atingiu seu objetivo (reduzir pela metade) no ano passado. Portugal foi uma das maiores surpresas pois já em 2008 estava com sua meta cumprida e tornou-se um bom modelo.

Os exemplos se sucedem, todos mostrando que, para conseguir resultados concretos nessa área, é fundamental uma liderança efetiva, forte, clara, autônoma e com objetivos bem definidos. Esse é o calcanhar de Aquiles no Brasil.

Historicamente, o governo brasileiro nunca demonstrou interesse profundo pela questão da segurança no trânsito. O número anual de mortos, feridos e mutilados no nosso trânsito é algo assustador, entretanto nunca sequer foi discutida com a devida seriedade a criação de um órgão específico para cuidar da segurança com a missão objetiva de diminuir as fatalidades. Houve nuvens passageiras trazendo ventos de uma Secretaria Nacional de Segurança, que foram dissipadas sempre que surgiram.

O fato mais importante, que trouxe substancial benefício à segurança no trânsito nesses últimos 20 anos, foi a introdução do novo Código de Trânsito Brasileiro (CTB) no início de 1998. Com algumas novidades de peso, notadamente com relação às pesadas multas pelas infrações, o CTB conseguiu dar uma freada no ritmo galopante dos acidentes.

No entanto, bastou afrouxar a fiscalização para que as transgressões retomassem seu ritmo anterior. Na verdade, governos

(ministros de estado, governadores, prefeitos, deputados, senadores – não só do atual mandato) deram incentivos importantes às violações e desobediências, reduzindo penas das infrações e introduzindo inovações absurdas como parcelamento do pagamento de multas e a obrigatoriedade de indicação dos locais onde estão localizados os radares eletrônicos, equivalendo a uma sugestão de obediência somente naqueles locais.

Importante destacar também que vários artigos importantes do Código não foram ainda implementados, deixando frustrados aqueles que esperavam que o rigor da lei, enfim, seria igual para todos e para sempre.

Dentro desse quadro, outra atividade que desapontou muita gente foi a **educação de trânsito**, esperada por muitos como uma panacéia para todos os males. Dez anos depois de ter sido declarada pelo CTB como obrigatória nas escolas, a educação está longe de cumprir sua missão maior. São ainda poucas as escolas que mantêm a disciplina e menos ainda as que possuem algum material didático.

Embora o Denatran tenha feito esforço para capacitar instrutores e disseminar conteúdos em algumas áreas, o fato é que a verdadeira educação de trânsito ainda não começou a ser implantada. A falta de regulamentação da atividade por parte do Contran empacou de vez o processo nas escolas. O Denatran passou anos esperando o Ministério da Educação se pronunciar sobre a matéria, o que só teria acontecido no final de 2007. Ali definiu-se que educação de trânsito não seria uma nova disciplina no currículo escolar. Caberá então ao Contran/Denatran definir como o conteúdo deverá ser passado, possivelmente de forma transversal. É coisa para mais alguns anos, avaliam os que conhecem melhor os corredores de Brasília.

O Denatran deverá aproveitar a oportunidade para definir também forma e conteúdo da educação de trânsito no ensino superior (universidades), outro trabalho paciente, mas indispensável. Dessa vez, as discussões serão com o Conselho de Reitores das Universidades. É uma reivindicação antiga da comunidade de segurança, de vez que, hoje, os universitários estão bastante distantes do tema, salvo, é óbvio, os cursos que lidam diretamente com ele como Engenharia, Psicologia, etc. Estudantes universitários, nessa faixa de idade, fazem parte da principal faixa de risco dos acidentes de trânsito, daí a importância da ação. Feito isso, haverá o derradeiro desafio de levar a educação de trânsito aos adultos em geral, por meio de campanhas permanentes pela mídia, ao mesmo tempo procurando envolver instituições e empresas para apoiar o trabalho. Será uma tarefa hercúlea, não se tenha dúvida, se mantivermos a maneira como até hoje trabalhamos no Brasil. O cenário que nos aguarda é de altíssima preocupação. Se nas escolas de hoje não temos a educação de trânsito que precisamos e fora delas os adultos não mostram o comportamento adequado, não há porque esperar mudanças positivas nas próximas gerações.



Engenharia de tráfego

Se a educação de trânsito não vai bem, a **engenharia de tráfego** padece igualmente de seus males. Em fase de grande crescimento urbano das cidades, a engenharia de tráfego tem papel cada vez mais importante, tanto para cuidar do fluxo crescente da frota como pela segurança de todos os usuários, principalmente os mais desprotegidos. Sua curta história mostra com clareza suas dificuldades.

Logo após sua criação, em 1976, a CET (Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo) desenvolveu uma promissora linha de capacitação de engenheiros, trabalho que acabou se constituindo durante bom tempo na verdadeira escola brasileira do setor. Não só formou um grupo de elite da engenharia de tráfego paulista, como também de vários outros estados da Federação.

O país, que nas décadas anteriores havia feito sua opção pelo rodoviarismo com o fomento da indústria automobilística, tinha necessidade de uma forte engenharia de tráfego, compatível com o nível desenvolvimentista pretendido. Porém, por dificuldades diversas nas gestões subseqüentes, os esforços da CET não foram continuados, constituindo-se num forte golpe para o setor que, de repente, viu-se sem ter quem levasse adiante a ação.

Nas universidades brasileiras, até onde sei, não existem ainda cursos de graduação em engenharia de tráfego, o que, aliás, também é pouco comum na maioria dos países. Isso faz com que os engenheiros civis interessados na área busquem complementar

PARAD
DE
ÔNIB
P.M



conhecimentos nos cursos de extensão universitária e daí partam para o duro campo da prática. É um excelente mercado de trabalho agora e será ainda melhor no futuro.

O desenvolvimento urbano tem sido enorme nas últimas décadas, porém a oferta de uma adequada engenharia de tráfego está bem abaixo da demanda. É uma das várias lacunas a serem preenchidas no universo da segurança no trânsito brasileiro. Aqui não há mais como aceitar “jeitinhos”. Os erros custam caro e, pior, são pagos à vista. Com estresse, ferimentos, vidas humanas e muito dinheiro.

■ *Impunidade e jeitinho*

A **impunidade e o jeitinho** são duas características brasileiras que precisam urgentemente de tratamento de choque se quisermos ser realmente o que pretendemos: um país de Primeiro Mundo, com trânsito bem melhor organizado, mais humano, com mais respeito e muito menos vítimas.

Durante muito tempo visto como uma qualidade, o jeitinho brasileiro, aliado à quase certeza da impunidade, está hoje na raiz dos grandes problemas do nosso trânsito. O jeitinho arranha nossos valores éticos e nos empurra cada vez mais para o lado da esperteza não permitida mas tolerada. O uso continuado do jeitinho, conseqüentemente, não pode ser saudável para uma sociedade como a nossa, que já sofre muito com os efeitos da falta de uma educação de base mais qualificada.

Como aos poucos a sociedade está se tornando mais informada, fica também menos tolerante com os jeitinhos e as espertezas. É de se esperar que paulatinamente esses desvios tenderão a ser revistos, com benefícios consideráveis para o nosso trânsito, nossa gente e para o cotidiano do país.

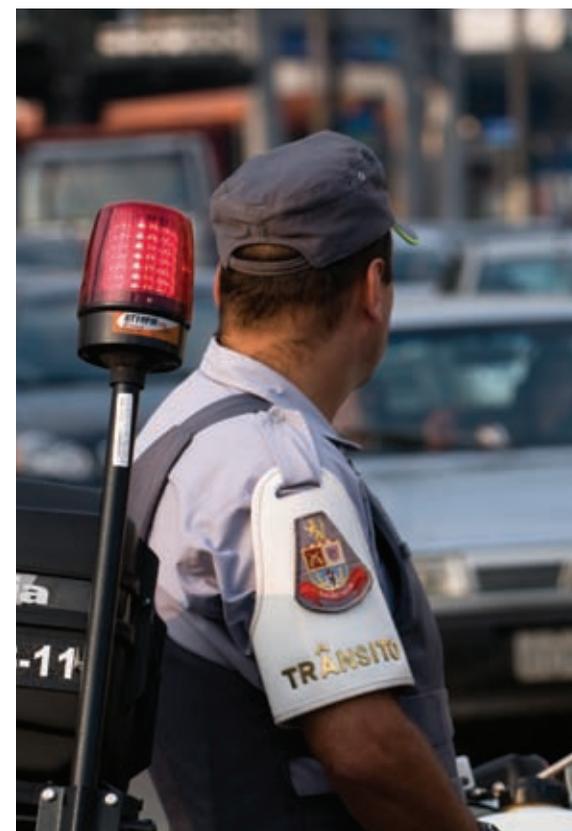
Todos concordamos que temos um bom Código de Trânsito e que mostrou sua validade por ocasião de seu lançamento, a partir de 1998. Por outro lado, todos criticamos também nossa Justiça, lenta e vulnerável a ações de especialistas que fazem com que os crimes de trânsito não sejam punidos com a severidade que a própria sociedade pede.

Na verdade, nosso trânsito tem problemas nos três “Es” que alicerçam suas atividades. Se no “E” da educação e da engenharia temos problemas, no “E” do *enforcement*, ou seja, da fiscalização, nossas agruras assumem outras dimensões. Aqui, temos dificuldades não apenas nos tribunais como também na fiscalização e no monitoramento das ruas e estradas.

■ *Policciamento de trânsito*

O **policciamento de trânsito** é, de fato, outro problema complicado porque envolve questões de origens diversas e que, por isso mesmo, deve ter tratamento multidisciplinar. De um lado, uma Justiça distante da que deveria ser; de outro, uma formação mais que precária e salários incompatíveis com a importância da função. Tudo junto provoca um quadro que favorece a corrupção, num ambiente onde agentes passivos e ativos se encontram a todo momento. Uma reforma no sistema de trânsito do Brasil passa, necessariamente, por uma revisão total da fiscalização, com mudanças drásticas tanto no policiamento nas estradas como nos perímetros urbanos.

Muita gente reclama que a nossa legislação de trânsito favorece mais o fluxo que a segurança. Assim já era antes, assim continuou sendo no chamado “novo” Código de Trânsito, de 1998. De fato, aqui nos defrontamos com outra questão paradoxal, pois, na verdade, a própria sociedade cobra mais o fluxo que a segurança, embora no segundo caso seja ela mesma a vítima principal. Afinal, temos mais de 35 mil mortos por ano no trânsito. Uma revisão do processo de educação de trânsito no Brasil também deve contemplar essa supervalorização do veículo sobre o homem. Não é tarefa pequena, porém essencial.



■ Pedestres e ciclistas

Pedestres e ciclistas formam a dupla mais vulnerável das vítimas do nosso trânsito. Só pedestres, são mais de 10.000 mortos a cada ano. São vítimas não apenas de motoristas inconseqüentes ou irresponsáveis, bêbados ou drogados. São ao mesmo tempo vítimas da ausência de um sistema de trânsito mais consistente, mais harmonioso e mais humano, que priorize mais a segurança dos menos protegidos.

Isso não exclui, claro, melhoria radical no comportamento, mais consciente e seguro, por parte desses usuários – pedestres e ciclistas – eles mesmos responsáveis por muitos acidentes, tanto na área urbana como nas rodovias. Em algumas cidades brasileiras os atropelamentos chegam a representar cerca de 50% das fatalidades, número mais que incrível, inaceitável!

■ Motocicletas

Superando o problema de pedestres e ciclistas, o maior fenômeno do trânsito brasileiro nos últimos anos são as **motocicletas**, especialmente as utilizadas para entregas nas médias e grandes cidades. Essas, sim, têm preocupado autoridades, técnicos e principalmente os outros usuários do trânsito urbano. Os **motociclistas**, ou melhor, os **motofretistas**, como passaram a ser chamados, não são, apenas e de novo, um problema de trânsito, mas um complicador socioeconômico de grande escala.

O quadro é muito simples: de um lado o mercado de trabalho não consegue oferecer empregos para mão-de-obra menos qualificada; de outro, a enorme facilidade de aquisição de motos de baixa cilindrada por preço acessível. Mostrava-se que a prestação de uma moto poderia custar mensalmente o preço das passagens de ônibus, com a diferença que elas poderiam se tornar uma importante ferramenta de trabalho para muitos.

Tornar-se *motoboy* acabou sendo a oportunidade de ouro para muitos desses novos profissionais cuja função essencial se resume em serviços de entrega domiciliar dos mais variados tipos de produtos. De pizzas e comidas em geral a documentos, remédios ou pequenas encomendas que nem sempre cabem bem dentro dos boxes da garupa da moto, tudo é entregue “em questão de minutos”.

Aqui mora um dos maiores perigos da história: “Se sua pizza não chegar no prazo prometido, você não paga!”, diz o anúncio. Quem pagará será o motofretista que, desesperado, precisará sair a toda, não respeitando limites, intempéries, leis de trânsito, ou quaisquer situações de perigo. A necessidade de fazer uma renda razoável no final do mês, capaz de cobrir o valor da prestação da moto e as despesas básicas da família, é sua motivação maior.

O fenômeno que, no começo, atingira São Paulo em cheio, há anos já não é mais exclusividade da maior cidade do país. Outras capitais e cidades de maior porte, igualmente, enfrentam problemas proporcionais ou, quem sabe, até maiores.

Em muitas cidades, o problema não ficou apenas no uso da moto para entregas em domicílio: surgiram as mototáxis, a exemplo de cidades asiáticas, acrescentando novos desafios à segurança no trânsito e ao conjunto de dificuldades urbanas que já não era pequeno. O percentual de motofretistas e mototaxistas sem habilitação é altíssimo e dá uma idéia do tamanho do problema. E é bom se preparar: em breve estarão conosco as motos chinesas, ainda mais baratas que as nossas.



■ *Motoristas profissionais*

Ampliando esse quadro inquietante, surgem os **motoristas profissionais** de ônibus e de caminhões como motivos de preocupação. São problemas que no geral guardam similaridades entre si, mas possuem algumas diferenças básicas, notadamente quando se referem ao vínculo empregatício do profissional.

De verdade, os grupos que merecem maior preocupação são os profissionais do transporte urbano de passageiros e os chamados carreteiros, os que trabalham por conta própria. Os primeiros são submetidos a uma carga horária excessiva de trabalho, enfrentam o estresse provocado pelas condições em que trabalham, pressão dos passageiros e, além disso, do próprio tráfego, pesado e cheio de riscos.

Já os segundos, os carreteiros, vivem há muitos anos ameaçados pelo estigma da extinção. Muitas vezes sem grau mínimo de escolaridade, desarticulados associativamente, totalmente descapitalizados para a manutenção ou substituição de seus caminhões, resta a esses profissionais enfrentar com a cara e com a coragem os desafios de jornadas insanas. São aviltantes os abusos comerciais de toda a ordem a que se submetem, aceitando valores de fretes muito abaixo dos de mercado e, muitas vezes, tendo de realizar entregas em prazos humanamente impossíveis. E, assim, enfrentam os perigos das drogas, dos “arrebites” para poderem se manter acordados além da capacidade física.

Já os motoristas profissionais das empresas de transporte rodoviário de passageiros, bem como das mais bem estruturadas transportadoras de cargas, têm situação muito melhor, com melhores salários, melhores condições de trabalho, treinamento e, conseqüentemente, um padrão de qualidade de vida muito superior aos colegas. Entre os principais problemas da categoria dos motoristas está a falta de treinamento e desenvolvimento profissional. O número de acidentes envolvendo veículos comerciais é alto demais, como também é a taxa de fatalidades decorrente desses eventos. É uma área que demanda ações firmes e imediatas.



■ *Setor privado*

Uma das áreas que acordou para a segurança no trânsito e que marca paulatinamente posições mais firmes é o **setor privado**, que tem mostrado reações positivas. O cenário no início de 2008, embora pudesse ser bem melhor, já era alentador. Indústria, comércio e serviços respondem por inúmeras ações positivas de segurança no trânsito. De um lado movidos pela constatação de que segurança é um bom negócio e dá lucro e, de outro, motivados pela pressão da sociedade e pelo sentimento da responsabilidade social que se notabilizou como uma das fortes características do início deste século.

Projetos de sensibilização de funcionários, de incentivo a fornecedores e mesmo a clientes de que segurança é questão vital e de responsabilidade de todos podem ser vistos em vários pontos do país, num movimento que tem tudo para continuar em ritmo mais acelerado.

De fato, essa cruzada nacional pela segurança no trânsito definitivamente ainda não é a que a comunidade mais ligada esperava, muito menos a que o Brasil precisa, mas fortalece a esperança de que estamos no rumo certo e que, como todo processo, este ainda tem um bom percurso pela frente até engrenarmos a marcha correta.

O setor privado tem um papel extraordinário na seqüência do desafio de melhorar a segurança no trânsito. Ele pode desenvolver produtos de segurança como negócio e ao mesmo tempo pode se beneficiar desses mesmos produtos. Exemplo: a indústria da sinalização eletrônica, que vislumbrou um bom filão para colocar novos produtos e com isso ajuda a melhorar o trânsito na medida em que incrementa seus próprios negócios. Outras áreas estão também em pleno desenvolvimento e tudo isso ajuda a melhorar o sistema de trânsito como um todo.

Há ainda muitos ajustes a serem feitos no setor, a começar pela implementação total do Código de Trânsito Brasileiro, que ainda aguarda decisão de governo. O CTB mostrou seu valor no início de sua implantação quando provocou uma mudança de comportamento poucas vezes vista na nossa história. Todavia, ainda tem peças soltas e que precisam ser colocadas nos devidos lugares.

■ *Funções dos Detrans e dos demais “ans”*

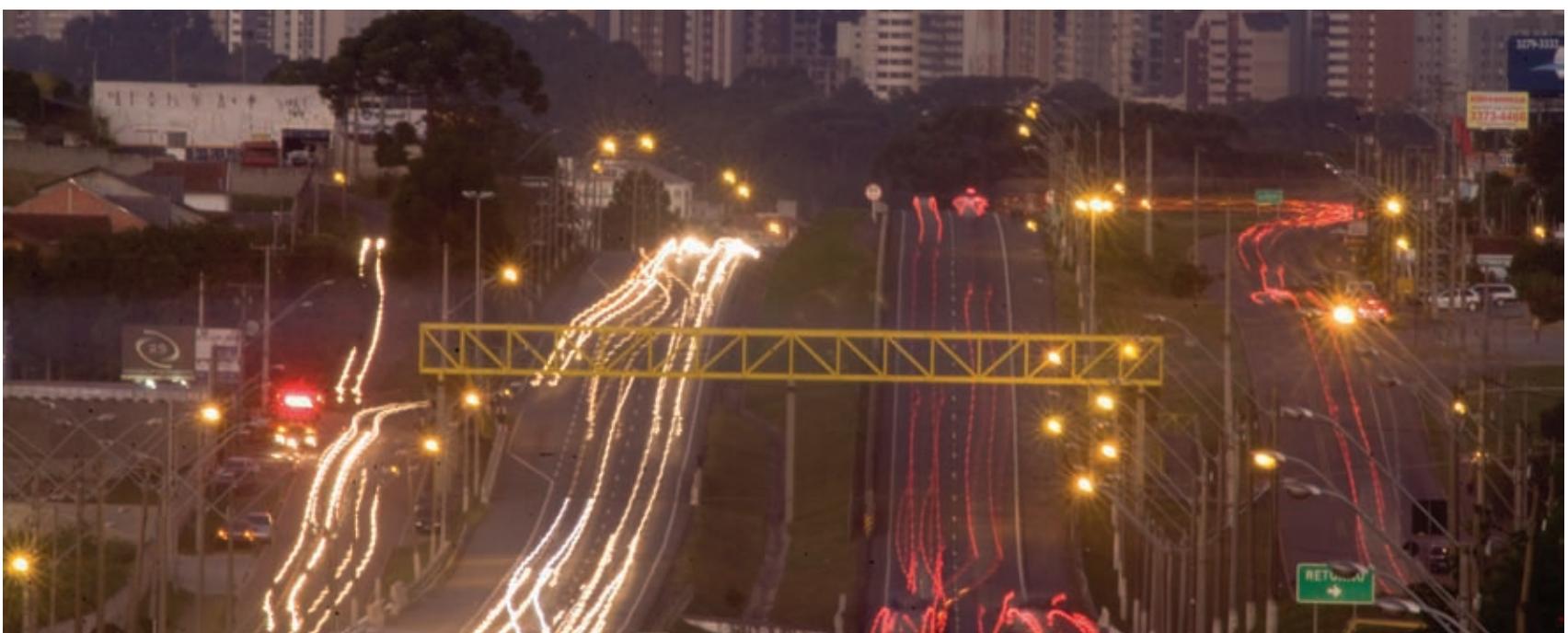
Um ponto que pode ser rediscutido está relacionado com as **funções futuras dos Detrans e outros órgãos do Sistema Nacional de Trânsito**. Com a municipalização do trânsito, as cidades realmente ganharam bastante poder e paralelamente os Detrans deixaram de desenvolver atividades importantes para os municípios. Alguns Detrans chegaram a extinguir suas áreas de educação de trânsito, o que só fez piorar o que já não era tão bom. Coincidência ou não – prefiro acreditar que não haja relação entre os fatos – mas as estatísticas de trânsito no Brasil nos últimos anos têm mostrado um crescimento enorme de fatalidades nas cidades de baixa população, até 20.000 habitantes.

Por outro lado, os Conselhos Estaduais de Trânsito, os Cetrans, não dispõem de recursos financeiros nem de equipes para promover mais a segurança no trânsito. Muitos dirigentes de conselhos estaduais bem que gostariam. Quanto às Ciretrans, com as estruturas que possuem, não se pode efetivamente esperar nada em favor da segurança no trânsito. A maioria absoluta delas é utilizada dentro de processos de loteamentos políticos e seu papel na melhoria da segurança municipal, que poderia ser grande no momento, simplesmente inexistente. Por tudo isso, pensar uma forma de usar, de utilizar melhor esse sistema, torna-se importante na medida em que pode trazer benefícios consideráveis à segurança no trânsito brasileiro.

■ *Sinalização eletrônica*

É preciso reconhecer que o trânsito teve, notadamente nos últimos anos, um aliado forte na parte da segurança viária, com a chegada da **sinalização eletrônica**, na segunda metade dos anos 90. O sucesso dos equipamentos foi tão grande que, na altura da virada do século, o país já podia se vangloriar de possuir o maior sistema de sinalização eletrônica do mundo. Foi nesse período que a guerra do trânsito perdeu uma de suas mais importantes batalhas, a da “**indústria da multa**”.

Por descuido, negligência, falta de atenção, tanto faz, o fato é que a turma de contumazes infratores de trânsito, alegando abuso das autoridades, ganhou amplo espaço junto aos meios de comunicação e à própria sociedade contra os exageros da aplicação de multas, principalmente por excessos de velocidade. É possível que enganos tenham acontecido e que o posicionamento de alguns equipamentos pudesse ser revisto. O que faltou, porém, da parte do governo e, quiçá do setor de sinalização eletrônica, foi uma comunicação mais atenta e mais ágil para contrapor os argumentos de que a “**indústria da multa**” fosse realmente uma verdade. Essa é uma discussão que talvez deva ser retomada quando as condições forem mais favoráveis.



■ *Participação das ONGs*

Dentro do universo do trânsito, um dos movimentos mais modestos dessas duas décadas foi a **participação das ONGs**, entidades sem fins lucrativos, voltadas à segurança no trânsito.

Até o final dos anos 80 observava-se tênue atuação de pequenas entidades, geralmente chamadas de associações de pais e amigos de vítimas de acidentados de trânsito. A partir de 1996 com o surgimento da Fundação Thiago Gonzaga, em Porto Alegre-RS, nasce o Vida Urgente, maior movimento voluntário do Brasil em favor da paz no trânsito. Dedicado primordialmente a se ocupar de jovens e trânsito na região de Porto Alegre, imediatamente alastrou-se pelo interior do Rio Grande do Sul, chegou a São Paulo, em 2008 foi implantado no Espírito Santo e certamente terá desdobramentos noutros estados brasileiros.

Curiosamente, outros movimentos similares não tiveram performances semelhantes e tiveram mais dificuldades em en-

contrar seus próprios caminhos. Há inúmeros grupos atuando com mais ênfase através da Internet, também trabalhando na mobilização da sociedade por um trânsito melhor. O que chama a atenção é o fato desses grupos não terem conseguido estruturar suas entidades em padrões mais profissionais, com pessoas que possam se dedicar profissionalmente no desempenho de suas missões.

É indispensável que novos movimentos surjam, criando maior envolvimento comunitário em torno da causa que, apesar de alguns progressos importantes, ainda não chegou ao ponto melhor.

■ *Municipalização do trânsito*

Um desses progressos, sem dúvida, foi a **municipalização do trânsito**, preconizada pelo Código de Trânsito Brasileiro de 1998, dando mais autonomia às prefeituras para cuidar do seu trânsito.

No início, aparentava ser uma solução excepcional para as cidades brasileiras, pela possibilidade de utilização dos recursos gerados pelo recebimento das multas de trânsito. Aos poucos, no entanto, os prefeitos deram-se conta de que junto com a rosa também havia espinhos, o que fez com que inúmeros deles repensassem o interesse em assumir a municipalização e recusassem. A montagem de uma estrutura local e os procedimentos para implementar um correto programa municipal representavam desafios que muitos prefeitos não se viam capazes de enfrentar. Hoje, com 882 municípios (julho 2008) fazendo parte do Sistema Nacional de Trânsito, pode-se dizer que a adesão é razoável na medida em que cobre parte considerável das grandes cidades, bem como a maior parte da frota nacional de veículos. O grande desafio da implantação plena está na forma como municipalizar o trânsito nos municípios de pequeníssimo porte, sem recursos financeiros nem de pessoal para estruturar uma ação local. À primeira vista, sem envolvimento maior dos Detrans isso não vai ocorrer e assim cresce o risco da explosão de acidentalidades e fatalidades nessas cidades, que somam mais de 4.000 pelo país afora. É um problema e tanto para ser resolvido.

■ *Interesse da mídia*

Não há dúvidas que parte considerável dos avanços havidos no trânsito deve-se ao **interesse da mídia**, que despertou de forma extraordinária para o tema e o incorporou ao seu cotidiano como um tópico indispensável de sua agenda. Se na metade dos anos 80 trânsito era basicamente assunto de páginas policiais com registros de acidentes, hoje tanto a grande como a pequena imprensa tratam o assunto com muito mais profundidade, analisando suas implicações sociais, econômicas, políticas, bem como os desdobramentos nas áreas de meio ambiente, mobilidade, acessibilidade ou, numa única expressão, qualidade de vida. A discussão na imprensa levou, certamente, políticos, autoridades, especialistas, interessados em geral a se dedicarem mais ao tema, aprofundá-lo, levando-o a segmentos da sociedade que até então o desconheciam por completo.

A continuação do trabalho de acompanhamento por parte de jornalistas e comunicadores em geral inevitavelmente levará as autoridades constituídas a tomarem decisões cada vez mais focadas na busca de soluções para diminuir a inexplicável taxa de fatalidade brasileira.

■ *Falta de estatística*

Dentro do quadro de busca de soluções encaixa-se a **falta de estatísticas** como sendo um dos nossos principais males. Na verdade, muito do que não fazemos no trânsito explicamos que é "por falta de estatísticas confiáveis". As estatísticas mais usadas no país, as do Denatran, não são consideradas confiáveis, o que serve de motivo para um verdadeiro campeonato nacional de "suposições" estatísticas, com variações incríveis no número de vítimas fatais. Nos últimos anos, boa parte da comunidade do trânsito passou a utilizar as estatísticas do Ministério da Saúde, cujo banco de dados atualmente é mais confiável que o do Denatran em razão da forma de coleta de informações. Ajustar um sistema confiável de estatísticas é uma prioridade a ser atacada o mais rapidamente possível já que, sem eles, dados confiáveis, será praticamente inviável desenvolver um trabalho mais sério.



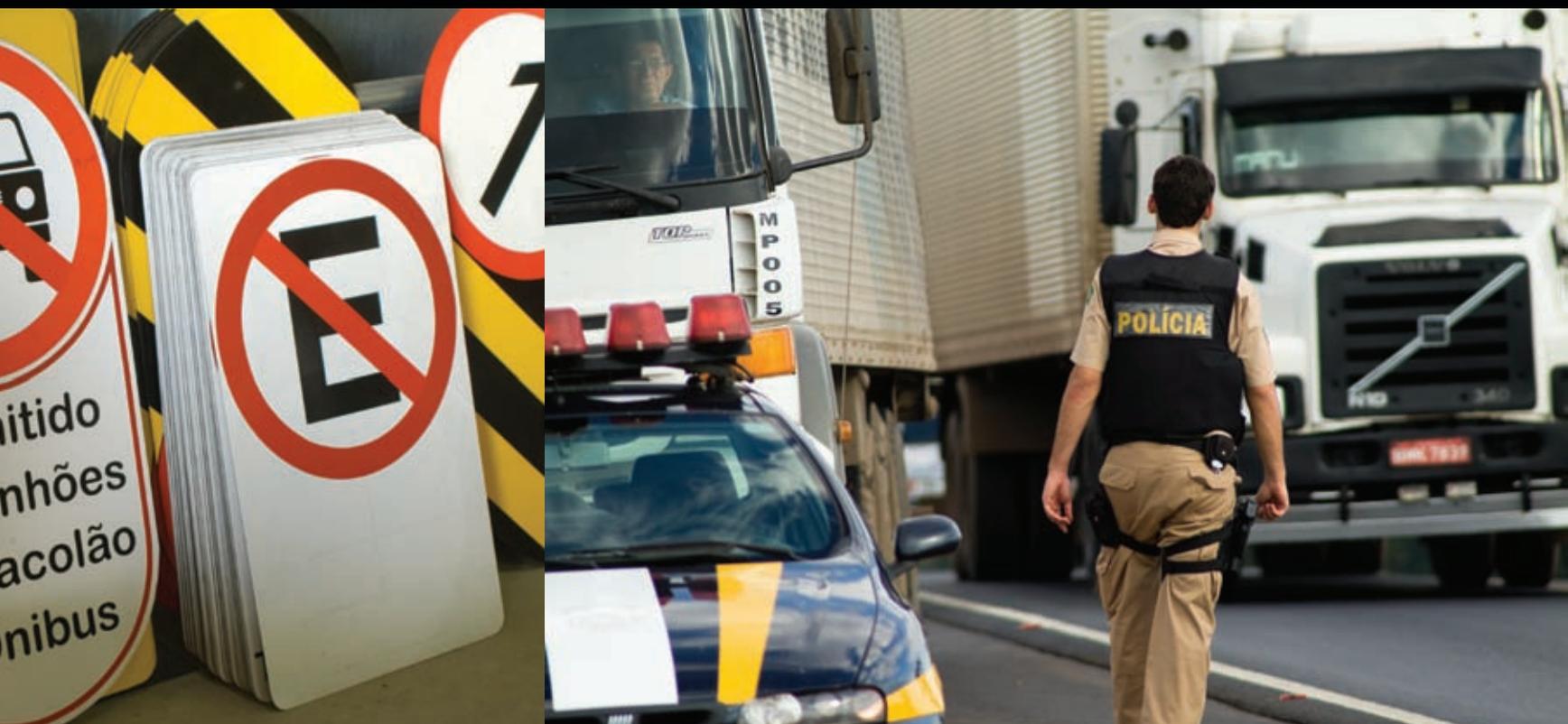
Para mim está claro há muito tempo que a guerra do trânsito só será ganha se conseguirmos ganhar a **batalha da comunicação**. Há, em todos os cantos do país, um número apreciável de pessoas dedicadas à segurança no trânsito. Professores, engenheiros, psicólogos, advogados, jornalistas, comunicadores, técnicos grandemente interessados e motivados a desenvolver ações, programas de segurança no trânsito às comunidades com as quais convivem. A grande maioria começou e se desenvolveu por interesse pessoal, sem ter tido um mínimo de treinamento, indispensável para tocar um programa com começo, meio e fim. Uma boa parte desses programas não tem metas claras, definidas e se satisfazem com sua manutenção quase na base dos contatos pessoais.

Chegou a hora de passar para uma nova fase, a da capacitação dos desenvolvedores, de melhorar sua capacidade de comunicação para que consigam ampliar seus universos de atuação, de públicos e, assim, obter melhores resultados. Está na hora de abandonar o amadorismo, de buscar com maior competência resultados mais tangíveis e indispensáveis se pensarmos num objetivo maior que é o da efetiva segurança no trânsito brasileiro. Nesse processo devem ser incluídos os que desenvolvem programas ou ações de segurança, lideranças locais, comunicadores, entre os quais os responsáveis por campanhas de comunicação, produtores de anúncios que objetivem a mudança de comportamento dos usuários no trânsito. É um caminho longo a ser percorrido, mas vital para se atingir resultados efetivos mais adiante.

■ *O que não aconteceu nesses 20 anos*

Se é verdade que muita coisa aconteceu nesses últimos 20 anos de trânsito brasileiro, também é verdade que muitas outras deveriam ter acontecido, mas que, por motivos vários, não aconteceram. Entre **o que não aconteceu nesses 20 anos** há vários itens de grande importância que teriam feito grande diferença tivessem eles sido implementados no devido momento e na forma correta.

Ainda estamos devendo uma educação de trânsito à altura do desafio brasileiro. Tal como estamos atualmente vamos demorar um tempo demasiado longo que, provavelmente, não podemos esperar. A inspeção veicular, indispensável e inadiável, é outra prioridade urgente e absoluta. Depois de várias tentativas e outras tantas desistências, está chegando a hora de realmente passarmos a limpo o estado da frota e melhorarmos consideravelmente a segurança com um sistema seguro, simples, acessível



ao bolso dos proprietários e principalmente de grande valor para dar mais um salto na busca de melhor qualidade de vida do brasileiro.

Temos questões pendentes nos três “Es” do trânsito – engenharia, educação e esforço policial (fiscalização), o que significa que há muito por fazer nos três elementos básicos, no homem, na via e no veículo.

Felizmente, como diz o ex-presidente da Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo, Roberto Scaringella, “deixamos a fase da betoneira e entramos na fase do chip”. Em outras palavras: passou a fase das grandes obras, de visibilidade, para entrarmos na etapa de ações concretas e efetivas, com utilização de inteligência artificial, como sinalização eletrônica, os equipamentos eletrônicos que podem ser usados nos mais variados campos do trânsito em favor da maior segurança e do melhor fluxo.

Trata-se do início de uma fase crucial e de enorme importância para o país e para a sociedade brasileira. Um país que galgou, ao fim de 2007, a posição de 6ª economia do mundo não pode aceitar um trânsito com índices tão altos de acidentalidade como o nosso. Não somos os campeões do mundo, contrariando até muitos brasileiros que estranhamente parecem ter certo orgulho em afirmar, e estamos muito longe do padrão compatível com o nível atual de desenvolvimento nacional. Na opinião de técnicos especialistas da área, nosso atraso é de, pelo menos, 20 a 30 anos, o que significa um lapso de tempo suficientemente grande para que muitos e muitos inocentes percam suas vidas por negligência, desinformação ou falta de comportamento mais adequado.

O governo deve estar à frente do processo, mas a empreitada só terá sucesso se for encampada por todos. Afinal, o benefício será de todos.





O PROGRAMA VOLVO DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO

O dia mais feliz para o Programa Volvo será aquele em que ele não tiver mais razão de existir. (Comitê Executivo do PVST – agosto de 1987)





lançamento do Programa Volvo de Segurança no Trânsito, em agosto de 1987, e sua constante atuação desde então constituíram-se, de longe, no fato mais marcante da história do envolvimento do setor privado em ações de mobilização da sociedade no Brasil. Com sua proposta de ação assentada sobre uma pergunta tão simples quanto fundamental – Como aumentar a segurança no trânsito e diminuir o número e a severidade dos acidentes? – desde a primeira grande reunião de apresentação às lideranças governamentais, empresariais e comunitárias, o programa assumiu sua condição de catalisador das ações nesse campo.

Parecia que o país esperava que, diante do caos do trânsito na época, surgisse alguém com nome, credibilidade, determinação e que pudesse liderar um amplo movimento nacional em favor da humanização do nosso sistema viário. A Volvo, que então tinha poucos anos de mercado no Brasil, possuía essas credenciais.

Afinal, segurança já era um dos valores essenciais do Grupo Volvo desde a sua criação, em 1927. Nessa época, seus fundadores, os engenheiros Assar Gabrielsson e Gustaf Larson, registraram em ata numa de suas reuniões seus princípios de negócio: “Nossos produtos”, escreveram, “são feitos por pessoas e para transportar pessoas. Por isso, o princípio básico para todo o trabalho, do desenvolvimento à produção, deve ser sempre a segurança”. Desde então, Volvo e segurança têm estado ligadas permanentemente.

A empresa investe continuamente em tecnologias para garantir maior segurança aos usuários de seus produtos. Esses investimentos têm como foco a segurança passiva, que contempla soluções para minimizar o impacto de um acidente, caso ele ocorra. Nessa área, a Volvo é pioneira em inovações como o freio ABS, o sistema antiinvasão (FUPS), air bags e cintos de segurança de três pontos para os motoristas de caminhões.

Atualmente, o maior foco de pesquisas e desenvolvimento da Volvo está na segurança ativa. Partindo da constatação de que a maior parte dos acidentes atuais não é causada pelo veículo, mas sim pelos seus usuários, as próximas gerações de caminhões terão, entre outros avanços, câmeras e radares para melhorar a visão do condutor, eliminando os pontos cegos, freios acionados automaticamente diante de obstáculos dianteiros e sistemas inteligentes que monitoram o cansaço e alertam o motorista em caso de distração ou sonolência.

Desde 1969, a Volvo Trucks mantém um Grupo de Investigação de Acidentes criado para pesquisar acidentes envolvendo caminhões da marca. Fazem parte da equipe representantes da Suécia, Austrália, África do Sul, Europa, Ásia e também do Brasil.

Na investigação, é analisado e pesquisado porque os acidentes acontecem e as lesões provocadas. Os resultados desses estudos são bases essenciais de informação para o desenvolvimento de melhorias em novas gerações de produtos.

Todas as informações são armazenadas em um banco de dados central, que é uma das plataformas mais importantes para as prioridades e o desenvolvimento de tecnologia de segurança dos futuros caminhões. Até agora, a equipe de investigação de acidentes do Grupo Volvo já investigou perto de 1,5 mil acidentes envolvendo caminhões. Anualmente, toda a equipe se reúne para discutir os padrões de segurança para o mundo.

Entre as soluções de segurança já implantadas nos produtos, tendo como base a investigação de acidentes, está a Proteção Inferior Dianteira (FUPS), que protege os passageiros de automóveis em caso de colisão frontal com um caminhão.

Foi essa paixão pela segurança que notabilizou a marca ao longo de sua trajetória e deu-lhe grande reputação ao redor do mundo. Foi assim no Brasil, também.

Em 1934, apenas sete anos depois de ter sido fundada, chegavam ao porto do Rio de Janeiro os primeiros veículos importados da Suécia. Durante cerca de 30 anos, a Volvo comercializou aqui caminhões, ônibus, automóveis, tratores agrícolas e motores marítimos.

A história da marca no Brasil, então representada por importadores independentes, é de uma seqüência de dificuldades e desafios extraordinários. Começa pela adequação dos produtos montados na gélida Suécia para as estradas tropicais brasileiras, na época muitíssimo mais difíceis de trafegar que as de hoje. A maior parte das viagens era feita em estradas de barro, com todos os problemas provocados pelas condições climáticas. Por isso, robustez, durabilidade, confiabilidade eram qualidades indispensáveis. E os veículos Volvo as tinham.



Sempre à frente em segurança

1960	A Volvo inicia testes de segurança de cabines de caminhão
1969	Criado Grupo de Investigação de Acidentes
1976	A Volvo introduz exclusivo teste de impacto de barreira
1977	Criada a cabine com painel com absorção de impacto
1977	Pára-choque baixo traz mais proteção a passageiros de automóveis em colisão com caminhões
1979	Introdução do volante com absorção de impacto
1979	Introdução do cinto de segurança com trava elétrica
1985	Lançamento dos freios Z-cem e ABS
1987	Volvo cria o Programa de Segurança no Trânsito no Brasil
1994	Primeiro caminhão Volvo com air bag
1996	Introdução do FUPS – sistema de proteção inferior contra colisões dianteiras
1998	Introdução dos freios a disco e sistema eletrônico de frenagem (EBS)
2001	ESP – sistema eletrônico de frenagem
2003	ACC – controle automático de navegação
2005	Bafômetro com travamento do veículo opcional de fábrica
2008	LCS – Lane Changing Support – Suporte para troca de pista. Sistema de detecção de veículos no ponto cego do lado do passageiro. DAS – Driver Alert Support – Suporte de Alerta do Motorista. Sistema que alerta motoristas cansados e os aconselha a parar e descansar.



Os primeiros planos da Volvo de construir uma fábrica no Brasil, alimentados no início da década de 1950, foram interrompidos por ocasião da morte do então presidente Getúlio Vargas, em 1954. Juscelino Kubitschek de Oliveira, que assumira a Presidência da República no final de 1955, estava determinado a mudar a cara do Brasil. Foram dele os movimentos principais para a criação da indústria automobilística nacional, que se desenvolveu de tal forma que hoje se coloca entre as mais destacadas em todo o mundo.

O governo de Juscelino decidiu que as marcas automotivas então representadas no país e que pretendessem permanecer deveriam construir aqui suas próprias fábricas. Naquela época, a Volvo estava entrando num grande empreendimento nos Estados Unidos e não teria recursos para bancar ao mesmo tempo o projeto de uma fábrica no Brasil. E, assim, a contragosto,

saiu. Ao deixar o mercado, no começo dos anos 60, a Volvo deixou também muita saudade, mas levou consigo a convicção de que retornaria na primeira oportunidade. Tinha aberto um bom mercado, havia batalhado muito, deixou notável contribuição numa importante época da história brasileira e aqui não havia deixado apenas clientes, mas amigos. Enfim, tinha deixado sua marca, num duplo sentido.

A oportunidade surgiu no início dos anos 70, sob o governo do general Ernesto Geisel, graças ao II PND (Plano Nacional de Desenvolvimento), que preconizava, entre outras coisas, a descentralização industrial brasileira. O governo estimulava a implantação de projetos de importância estratégica fora do eixo São Paulo-Rio como forma de ajudar a desenvolver outras regiões brasileiras.

Depois de aprofundados estudos do mercado de veículos de cargas e de passageiros, bem como da infra-estrutura brasileira da época, a Volvo deu grande contribuição ao país ao propor um realinhamento geral no setor de transportes de mercadorias e no transporte de massa.

Foi a partir da aprovação do projeto de construção da fábrica de caminhões e ônibus Volvo em Curitiba, em 1977, que o Brasil se deu conta da importância de repensar o seu modelo de transporte rodoviário de cargas e a necessidade de redesenhar sua matriz de transporte de passageiros à luz dos desafios que os novos tempos apresentavam. Além de perceber que era indispensável mexer na composição da frota de veículos de cargas, o setor passou a debater de forma mais acentuada e sistemática a questão da segurança no trânsito. O forte diagnóstico Volvo da situação brasileira, apesar de ser simples e óbvio, surpreendeu grande parte das lideranças do setor, que, aparentemente, a desconhecia.

Na radiografia feita, a Volvo mostrava na ponta do lápis que utilizar caminhões e ônibus de maior capacidade traria benefícios expressivos na economia de petróleo (na época importávamos muito), na prevenção de milhares de acidentes nas estradas, na diminuição da poluição e nos congestionamentos urbanos graças à redução do número de ônibus. Irrefutáveis, os argumentos ganharam defensores em todos os cantos.

Era a primeira vez que uma montadora levantava tais problemas. Foi provavelmente também uma das primeiras ações de responsabilidade social, ainda que a expressão não existisse na época. Os benefícios para a segurança no trânsito, que soaram como uma descoberta, marcaram fundo e passaram a fazer parte do discurso do setor. O gigante, enfim, despertava ou parecia que acordava.

Além de outras razões, as propostas Volvo não tiveram reação à altura por um motivo maior: a economia brasileira ia mal, sofria as conseqüências da segunda crise do petróleo, de 1979, que provocava estragos nos países mais vulneráveis, Brasil entre eles. O tema segurança, que nunca estivera na agenda, ficava, então, relegado a uma posição claramente secundária, sem forças para se impor.

Chega o ano de 1986 e, como o Brasil, o trânsito enveredava de vez pela contramão. A necessidade de recuperar-se dos prejuízos econômicos dos últimos anos leva nosso trânsito a tornar-se ainda mais perigoso e violento. O ano terminaria com 27.306 mortos, mais de 500 mil feridos (Dados: Denatran), números sem precedentes em nossa história recente. Curiosa e estranhamente, quase não se ouve falar do problema.

Uma das poucas reações veio do GEIPOT (Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes), do Ministério dos Transportes, hoje extinto. Ele reuniu seus técnicos, vários especialistas, consultores externos e produziu uma publicação – *Acidentes de Trânsito, Tragédia Nacional Evitável* – que teve o mérito de chamar a atenção para a situação de calamidade do trânsito. Não conseguiu, contudo, produzir as reações necessárias no próprio governo e



tampouco na sociedade. Setor privado e sociedade, os dois maiores perdedores nessa guerra, simplesmente pareciam não entender o que estava acontecendo. Algo precisaria ser feito: o país caminhava para sair das dificuldades econômicas em que estava metido e não era admissível que um dos seus cartões de visita mais importantes – o trânsito – continuasse daquele jeito.

O ano de 1987 marcaria o 10º aniversário da aprovação do projeto Volvo do Brasil e a direção da empresa entendia que as dificuldades de mercado não davam motivos para eventos comemorativos. Não significaria, porém, que não pudesse marcar a data de outra forma.

Em lugar de comemorar a data, a Volvo decide marcá-la pelo início de um trabalho de mobilização da sociedade para combater a violência do trânsito. Nascia, assim, o Programa Volvo de Segurança no Trânsito (PVST), com o objetivo de despertar a sociedade para a guerra fratricida do trânsito, que deixava o país numa posição vergonhosa no contexto mundial. Um país que já caminhava para ocupar lugar de destaque entre as principais economias do mundo não poderia conviver com aqueles números. Reagir era indispensável e imediato.

Uma intensa série de consultas a órgãos de governos em todos os níveis, autoridades, técnicos da área de transporte e trânsito, lideranças da sociedade, figuras expressivas dos principais meios de comunicação revelou que a ação da Volvo não apenas seria bem-vinda como poderia se tornar uma contribuição de inestimável valor para a nação.

Segurança no trânsito, de fato, não fazia parte do vocabulário cotidiano brasileiro. O governo não dava maior importância a ela, o setor privado não fazia as contas do quanto perdia com os acidentes, a mídia desconhecia a realidade e a sociedade passava batida, da mesma forma.

Poucas empresas davam, na época, atenção ao tema, principalmente multinacionais, que seguiam normas de suas matrizes no exterior. Uma delas era a “Shell Responde”, cartilha distribuída nos postos de gasolina da marca, que não era um produto dedicado exclusivamente à segurança, embora abordasse o tema com frequência.

A Volvo decidiu iniciar o Programa com três atividades básicas:

- **Câmara Técnica Volvo de Segurança no Trânsito**, para a qual convidou dirigentes dos principais órgãos de governo, entidades e setor privado ligados ao trânsito. Eles formariam uma espécie de Conselho de Administração, validando e sugerindo caminhos para a continuação do Programa;

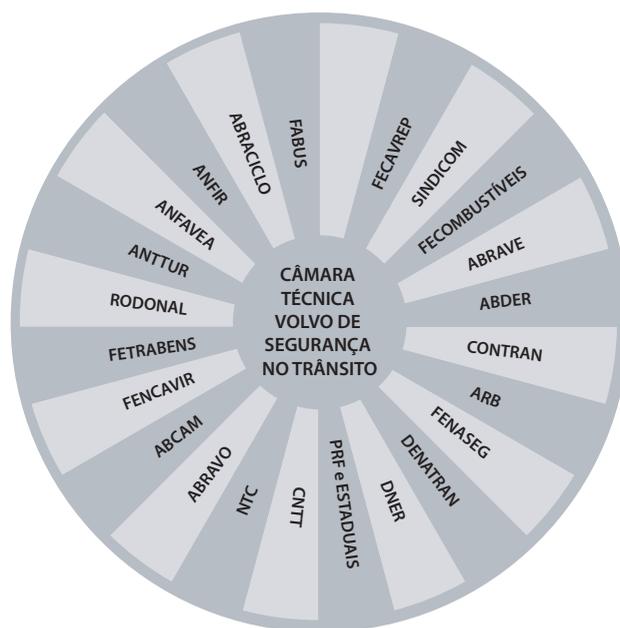


- **Simpósio Volvo de Segurança no Trânsito**, um grande evento de caráter nacional para discutir propostas originadas na Câmara Técnica ou fora dela para melhorar a segurança no trânsito;
- **Prêmio Volvo de Segurança no Trânsito**, incentivando toda a sociedade brasileira a sugerir soluções para diminuir a violência do trânsito. O prêmio aos vencedores era motivador: uma viagem à Suécia para conhecer o que se faz naquele país pela segurança no trânsito.

O sucesso da primeira reunião da Câmara Técnica, dias 2 e 3 de agosto de 1987, em Curitiba-Paraná, foi determinante para criar um sentimento de unidade, um compromisso com a causa, bem como com a continuação daquele trabalho. O registro dos nomes das entidades que participaram do encontro serve para atestar a convergência de interesse e de importância ao tema dado pelas lideranças brasileiras da época.

Participantes da primeira Câmara Técnica Volvo

(algumas entidades podem ter mudado de nome, ou mesmo deixaram de existir):



CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito); **DENATRAN** (Departamento Nacional de Trânsito); **DNER** (Departamento Nacional de Estradas de Rodagem); **PRF** (Polícia Rodoviária Federal); Polícias Rodoviárias Estaduais; **CNTT** (Confederação Nacional dos Transportes Terrestres); **NTC** (Associação Nacional das Empresas de Transportes Rodoviários de Carga); **ABRAVO** (Associação Brasileira dos Distribuidores Volvo); **ABCAM** (Associação Brasileira de Caminhoneiros); **FENCAVIR** (Federação Nacional dos Condutores Autônomos de Veículos); **FETRABENS** (Federação dos Condutores de Veículos Rodoviários do Estado de São Paulo); **FECAVREP** (Federação dos Condutores Autônomos e Veículos Rodoviários do Estado do Paraná); **RODONAL** (Associação Nacional das Empresas de Transportes Rodoviários Interestaduais e Internacionais de Passageiros); **ANTTUR** (Associação Nacional de Transportadores de Turismo); **ANFAVEA** (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores); **ANFIR** (Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários); **ABRACICLO** (Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicletas e Similares); **FABUS** (Associação Nacional dos Fabricantes de Carrocerias para Ônibus); **SINDICOM** (Sindicato Nacional do Comércio Atacadista dos Derivados de Petróleo); **FECOMBUSTÍVEIS** (Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e de Lubrificantes); **ABRAVE** (Associação Brasileira dos Revendedores de Veículos Automotores); **ABDER** (Associação Brasileira dos DERs, Departamentos de Estradas de Rodagem); **ARB** (Associação Rodoviária do Brasil); **FENASEG** (Federação Nacional de Empresas de Seguros Privados e de Capitalização).

A leitura que fiz do clima do encontro foi que, além de ser urgente uma reação à violência no trânsito, o fato de a iniciativa ter vindo de uma empresa automotiva, que conhecia segurança há tanto tempo, era altamente promissor. Pesou, aí, a origem sueca da Volvo. A Suécia, como se sabe, é um dos países de trânsito mais seguro do mundo, com índices de acidentalidades que estão há décadas entre os menores do planeta. O fato da Volvo ser um dos principais grupos industriais suecos e ter feito da segurança um dos pilares de sustentação de seu prestígio mundial, pesou fortemente na visão dos participantes. O Brasil, parece, aguardava ansioso por um gesto desses. A Câmara Técnica teve grande importância nos primeiros anos do programa. O comparecimento às reuniões era alto e o envolvimento, expressivo.

Outro fator decisivo para o sucesso do Programa foi a reação da imprensa brasileira, que abraçou a causa de forma extraordinária. Os veículos especializados em transportes e automóveis, que até então ignoravam o tema segurança no trânsito, descobriram nele um campo ótimo a ser explorado jornalisticamente. A imprensa diária, da mesma forma, percebeu imediatamente a entrada de mais um ótimo tema na sua pauta.

Uma vez aberto o diálogo com as lideranças nacionais, o Programa Volvo sentiu que precisava ampliar a mobilização e envolver o conjunto da sociedade. Foi aí que surgiram o Prêmio Volvo e o Simpósio Volvo de Segurança no Trânsito. O objetivo do Prêmio era o de incentivar a sociedade a sugerir soluções para melhorar o trânsito e o Simpósio era a oportunidade de discutilas junto a todos os interessados.

A participação da sociedade no I Prêmio Volvo (256 trabalhos), no Simpósio (400 pessoas de 12 estados da Federação) e na Câmara Técnica serviram para confirmar a leitura de que o país estava à espera de uma profunda discussão sobre o assunto e que precisava de um canal de comunicação para expor sua angústia diante da violência do trânsito. Mensagem entendida, desafio aceito, o Programa decolava, com o compromisso de não ter data para terminar. A propósito, para mostrar a disposição da Volvo em desenvolver seu programa, o então presidente da empresa, Mats-Ola Palm, deixou claro na reunião da Câmara Técnica: “O dia mais feliz do Programa Volvo de Segurança no Trânsito será aquele em que ele não tiver mais razão de existir”.

Após mais de 20 anos de atividades, o Programa continua recebendo incentivos por parte de todos os presidentes que se sucederam na empresa. Tommy Svensson, o atual presidente, por exemplo, tem tido especial engajamento em eventos de segurança voltados ao setor de transporte e programa de capacitação de motoristas profissionais, o que reforça a coerência da Volvo na questão da valorização da segurança no trânsito.

Desde o início, o Programa Volvo tem procurado desenvolver suas atividades em linha direta com a sociedade: ouvindo suas sugestões, alterando o conteúdo de suas ações com o objetivo de sintonia com seus anseios.

O Programa cresceu, multiplicou o número de ações, modificou-se ao longo do tempo. Vejamos as principais mudanças:

- Câmara Técnica
- Simpósio (1 simpósio nacional)
- Prêmio (com 3 categorias: Imprensa, Motoristas e Geral)
- Boletim Técnico
- Simpósios regionais e Debates regionais
- Fórum Volvo de Segurança no Trânsito
- Prêmio Volvo de Segurança no Trânsito (Nacional e Regional). Novas categorias: Cidade, Escola, Estado, Estudante, Estudante Universitário, Empresa, Geral, Imprensa, Motorista Profissional, Transportadoras de Cargas e/ou Passageiros
- Mostra internacional de vídeos de segurança no trânsito
- TRANSITANDO: proposta de educação de trânsito para o Ensino Médio. Festivais Juvenis de Teatro Transitando em algumas cidades e escolas participantes
- Programa TransFORMAR

Durante sua trajetória, o Programa esteve à frente em algumas ações que resultaram em grandes benefícios para a segurança no trânsito, como o Ano Brasileiro da Segurança no Trânsito, em 1990, e o Ano Brasileiro da Educação de Trânsito, em 1994. Da mesma forma, teve ativa participação na discussão do atual Código de Trânsito Brasileiro, bem como na mobilização pelo uso do cinto de segurança no Brasil.

O Programa Volvo cresceu acompanhando o crescimento do interesse da própria comunidade ligada à segurança. Na medida em que a sociedade mostrava assimilar novos conceitos, novos conhecimentos, o Programa procurava se posicionar à frente, apresentando novos temas, novas experiências, sobretudo no exterior, passíveis de serem tropicalizados.

Através do Prêmio Volvo de Segurança no Trânsito, milhares de ações e programas surgiram para tornar o trânsito mais seguro e humano. O Prêmio Volvo reconhece e premia as melhores práticas e programas, gerando um efeito multiplicador na sociedade.

Dividido em várias categorias, o prêmio é, sem dúvida, um forte instrumento mobilizador da sociedade.



Ao longo de 17 edições, cerca de 5.800 trabalhos já foram inscritos. Programas e ações que se somaram para reduzir acidentes. Os vencedores nacionais recebem o troféu Volvo e uma viagem à Suécia, para conhecer um dos sistemas de trânsito mais seguros e de referência mundial. Mais de 230 ganhadores já foram contemplados (veja no final do livro a relação completa dos vencedores nacionais das 17 edições do Prêmio Volvo de Segurança no Trânsito).

Em razão dos expressivos resultados, em 2005, o Prêmio Volvo de Segurança no Trânsito chegou à Argentina. Uma iniciativa pioneira na indústria automotiva local que chamou a atenção de autoridades, da imprensa e da sociedade.

As duas edições já realizadas foram direcionadas à categoria Imprensa, como forma de difundir o tema para a sociedade



argentina. Como no Brasil, os ganhadores do Prêmio Volvo na Argentina vão à Suécia para conhecer um dos mais seguros sistemas de trânsito do mundo.

Assim como na Argentina, algumas ações do Programa Volvo de Segurança no Trânsito estão sendo avaliadas como possibilidade de implementação em vários países onde unidades do Grupo Volvo têm atuação.

Uma grande contribuição ao conhecimento brasileiro de programas de prevenção de acidentes, ao longo desses anos do Programa, foi dada com as viagens anuais dos vencedores do Prêmio Volvo à Suécia para conhecer o que se faz naquele país em matéria de prevenção de acidentes de trânsito. Como a Suécia está muito à frente nesse campo, a idéia não poderia ser simplesmente copiar seus programas, mas sentir de que forma as ações podem ser adaptadas por aqui. Há diferenças notáveis entre os dois países, porém sempre haverá pontos que podem nos ser úteis.

O aprendizado sueco começa em 1967, quando o país mudou a mão de direção (dirigiam como os ingleses) numa grande guinada pela maior segurança no trânsito. Depois de baixar drasticamente seus índices de acidentalidade, os suecos perseguem desde 1997 uma verdadeira utopia denominada *Vision Zero*, ou o Sonho Zero de fatalidades no trânsito. É um amplo movimento envolvendo governo, setor privado e toda a sociedade, que inclui ações e cuidados em todas as áreas possíveis para prevenir acidentes.

Os Fóruns Volvo de Segurança no Trânsito, antes chamados de simpósios, com o passar do tempo tornaram-se o “ponto de encontro anual” da comunidade ligada à segurança do trânsito. Atraindo cerca de 400 pessoas por evento, vindas de quase todos os estados da Federação, são uma grande oportunidade para troca de experiências e informações entre interessados no tema.

Na medida em que o público melhorava seu conhecimento e informações sobre segurança no trânsito, tornou-se indispensável que os eventos também elevassem o nível de seus conteúdos e, assim, procurassem atender a essas novas demandas num novo formato. Dessa forma, os Fóruns Volvo passaram a selecionar um ou dois temas por evento, dando-lhes mais profundidade nas análises e, principalmente, deixando mais efetiva a troca de informações/opiniões com os participantes. Interatividade passou a ser o nome do jogo.

Por exemplo: no Fórum de 2006, em Curitiba, o engenheiro de tráfego holandês Hans Mondermann apresentou o *Shared Space*, experiência iniciada na Holanda, e à tarde foram debatidas ações bem-sucedidas no Brasil. O Fórum de 2007 foi dedicado inteiramente à segurança do transporte rodoviário de cargas como negócio, trazendo como estrelas dois importantes execu-

tivos da ATA (American Trucking Association), dos Estados Unidos. O de 2008 versou sobre a imagem do transporte rodoviário de cargas no Brasil.

Os debates técnicos seguem a metodologia dos Fóruns, porém, realizados em âmbito regional para fomentar o debate de temas locais ou de determinado setor/segmento. O objetivo é discutir temas específicos e propor soluções. Nesses encontros são envolvidos diversos setores da sociedade como entidades de trânsito, empresas de transporte de cargas e passageiros, saúde, educação, comércio. Nos debates, temas como o uso do bafômetro, as minirrotatórias, o treinamento de motoristas, entre outros.

O Programa Volvo fez também sua incursão no campo da educação de trânsito. Em 2001 produziu o TRANSITANDO, projeto de educação de trânsito para alunos e professores de escolas de ensino médio públicas ou privadas. A escolha dos jovens e adolescentes como público-alvo do projeto foi estratégica. É justamente nas escolas de segundo grau que se encontram os jovens e adolescentes que, além de serem grande parte das vítimas do trânsito, representam uma faixa etária muito importante para a formação cultural e de cidadania.

Seu conteúdo é aplicado na grade curricular das escolas de forma interdisciplinar, o que significa que os temas envolvendo a educação no trânsito são repassados, ao mesmo tempo, em diversas disciplinas. O Transitando abrange conceitos, atitudes e procedimentos, motivando o envolvimento de toda a comunidade docente e discente. O material informativo e didático é composto por livros de apoio ao professor e recursos didáticos, incluindo vídeos, roteiro de peças de teatro e cadernos de exercícios para os alunos. Além do material, o projeto realiza a capacitação dos professores para o ensino junto aos alunos. Toda a metodologia e o material didático foram elaborados por equipe pedagógica especializada em trânsito e é composto por um kit para a escola e professores. Escolas públicas ou particulares interessadas em participar do Transitando buscam parcerias com órgãos de trânsito, educação e empresas privadas para implementação do projeto, as quais formalizam com a Volvo a autorização para a reprodução do material didático e disponibilização da metodologia para sua aplicação.

Mais de 100 mil estudantes em 500 escolas de São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Goiás, Espírito Santo e Paraná já foram beneficiados pelo Projeto.

A partir de 2002, o Transitando passou a incluir em sua programação o Festival de Teatro Juvenil Transitando, destinado aos estudantes de algumas escolas e cidades participantes do projeto. Os festivais são realizados através da Lei Federal de Incentivo à Cultura.

Se essas mudanças representaram, de um lado, uma evolução do Programa Volvo, serviram, de outro lado, para balizar o desenvolvimento da comunidade brasileira sobre o tema, provaram que ela está pronta para discutir abordagens mais complexas e mais profundas. Constatações como essas servem para atestar que os brasileiros conhecem o caminho para chegar onde precisam. O que falta é o adequado suporte por quem de direito.

Um dos públicos que o Programa Volvo teve sempre grande preocupação em envolver é o dos motoristas profissionais, tanto de caminhões como de ônibus. Responsável em grande parte pelas mudanças no transporte de cargas e de passageiros no Brasil desde o início dos anos 80, a Volvo fez questão de estar ao lado dos profissionais do volante, que movimentam cerca de 60% de toda a carga transportada no país.

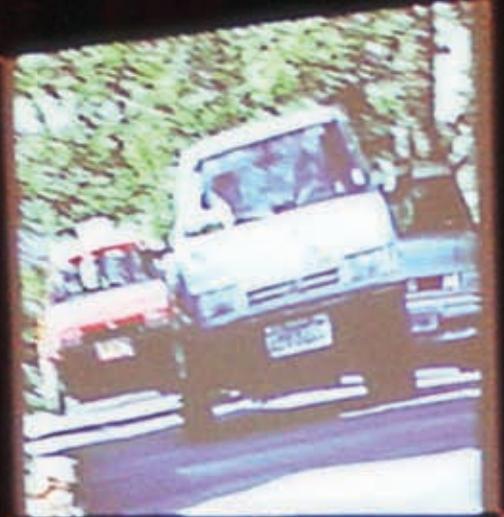
Desde que lançou seu Programa, foi criada uma categoria especial no Prêmio Volvo dedicada aos motoristas profissionais. Estimulou empresas de transportes, tanto de cargas como de passageiros, a desenvolver programas de segurança e a oferecer cada vez mais capacitação aos seus motoristas. Nos últimos anos realizou dezenas de Debates Técnicos com transportadores em vários pontos do país, discutindo exclusivamente a capacitação de motoristas profissionais.

Em 2008, a Volvo apresentou ao mercado seu mais novo programa de capacitação de motoristas profissionais, o TRANSFORMAR. Por meio de metodologia exclusiva e inovadora, desenvolvida a partir da realidade e das necessidades do motorista rodoviário brasileiro, esse programa associa teoria e experiência prática, estimulando os condutores a adotarem um comportamento mais seguro como gerenciadores de riscos no dia-a-dia da profissão; proporcionando melhoria em sua qualidade de vida, minimizando riscos para a sua própria vida e conseqüentemente maximizando a rentabilidade ao negócio do transportador.

Os participantes desse programa são estimulados a vivenciar várias situações enfrentadas nas estradas diariamente, analisando-as de forma holística e integrando os três elementos do gerenciamento de riscos: o contexto, a via e o veículo.



FOMOS VOLTOS DE
SEGURANCA
NO TRANKITO



O dinamismo do próprio trânsito obriga de certa forma o Programa Volvo a acompanhar seu ritmo e, se possível, andar na frente. Este livro, que se propõe a radiografar os últimos 20 anos do trânsito brasileiro, é outra contribuição para que essa comunidade que, afinal, já não é tão pequena, possa compreender melhor de onde viemos, onde estamos e como podemos chegar onde queremos. Por aqui veremos que tivemos um desenvolvimento expressivo comparando essas duas décadas. Mas chegamos também facilmente à conclusão de que o caminho que falta é infinitamente maior.

O objetivo do Programa Volvo desde sua concepção foi o de ajudar a sociedade brasileira a acordar para os perigos do trânsito e, ao mesmo tempo, discutir possíveis soluções para evitá-los. Creio que esse período de trabalho intensivo do Programa, de repetição de mensagens, sempre buscando abordagens diferentes, foi muito rico em ensinamentos, que aos poucos foram incorporados no cotidiano do brasileiro e que muito provavelmente já resultaram na prevenção de muitas fatalidades. Com certeza o brasileiro sabe muito mais hoje sobre segurança no trânsito do que sabia há algumas décadas.

Em 1990, quando o Programa Volvo ganhou o Prêmio Mundial de Relações Públicas da IPRA (International Public Relations Association), foi feita uma pesquisa de opinião pública que chamou a atenção para algo impressionante: descobrimos que graças a eventos do PVST – simpósios, debates, palestras, prêmio, newsletters, etc. – milhões de brasileiros **ouviram falar pela primeira vez em segurança no trânsito**.

Esse dado, por si só, ajuda a explicar porque afirmo ter havido uma evolução apreciável da sociedade brasileira na compreensão do problema trânsito. É claro que ainda estamos muito longe de onde deveríamos estar, mas com certeza deixamos para trás o estado de ignorância quase total em que estávamos há poucas décadas.

Se usar a imagem de uma pirâmide para mostrar o grau de conhecimento no país sobre trânsito, poderia dizer que a base dela, onde está o grosso da população, possui hoje muito mais informação sobre trânsito do que tinha há 20 anos. O miolo da pirâmide, onde se encontra a comunidade ligada ao trânsito e boa parte dos que têm acesso à educação, se expandiu de forma promissora. É onde se localizam ilhas de conhecimento nos vários campos – engenharia, pedagogia, psicologia, comunicação, direito, etc. – que têm a grande missão de disseminar conhecimento para a base e influenciar decisões de cima. No topo da pirâmide, a elite, os governos, as lideranças políticas, econômicas, sociais onde, apesar da disponibilidade de informações, as decisões sobre o assunto têm patinado ao longo dos anos sem uma perspectiva de sair do lugar tão cedo.

O papel de uma empresa num programa como esse não pode ser o de criar constrangimentos a governos ou lideranças. Entretanto, deverá ser fiel ao propósito assumido no início do Programa, o de dar as mãos à sociedade na busca de caminhos que conduzam a um trânsito melhor. Incidentalmente pode passar pela disponibilização de seus canais – eventos, prêmio, debates, etc. – para ecoar demandas e críticas por parte de técnicos ou interessados que estão desenvolvendo ações em prol da segurança e reclamam de não receber o devido suporte por parte de quem de direito. Isso tem acontecido muito ao longo dessas duas décadas de caminhada.

Minha esperança é que o grito da sociedade acabe acordando o governo, tamanha é a dessintonia entre governantes e governados nessa área. Não há a menor dúvida de que só um trabalho sistemático, permanente, coordenado e principalmente com objetivos claros poderá alterar o eixo dessa engrenagem emperrada há tantos anos.

Obviamente estamos muito distantes do dia em que o Programa não terá mais razão de existir. Mas, quem sabe, não estamos tão longe assim do dia em que este país acordará disposto a mudar radicalmente as regras do jogo do trânsito. Para que isso aconteça, a base da pirâmide não pode desistir dos seus pleitos e o topo, uma hora, terá de ouvir e aderir. Oxalá isso não demore muito porque as perdas são insuportáveis.





A FALTA DE PRIORIDADE

Com um terço do que desperdiçamos a cada ano com custos provocados pelos acidentes, construiríamos uma nova realidade de segurança no trânsito no Brasil. (Especialistas de trânsito)





Brasil está cheio de “técnicos” de futebol e de trânsito, vivemos apregoando. “Temos 180 milhões de técnicos”, gostamos de repetir, como se todo brasileiro fosse realmente um entendido na arte da bola.

Não é bem assim. De fato vivemos intensamente as emoções provocadas pelo futebol, com seus vários campeonatos, torneios e, principalmente, quando a seleção brasileira está em jogo. Por isso, nossos palpites e nossas discussões se tornam, muitas vezes, acalorados e infundáveis. Daí, até serem consistentes ou dignos de serem levados em conta, é outra história. (E olha que fui jornalista esportivo por muitos anos!).

No que diz respeito ao trânsito, para ficar no tema do nosso livro, o quadro definitivamente não é esse, merece sérios reparos e requer uma discussão continuada por muito tempo, em cima de dados mais sólidos e coerentes.

Como costumamos ver o trânsito principalmente no sentido negativo, assumimos uma postura de desaprovação em relação a ele. Em razão da falta de **cultura de segurança** em geral e da falta de cultura de **segurança no trânsito** em particular, a sociedade dá mais valor ao fluxo dos veículos do que à segurança dos usuários, principalmente pedestres. Vivemos criticando que “o trânsito está uma loucura” para explicar que os congestionamentos estão atrasando nossos deslocamentos, mas raramente debatemos com alguma profundidade sobre as dezenas de milhares de mortes ocorridas no trânsito e que invadem o noticiário da imprensa.

Criticamos o governo por não realizar uma série de ações pontuais no trânsito. Entretanto a crítica que, a meu ver, está no cerne de todas as questões do trânsito é a falta de interesse à altura que o trânsito merece por parte do próprio governo. Quando falo de interesse, de prioridade, falo de colocá-lo na discussão diária do nosso cotidiano.

Quando criticamos a corrupção no sistema, os buracos nas estradas, a sinalização precária, a impunidade, a “indústria da multa” e mesmo o “jeitinho brasileiro”, parece que nos esquecemos de que são todos varões que sustentam o mesmo guarda-chuva, o do nosso precário sistema trânsito como um todo.

Vivemos um paradoxo contínuo: criticamos a corrupção, porém a alimentamos quando ela nos é conveniente, criticamos a justiça, mas se pudermos somos capazes de “dar um jeitinho” para escapar da multa de trânsito que levamos. De fato, o Brasil é complexo, porém não incompreensível. É imperativo esforçar-se para procurar entendê-lo. Só dessa maneira vamos conseguir resultados. Algumas áreas já provaram que conhecem bem a cabeça do brasileiro e conseguiram: veja o exemplo da propaganda e do marketing que nos empurram o que quiserem, notadamente automóveis que arranham a segurança no trânsito nos seus comerciais “criativos”.

Para entender como pensa nossa sociedade, que valores apregoa e que valores de fato pratica, faria bem ler o livro *A cabeça do brasileiro*, do sociólogo Alberto Carlos de Almeida, lançado em 2007 pela editora Record. Nele, Almeida aborda, com base em ampla pesquisa nacional, questões como jeitinho, ética, corrupção, destino, família, civilidade, sexualidade, punição, questões raciais, economia, política, igualdade e várias outras. “O Brasil não é o que achamos que seja”, afirma ele.

Só para dar um exemplo, Almeida afirma sermos “estatistas”; isto é, deixamos para o Estado ações e responsabilidades que deveriam também ser nossas, como, por exemplo, a preservação da limpeza de áreas públicas. Da mesma forma ouvimos costumeiramente “o governo deveria dar um jeito neste trânsito”, como se o trânsito não fôssemos nós, como se nós – causa e consequência – não tivéssemos nada com isso. Quer dizer, a prioridade é do governo, não nossa.

Nenhum país do mundo conseguiu colocar seu trânsito dentro de parâmetros aceitáveis sem que seus respectivos governos tivessem feito intervenções pesadas em investimentos, educação, engenharia, legislação, fiscalização, etc. Os países do chamado Primeiro Mundo, se não resolveram completamente, estão no caminho. Os principais membros da OCDE (Organização para Cooperação Econômica e Desenvolvimento) estão todos no pelotão da frente nessa corrida. Desde o final dos anos 90, a Suécia alimenta o sonho da fatalidade zero no trânsito. Sabe que é uma utopia, mas viver um sonho desse é extraordinário e desafiador. O sonho zero dos suecos já foi adaptado a vários outros países.

Uma das últimas e agradáveis surpresas no cenário internacional, em termos de resultados na melhoria do trânsito, é o extraordinário progresso atingido por Portugal, que possuía um dos mais altos índices de acidentes da Europa e, desde 2003, quando

iniciou um trabalho amplo, sério e persistente, já diminuiu pela metade as fatalidades no trânsito. O governo português virou o jogo e, em cima das obrigações assumidas com a Comunidade Européia, criou a Autoridade Nacional de Prevenção Rodoviária, que conseguiu antecipar para 2008 os objetivos estabelecidos para 2010.

Aí está um exemplo a seguir, sem grandes invenções nem investimentos exagerados ou impossíveis. A chave do segredo? Um plano consistente, gente capacitada para implementá-lo, recursos adequados, autonomia e, não menos importante, não ficar mexendo no time a cada momento. Pode-se questionar que Portugal teve outros motivos para reagir, pois tinha de adequar seu trânsito aos padrões da Comunidade Européia da qual faz parte. Mas comprometeu-se e fez! Nós não queremos ser Primeiro Mundo? Para entrar neste clube temos que ter atributos mínimos também no campo do trânsito!

Para mim, o grande recado que fica dessa conquista portuguesa é que não há necessidade de grandes elucubrações – é preciso um trabalho essencialmente simples, dedicado, claro e de longo prazo – para se chegar aos resultados almejados. No Brasil, estou convencido, nada é diferente.

O caso do trânsito brasileiro parece mais complexo porque mexer na sua raiz equivale a mexer no eixo em torno do qual se movimenta toda a sociedade – o problema da educação básica do nosso povo. Alterar seus mecanismos requer determinação, habilidade, criatividade, inovação, coragem e, claro, investimento. No entanto, é preciso lembrar bem que com um terço do que desperdiçamos a cada ano com custos provocados pelos acidentes construiríamos uma nova realidade de segurança no trânsito no Brasil.

Não há a menor dúvida de que todos os nossos problemas sociais evoluíram a partir da falta de uma educação básica de qualidade. Por não termos tido a escolaridade desejável, fazemos avaliações inadequadas. Por termos valores forjados a partir de uma base frágil, nos permitimos a aceitar certos desvios de comportamento que precisam ser revistos – o jeitinho é um deles.

Temos ainda que eliminar certas crenças e crendices. Acreditar, por exemplo, que acidente de trânsito é “coisa do destino” ou mesmo que “o trânsito é assim mesmo e não tem jeito” só pode ser debitado a uma formação incompleta ou, pior, inexistente. Felizmente esses conceitos, que perduram ao longo dos últimos 20 anos, estão ficando no tempo, entretanto, mesmo hoje, em pleno século 21, ainda é possível vê-los e ouvi-los.

Nesse aspecto, o papel do governo é essencial e indelegável. Cabe a ele mostrar que efetivamente quer colocar o trânsito no mesmo nível de desenvolvimento que outras áreas já atingiram. Afinal, somos apontados como uma das maiores economias do planeta. A sociedade pode querer e mesmo pressionar para conseguir, porém sem o envolvimento direto e decidido do governo, não haverá solução de curto prazo.

As estatísticas atuais não evidenciam a priorização do trânsito pelo governo. Vejamos:

- Morrem no mínimo 35.000 pessoas no trânsito por ano. Avalie, se puder, o custo da dor para as famílias;
- Dos cerca de 500.000 feridos, perto de 100.000 saem mutilados dos mais de um milhão de acidentes por ano. Avalie o custo econômico, previdenciário e social disso, sem falar em queda de produção e produtividade;
- Segundo cálculos do IPEA, os acidentes de trânsito custam ao país R\$ 28 bilhões;
- O trânsito violento coloca o país numa posição muito desconfortável para quem se diz esperançoso de entrar no Primeiro Mundo.

A maior evidência do nível de interesse ou de prioridade por parte do governo para com o trânsito está no tipo de organização que possui para administrá-lo: uma estrutura desatualizada, com algumas poucas dezenas de funcionários, sem a menor chance de desempenhar adequadamente seu papel. O sistema como um todo precisa ser revisto. A modernização dessa máquina é urgente e indispensável se realmente pretendemos colocar o trânsito no mesmo patamar de outras áreas.

O trânsito é tema de vital importância para diversos setores da vida do país. É um **problema social**, de enormes proporções pois mata mais de 35 mil pessoas por ano, deixando cerca de 500 mil feridos por ano. É um **problema econômico**, com custo altíssimo para a sociedade: segundo dados do IPEA (Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas), o país gasta 28 bilhões de reais a cada ano somente com custos diretos dos acidentes de trânsito. Acaba se tornando um **problema**



tecnológico, pois precisa – mas não consegue – acompanhar e suportar o desenvolvimento da economia – e do transporte – do país. Um aspecto que muitos governantes, parece, ainda não se deram conta é que um trânsito mais ordenado, mais seguro, torna-se importante fator de competitividade para as cidades na busca e atração de mais investimentos.

Quando se fala em falta de prioridade para o trânsito por parte do governo não se trata apenas do governo federal, se bem que dele depende o desencadeamento das ações em todos os demais níveis. Estados e municípios também têm seus débitos nessa conta que não quer fechar.

Embora não disponham de todos os meios, tanto uns como outros poderiam fazer muito mais do que fazem pelo trânsito dos seus estados ou dos seus municípios. Atormentados por inúmeros outros desafios que, claro, também são importantes, governadores e prefeitos acabam simplesmente relegando o trânsito a uma posição minimizada no rol de prioridades. Isso explica a baixa prioridade dada pela própria comunidade.

O quadro, então, acaba ficando assim: o governo, por julgar que há muitas outras prioridades, não dá a devida importância ao trânsito, e a sociedade, pouco informada, não percebendo que isso é do seu direito, não pressiona seus eleitos para que façam mais.

A presença do governo federal como um todo – não apenas o Contran ou o Denatran – é fundamental para criar mecanismos para incentivar (ou pressionar) estados e municípios para que desenvolvam as ações indispensáveis em suas áreas de atuação.

Lembro que nos anos 90, quando visitava os Estados Unidos, acabei participando de um evento organizado pela prefeitura de Boston, estado de Massachusetts, incentivando a comunidade local a intensificar o uso do cinto de segurança. É que, atraindo mais 5% da população para usar o cinto, a cidade seria beneficiada com alguns milhões de dólares em investimentos prometidos pelo governo federal dos Estados Unidos, empenhado em aumentar a utilização do cinto de 68% para 72% em todo o país. A campanha do governo americano era voltada ao grande público e dirigida diretamente aos estados e cidades



que, por sua vez, desenvolveriam suas ações junto à comunidade local.

No Brasil, não só não vemos o governo alocando recursos para campanhas importantes como, ao contrário, contingenciando recursos do orçamento do Denatran destinados à educação de trânsito para outras prioridades. O governo federal precisa fazer um esforço para mudar o dramático cenário de 35 mil brasileiros mortos a cada ano, centenas de milhares de mutilados, quase 30 bilhões de reais e um crescente rosário de prejuízos de toda a ordem provocados pelos acidentes.

O que pode o governo federal fazer para dar vez ao trânsito?

Um bom número de especialistas já se contentaria se fosse dado ao Denatran o status de autarquia, com mais autoridade e autonomia. Com orçamento próprio e sem contingenciamentos, o Denatran poderia, então, montar e desenvolver o seu próprio plano de ação.

Para outros interessados, entre os quais me incluo, é chegado o momento de criar um órgão novo, com mais gente, mais recursos e (muito) mais autoridade para coordenar uma revolução pacífica em favor do trânsito. Não significa necessariamente grandes investimentos e muito menos grande contingente de funcionários, significa principalmente um ente inovador, com capacidade de articulação com os vários ministérios cujo envolvimento é indispensável.

Modelos para seguir é o que não falta: no Chile foi criada a CONASET (Comision Nacional de Seguridad en el Tránsito), os Estados Unidos possuem a poderosa NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration), a Suécia possui o SNRA (Swedish National Road Administration) que tem a responsabilidade de coordenar as ações nacionais. Portugal, há alguns anos, criou a ANSR (Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária), que está mostrando resultados excelentes. Todos os países desenvolvidos têm suas próprias organizações e contam com outras áreas de governo para poder atingir as metas fixadas a cada ano.

O que acontece quando analisamos vários modelos para montarmos o nosso é que acabamos recolhendo pontos importantes de cada um deles e, aí, montamos o nosso. De verdade, não precisamos buscar exemplos de fora, pois na realidade sabemos, e bem, o que precisamos para montar nosso próprio modelo. O que falta, realmente, é vontade política.

O fundamental é que esse novo órgão – ou o próprio Denatran, continuado – tenha a bênção direta do presidente da República, que consiga transitar com facilidade junto aos demais ministérios envolvidos e que tenha um plano de ação de longo prazo, com recursos alocados e indispensável paz para trabalhar, sem que os altos escalões do governo mexam nele a qualquer momento. A sociedade está pronta para dar sua contribuição e o setor privado disposto a contribuir.

Segurança no trânsito é missão de governo, é responsabilidade social para empresas, o que pode ser um excelente negócio para todos, se bem administrada. Um trabalho bem feito de prevenção de acidentes, além de poupar milhares de vidas, resultará numa enorme economia de recursos que poderão ser utilizados em outros programas prioritários do governo.

Ao longo das últimas duas décadas, essas idéias se cristalizaram e hoje estão incorporadas no discurso de vários segmentos da sociedade, incluindo o próprio governo. Se estamos todos em concordância, é hora de seguir adiante, atacando as novas etapas que serão as mais desafiadoras. São as da busca, da definição do modelo brasileiro e, então, da sua implementação, que poderá significar também a redenção do trânsito no Brasil.

Para comandar essa missão será preciso encontrar alguém muito especial. Quem vier a chefiar o trânsito brasileiro nessa hipotética nova fase deverá possuir algumas qualidades indispensáveis:

- Acesso ao presidente da República;
- Se possível reportar-se diretamente a ele (Essa seria uma ação emergencial e durante algum tempo merecerá atenção especial);
- Bom relacionamento/trânsito com outros ministérios;
- Ser ótimo comunicador, capaz de negociar um longo pacto com a sociedade;
- Ter qualidades gerenciais para administrar um mundo de interesses sem perder o foco;
- Ter visão grande, abrangente, capaz de ligar os benefícios de um trânsito seguro com vantagens para todas as demais áreas.

Se o novo comandante tiver, pelo menos, essas habilidades, o trânsito brasileiro por certo sairá do marasmo em que está envolvido há muito tempo. O setor espera um comando firme do trânsito nacional, com metas, linhas de ação bem definidas.

A próxima grande tacada na área do trânsito terá de ser certa, que represente mais que um passo promissor da grande recuperação do setor, que marque o início de um processo de transformação no trânsito brasileiro que irá se desenvolver por muito tempo.

Todo esse sonho começa na escolha, dando-lhe caráter de prioridade.







EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO

No trânsito somos todos iguais, com papéis diferentes, em momentos diferentes. Então é o maior espaço de cidadania. (Nereide Tolentino – pedagoga e especialista em trânsito)





Quando o Brasil estava para receber seu “novo” Código de Trânsito, em 1997, algumas expectativas se tornaram muito fortes, a ponto de levar pessoas a imaginar que ele se tornaria a grande panacéia dentro da nova realidade do nosso trânsito. Exemplo: “Novo CTB vem aí para colocar ordem na casa” (com as novas multas, pesadas, todo mundo vai cumprir a lei); outra: “A educação de trânsito será a salvação”.

O Código chegou, entrou em vigor, as multas efetivamente provocaram impacto fortíssimo junto à população, principalmente motoristas, e (quase) tudo indicava que as coisas entrariam nos eixos. Claro, ainda faltavam ações importantes a serem introduzidas que, juntas com as já implantadas, comporiam um conjunto apreciável, capaz, quiçá, de alterar o tétrico panorama do trânsito que conhecíamos.

Contudo, alguns anos depois, com o amolecimento da fiscalização, os abusos voltaram a acontecer. Com uma boa colaboração dos próprios órgãos fiscalizadores, inventou-se a “indústria da multa”. Alguns representantes do povo nas assembléias legislativas, e o próprio governo, que fez questão de entrar com sua parte, deram substanciais contribuições abrandando penas, permitindo parcelamento das multas, etc.

Dez anos após a introdução do CTB devemos concordar que, no geral, houve um ganho, um progresso, no entanto não foi duradouro nem profundo como se esperava. Ficou claro também que muita coisa resta por ser feita e, como outras foram desmanchadas, agora o trabalho de implementá-lo completamente será, possivelmente, maior.

A questão da educação de trânsito foi bem complexa. Sua chegada foi comemorada, porém seguida de uma dose de decepção: determinava-se a educação nas escolas, não havia clareza do que era educação de trânsito, de quais eram seus conteúdos, quem aplicaria, a quem se daria nem como se passaria.

Na verdade, havia “educadores de trânsito” pelo Brasil afora, boa parte deles realmente interessados, muitos pedagogos, que, na ausência de uma doutrina oficial, estabeleceram seus próprios conceitos de educação de trânsito em cima de suas vivências e suas convicções. Escolas onde havia professores mais motivados até começaram a fazer alguma diferença, mas muitas ficaram na expectativa da regulamentação da atividade, que não ocorreu até hoje, 10 anos depois de lançado o Código.

Como interessado no assunto, não educador, a leitura que eu fazia do que muitos adultos chamavam de educação de trânsito era uma ação dentro das escolas, para formar crianças e jovens, enquanto eles, os adultos, ficariam fora disso. Em várias oportunidades, assistindo ou participando de debates, percebia que para muitos a educação de trânsito era bem-vinda porque cuidaria das crianças e deixaria os adultos naquela que eu chamo de “zona de conforto” e, dessa forma, poderiam continuar se comportando no trânsito como sempre se comportaram.

Ora, sabemos que nada é tão perigoso quanto bons conselhos seguidos de maus exemplos. Como podemos esperar um trânsito melhor educando apenas as crianças sem tocar no comportamento dos adultos no trânsito, eles que seriam os exemplos a serem seguidos? Elas, crianças, são muito mais vítimas do que causadoras de acidentes! Diante de uma deficiente fiscalização e um inadequado comportamento dos adultos, ter expectativas de melhoria efetiva é puro sonho.

Quem conhecia melhor a realidade das escolas brasileiras não se surpreendeu com a reação negativa de boa parte dos professores em relação à chegada da educação de trânsito porque seria apenas uma carga a mais em suas costas, sem compensações. A questão da transversalidade da disciplina não ficou suficientemente clara, como tampouco havia material adequado. Apesar disso, em várias escolas a receptividade à disciplina foi boa, noutras nada boa e em muitas nem chegou a entrar.

Causa decepção o fato de, com o impacto da introdução do CTB, haveremos chegado tão perto de mudar a cara do trânsito brasileiro (*exagero de minha parte?*) e, mais uma vez, por falta de determinação, de coordenação, de clareza, amolecermos. Estamos ficando “bons” nisso.

É incômodo estarmos no impasse de não saber quando vamos começar o processo definitivo de educação de trânsito nas instituições educacionais, não somente nas escolas de ensino fundamental e médio. Não há indicação de que esteja na iminência de reiniciar, o que é mais que lamentável. E estamos falando de dezenas de milhares de mortes que podem ser evitadas, de bilhões de reais que poderiam ser canalizados para outras prioridades e de imensos benefícios para a sociedade, e não se observam sinais

claros por parte de Brasília de como isso possa acontecer.

Dentro do Sistema Nacional de Trânsito, em que pese os esforços de algumas áreas no governo Lula, ainda há muita dissonância entre seus órgãos. O Denatran não consegue se afirmar no comando executivo do Sistema, tamanhas são as dificuldades de toda ordem, orçamentárias, de gente e mesmo de autoridade, pois não tem sequer autoridade para gastar seu próprio dinheiro. A integração nacional do Registro Nacional de Infrações de Trânsito, que não consegue se consumar, é apenas um exemplo disso. Os que vivem a área de governo sentem que Denatran e Detrans estaduais não falam a mesma língua e nem conseguem ter boa comunicação com as prefeituras.

Ultimamente até já existe uma certa sintonia entre Denatran e Detrans, mas ainda longe de proporcionar os benefícios que o trânsito espera e necessita.

A falta de profissionalização na área de trânsito é de tal monta que não se consegue sequer impor a suspensão do direito de dirigir aos infratores. Sabe-se que um terço da frota circulante do país não paga IPVA, o que é inaceitável diante de tantas tecnologias hoje disponíveis no mercado que poderiam evitar isto. A própria história da “indústria da multa” ganhou projeção em grande parte por causa da incapacidade do Sistema de se comunicar adequadamente. Faltou claramente uma articulação por parte dos órgãos de trânsito para explicar que mais de 95% dos motoristas não cometem infrações, o que significa dizer que a gritaria contra a “indústria” veio dos menos de 5% que cometem mais de 95% das infrações. Bem explicado isso e provavelmente os meios de comunicação e a própria sociedade passassem a desconfiar de quem estava reclamando.

Por falar em multas, a obrigatoriedade de informar os motoristas dos locais onde estão localizados os radares eletrônicos é uma das maiores evidências de que o trânsito não é tratado como prioridade.

Diante de tantas dificuldades, não é de surpreender que a educação de trânsito esteja na situação em que se encontra, trancada, sem movimentos que a possibilitem ir adiante. Destrançar o caminho é o papel reservado àqueles que se preocupam com o trânsito neste país. Como? Fazendo pressão, utilizando todos os momentos possíveis para denunciar, cobrando das lideranças ações políticas corretivas. Numa democracia, não vejo muito mais o que fazer. Daqui a pouco teremos eleição de novo e estas sempre são boas oportunidades para acertos de contas com aqueles que desapontam.

E se o governo descontingenciasse hoje o orçamento do Fundo Nacional de Segurança e Educação no Trânsito (Funset) do Denatran, poderíamos começar amanhã o sonhado projeto de educação? Não é o que tenho ouvido. Vejo muita gente fazendo barulho para o governo liberar o recurso, porém não vejo movimento equivalente para discutir um plano definitivo de educação de trânsito, nem mesmo para regulamentá-la.

Poderíamos usar essa “entressafra” para colocar em ordem essas idéias, caso contrário perderemos bem mais tempo depois.

Embora pareça elementar, um ponto que julgo essencial é ter clareza do que significa educação de trânsito e quais são seus conteúdos se temos interesse em uma ação bem disseminada nacionalmente. No site do Denatran estão disponibilizados os títulos dos conteúdos a serem abordados nos cursos de agentes de trânsito e no de educação de trânsito. Faltam, a meu ver, definições que chamaria de institucionais, que possam ajudar o professor/instrutor/facilitador entender melhor seu papel. É bom ter certeza de que todo o país pode repetir, com seus sotaques diferentes, as mensagens básicas da educação de trânsito.

Vejo pelo Brasil afora grupos de interessados discutindo educação de trânsito esperando que ela venha efetivamente a acontecer. Pelos grupos de discussão na Internet observo certa angústia desses professores, pedagogos, interessados em ver iniciado o processo.

Uma das grandes tristezas na área foi, por exemplo, o não aproveitamento do projeto Rumo à Escola, para o ensino fundamental, cuja proposta atendia muito bem as necessidades do país. Outra proposta de educação que pode ser utiliza-



da em maior escala é o Transitando, proposta de educação de trânsito para jovens e escolas do ensino médio. Esse programa de educação, proposto pelo Programa Volvo de Segurança no Trânsito, foi produzido com qualidade, metodologia diferenciada e pioneira no país e tem um enorme potencial de utilização pelas escolas brasileiras.

Significa que temos à mão duas boas opções para usar a qualquer momento e que possivelmente exigiriam poucas e nada custosas adaptações para as necessidades atuais.

Já sobre como implementar a educação de trânsito parece-me que não restam dúvidas.

A pedagoga, coordenadora pedagógica do Transitando e uma das primeiras brasileiras a ensinar educação de trânsito no Brasil (CIETET, da CET-SP), Nereide Tolentino, define:

Os Programas de Educação de Trânsito devem:

- Desenvolver a cidadania, a defesa da vida, a preservação da saúde e do meio ambiente;
- Apresentar atividades que proporcionem o desenvolvimento de conhecimentos, crenças e valores;
- Apresentar ações para capacitação e acompanhamento de profissionais;
- Ser desenvolvidos nos locais de agrupamento dos cidadãos: escolas, empresas, associações;
- Ser um processo que atenda todos os cidadãos, que permita um desenvolvimento continuado e estimule a participação e o exercício da cidadania, criando condições para que todos possam SABER e QUERER adotar comportamentos adequados.



Para Nereide, um comportamento adequado é consequência de duas vertentes: SABER e QUERER.

SABER (informações, dados e conhecimentos) é condição, mas não o determinante da ação. Quantas coisas sabemos e não fazemos?

O que determina a ação é o QUERER, a percepção, os sentimentos, as emoções. A hierarquia de valores de cada indivíduo a respeito daquele comportamento.

O exemplo mais fácil é analisar o quanto as pessoas sabem sobre os malefícios do cigarro e quantas ainda fumam. Por quê? Porque querem, porque gostam, pelo prazer, pela ousadia, pela aceitação em um determinado grupo social.

Para formar, desenvolver, modificar comportamentos é necessário que esses sejam aceitos por vontade própria. Para tanto é necessário:

- **COMPREENDER** a sua razão de ser
- **PERCEBER** como um bem para si próprio
- **ACREDITAR** na sua eficácia
- **COMPARTILHAR** com seu grupo social

Foi com essa premissa que a pedagoga e sua equipe desenvolveram a metodologia do Transitando, apresentado no capítulo do Programa Volvo de Segurança no Trânsito.

Helena Raymundo, coordenadora da Comissão de Educação de Trânsito da ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos) de São Paulo entende que o papel da educação de trânsito é muito amplo porque através dele as pessoas mudarão sua cultura sobre o universo do trânsito, desde o uso do automóvel, da utilização do espaço público, dos seus direitos e dos seus deveres. A educação de trânsito abre o olhar das pessoas para entender as relações no trânsito, as relações do homem com o espaço público.

A educação de trânsito deve se processar em todos os públicos: começa na pré-escola, passa pelo ensino fundamental, pelo ensino médio, pela universidade, pelas empresas, pelas entidades, enfim, em todas as áreas onde tenha chance de ser difundida. "O trabalho na escola é fundamental, mas se você quer pensar o novo olhar da cidade, deve trabalhar todos os públicos", lembra.

"Hoje vejo que o Brasil melhorou bastante a forma como pensa o trânsito, a maneira como se integrou com o corpo técnico, com órgãos de trânsito para trabalhar a mudança de comportamento das pessoas no trânsito. É claro que isso é apenas o começo e que há um vastíssimo campo pela frente a ser explorado, mas, pelo menos, já começamos", acrescenta Helena Raimundo.

Eloir de Oliveira Faria, doutor em Engenharia de Transportes pela Universidade Federal do Rio de Janeiro, que, junto com a professora Marilita Gnecco de Camargo Braga, do Programa de Engenharia de Transportes da COPPE (UFRJ), tem se dedicado muito ao estudo e avaliação de programas de educação de trânsito, tem sua receita:



Educação para o trânsito visa reduzir o risco nas vias, seguindo três objetivos:

- 1• Tornar o aluno ativo em seu processo de educação de trânsito, onde serão considerados seu ponto de vista, sua percepção e suas expectativas;
- 2• Promover a cidadania através da análise de situações reais do trânsito e da reflexão sobre as conseqüências da liberdade dada ao tráfego motorizado individual;
- 3• Incentivar que o aluno vivencie experiências solidárias e cooperativas tanto nas salas de aula como no trânsito.

Para Eloir, o papel do professor deve ser o de facilitador do processo, pois na realidade não seria correto dizer que ele detém o conhecimento. Na escola, em atividades esporádicas, outros profissionais também podem atuar: artistas, profissionais ligados à segurança do trânsito. Especialistas nessas áreas devem auxiliar na orientação e motivação dos professores.

Marilita Gnecco de Camargo Braga, professora e vice-coordenadora do Programa de Engenharia de Transportes da COPPE (UFRJ), com vasta experiência e estudos em programas educativos, concorda que educação de trânsito não deve ser uma disciplina específica. Seus conteúdos devem ser difundidos dentro do currículo disciplinar. Ressalta que, na escola, as atividades devem ser, preferencialmente, coordenadas por professores ligados às disciplinas das áreas das ciências humanas (História, Geografia).

Quanto aos conteúdos, além dos aspectos cognitivos (regras de circulação, características biológicas do ser humano, influência do álcool, leis da física, processo histórico dos transportes, formação das cidades, etc.), a educação de trânsito deve promover vivências para sensibilizar seus públicos (experimentar, ludicamente, valores relacionados ao trânsito como solidariedade, cooperação e ética).

Marilita chama a atenção para o fato de que programas de educação têm sido utilizados como instrumento de prevenção dos acidentes de trânsito, entretanto sua efetividade tem sido questionada quando se utiliza a redução nos índices de acidentes como critério de avaliação. O mesmo acontece quando se verificam bons resultados na parte cognitiva, sem, contudo, obter-se uma modificação real de comportamento.

A diretora do Programa de Engenharia de Transportes da COPPE recomenda a reformulação dos programas educativos atuais, que devem fundamentar-se na redução do risco e que, para serem mais completos, devem adotar três objetivos complementares:

- 1• Treinar habilidades psicomotoras;
- 2• Exercitar a reflexão crítica e
- 3• Formar um cidadão ético.

Na sua tese de doutorado, há alguns anos, o engenheiro Eloir de Oliveira Faria desenvolveu pesquisa com 400 alunos da 4ª a 8ª séries do ensino fundamental, em escolas públicas e particulares no Rio de Janeiro. Os alunos denunciaram o ambiente de trânsito como violento e demonstraram estar conscientes dos riscos diários a que são expostos, como a pressa, a velocidade, a maneira como os motoristas utilizam o veículo para ocupar todos os espaços e como instrumento de poder sobre pedestres e ciclistas. Definiram também a impunidade como importante fator contribuinte para o desrespeito às regras e para a ocorrência dos acidentes.

O trabalho motivou a criação do portal www.transitocomvida.ufrj.br, voltado à educação para o trânsito. Ali são mostradas atividades direcionadas para a criança e feitas recomendações e sugestões para auxiliar os professores que trabalhem com esse tema.

Pretender culpar os brasileiros pelo comportamento que têm no trânsito (e mesmo fora dele) é rigorosamente inócuo, além de incorreto. É pretender ressaltar as conseqüências sem levar em conta as reais causas. Certamente os governos têm um percentual alto de responsabilidade nesse quadro trágico, no entanto, esquecer o papel condescendente da sociedade e principalmente das lideranças seria irresponsável. Por não ter uma formação de melhor qualidade, nossa sociedade acaba compactuando com desvios sérios de conduta que, num futuro breve, serão bastante questionados. A pesquisa mostrada no livro *A cabeça do brasileiro* é reveladora nesse sentido. Os desvios no trânsito são apenas exemplos vivos do nosso cotidiano precário.

A maneira como lidamos com o jeitinho, marca fortíssima da nossa cultura, expõe de forma clara a necessidade do quanto temos de melhorar nossa educação para podermos fazer parte do primeiro time do mundo civilizado. É óbvio que temos enormes, extraordinárias, qualidades como povo e temos de fazer grande esforço para preservá-las. Uma dessas qualidades é a de brincar

conosco mesmos, reconhecendo nossas fraquezas e nossas necessidades.

Possíveis desvios, nos campos da ética, da moral, do civismo, levantados em inúmeros outros foros de discussão, serão passíveis de futuras discussões na medida em que nossa educação básica for melhorando. Diminuir a desigualdade neste país parece ser irreversível, embora o passar dos anos tenha mostrado ser uma tarefa hercúlea para muitos governos. Talvez seja precisamente isso que torne o desafio tão empolgante quanto complicado.

Vivemos reclamando pelo Brasil afora da extrema necessidade de melhorar a **distribuição de renda** como forma de tornar nossa sociedade menos desigual. Não é certamente uma aposta errada, porém, a meu ver, fará mais sentido lutar por uma melhor **distribuição do saber** porque está escancaradamente claro que ensinar a pescar será muito mais efetivo que dar o peixe.

Há um ditado russo que diz: "Quando o doente não reage bem ao remédio, a solução não estará em criticar o doente, mas mudar de remédio". Ora, no Brasil vivemos criticando o brasileiro por não saber se comportar no trânsito, entretanto nos negamos a alterar nossos mecanismos de ensino, capazes de provocar as mudanças que pleiteamos.

Faz lembrar a piada do bêbado que, voltando para casa de madrugada, de repente sente ter perdido a chave da casa e fica rodeando um poste em busca dela. Um homem que passa vê a dificuldade do bêbado e, ao saber que procura a chave, se propõe a ajudá-lo a encontrar. Minutos depois, sentindo que naquele local não vai achar nada, ele questiona o bêbado:

- *"Você tem certeza de que perdeu a chave aqui?"*

E o bêbado, mostrando absoluta consciência, responde com clareza:

- *"Não, eu a perdi lá", apontando para mais adiante, já meio escuro.*

- *"Mas, se você a perdeu lá, porque procura aqui?", indaga o passante.*

- *"É que aqui tem luz", responde o bêbado, segurando-se no poste iluminado.*

De vez em quando me lembro dessa história que, para mim, retrata muito bem o trânsito do Brasil: sabemos onde está a chave, entretanto tenho a sensação que não queremos encontrá-la, a julgar pelos movimentos que (não) esboçamos para achá-la. Talvez não nos interesse encontrá-la. Por mais absurda que possa parecer, essa hipótese não deve ser descartada. Se não houvesse um esforço real para não encontrá-la, provavelmente já a teríamos achado há tempos. Alguém ainda tem dúvidas hoje, em pleno 2008, que isso seria ótimo para o Brasil e traria enormes benefícios? Certamente, não. Então, porque não achamos a chave?

É desnecessário mencionar os enormes benefícios de uma boa educação de trânsito no Brasil. Para a sociedade, significa a salvação de mais de 35 mil vidas, sem falar nas centenas de milhares de mutilados e gravemente feridos; para os cofres da Previdência Social, a economia de bilhões de reais com o não-pagamento de indenizações, internações hospitalares; para os hospitais, trata-se da liberação de milhares de leitos ocupados por vítimas de acidentes de trânsito que poderão ser ocupados por outros tantos brasileiros que necessitam de atendimento hospitalar. Para o setor privado, sobre quem recai o grosso da conta, a grande vantagem da não interrupção da produção e da produtividade, com a queda do absenteísmo. Para as famílias, a diminuição da dor e das preocupações causadas pelos acidentes, além da indiscutível melhoria da qualidade de vida da população como um todo, que passaria a ter no trânsito um orgulho a mais, além de uma auto-estima maior.

Com um trânsito melhor as cidades ganham maior poder de competitividade, pois podem oferecer aos investidores uma melhor qualidade de vida aos visitantes. Aliás, esse argumento tem sido largamente utilizado por algumas prefeituras, interessadas em fisgar bons investimentos para suas cidades.

Dentro dessa perspectiva, vejo como promissor o surgimento de novas organizações não-governamentais (ONGs) na área do trânsito para desempenhar missões específicas, porém de grande importância para as cidades e para a sociedade. Há espaços notáveis a serem explorados e ao mesmo tempo sinto haver um grande número de interessados em entrar na área. Oxalá isso possa acontecer.

Por tudo isso, fica bem claro que segurança no trânsito, como educação de trânsito, são tarefas de todos já que os benefícios, da mesma forma, serão de todos.





ENGENHARIA DE TRÁFEGO

É absolutamente vital para a engenharia de tráfego brasileira saber usar o melhor das novas tecnologias para tentar vencer o desafio do trânsito. Do contrário, preparemo-nos para um caos ainda maior.
(Roberto Scaringella – especialista em trânsito, depois de 30 anos de atuação na área)



3279-3333

3373-4466

RETURN
→

km
97



ista pelo olhar leigo da maioria da população, a engenharia de tráfego no Brasil se parece um pouco com juiz de futebol: quando está bem, ninguém nota, quando erra...

Vejo muitas reclamações contra “o trânsito”, porém raramente ouço comentários sobre acertos ou erros da engenharia de tráfego. De fato, embora importante e vital para o funcionamento das cidades, ela freqüenta pouco a boca do povo, apesar de ser para ela, Engenharia, que muita gente gostaria de se dirigir. Creio mesmo que boa parte da população desconheça a existência da engenharia de tráfego como uma área importante cujos erros e acertos mexem com seu dia-a-dia.

De maneira geral, engenharia de tráfego é algo relativamente novo para habitantes de cidades de certo porte. Para a camada mais simples da população, notadamente nos pequenos municípios, ela é uma ilustre desconhecida. Dá para entender: cerca de 80% dos municípios brasileiros possuem menos de 30.000 habitantes. Ora, municípios desse porte não possuem estrutura suficiente para formar e manter uma área de engenharia de trânsito e transporte.

O fato de o nome **engenharia de tráfego** soar novo para muitos não significa que seus princípios básicos não sejam conhecidos há muito tempo. Já na Roma antiga, há registros de ruas com sentido único, sinalização em ruas, regulamentação de estacionamentos, assim como proibição de estacionar veículos em determinadas ruas, quase tudo que vemos atualmente nas principais cidades brasileiras e no mundo.

Com o desenvolvimento da revolução industrial, no século XVIII, com o advento da indústria automobilística e principalmente com a explosão da produção automotiva no mundo a partir do século passado (atualmente quase 70 milhões de novos veículos/ano), não é difícil imaginar o gigantesco desafio de organizar o trânsito com tantos novos protagonistas.

Paralelamente ao crescimento da frota, houve, claro, o aumento considerável da população, notadamente da população urbana (que migrou do campo para a cidade) e, óbvio, de novos condutores.

Na medida em que as cidades não conseguem oferecer transporte de massa com qualidade suficiente a ponto de convencer os proprietários a deixar seus carros em casa, cabe muito à engenharia de tráfego exercitar a criatividade para amenizar o problema que é crescente e que – tudo indica – se tornará insustentável em alguns anos.

Nesse sentido, o contrastante quadro brasileiro é exemplar: país vasto, enormes recursos naturais, marcante desigualdade social, grande parte da população em situação econômica precária, baixa escolaridade, sétimo maior produtor mundial de automóveis, quase 50 milhões de veículos na frota, boa parte deles sem chance de passar numa inspeção veicular séria. Acrescente-se que nossos motoristas não foram preparados para esse tipo de trânsito. Essa a essência do problema do trânsito brasileiro.

Como fazer funcionar o trânsito se os espaços das cidades são limitados e o número de veículos e de pessoas é cada vez maior? Aparentemente boa parte da população espera milagres por parte de quem controla o trânsito, principalmente a engenharia de tráfego.

A busca de solução nas maiores metrópoles tem sido tentada ao longo dos últimos 50 anos, aparentemente, sem o indispensável esforço coletivo envolvendo todos os que poderiam efetivamente ajudar. A história é auto-explicativa.

De 1930 aos anos 50, o Brasil conheceu um forte incremento no seu desenvolvimento industrial. Nos anos 40, os ônibus começavam a tomar o lugar dos bondes, dando um novo toque à paisagem urbana das grandes cidades. Com o surgimento da indústria automobilística brasileira, principalmente a partir de 1960, o panorama já começa a mudar consideravelmente.

Em 1966 o país conheceu o seu Código de Trânsito que, mesmo com algumas naturais falhas, foi considerado bastante bom. É nessa época também que surgiram os Detrans, com a responsabilidade de atuar nos estados. Em 1967 o então presidente marechal Castello Branco modificou o Código e criou o Sistema Nacional de Trânsito (SNT), composto pelo Contran, Denatran, Cetrans, Detrans, etc. A regulamentação do Contran só aconteceria em 1968. A rigor foi praticamente a partir dos anos 70 que os estados deram passos mais significativos na direção correta do trânsito, ainda assim enfrentando muitas dificuldades.

Com atribuições de ajudar na engenharia e operação de trânsito nos municípios, os Detrans não conseguiam atender tais expectativas. Em muitos estados o comando do Detran era entregue a pessoas de relações políticas, sem experiência no trânsito, o que obviamente não contribuía em nada para resolver o problema do trânsito urbano que já era grande em bom número de cidades. Até hoje os problemas persistem, embora tenham diminuído e tendam a diminuir ainda mais na medida em que a busca de resultados torna-se decisiva para qualquer tipo de governo.

Com o crescimento (desordenado) das cidades, a explosão do trânsito, com acidentes, congestionamentos e todas as demais implicações, provocou uma nova e grande discussão nacional em torno do aperfeiçoamento do Código de Trânsito. Entre várias medidas para diminuir o número dos acidentes e principalmente das fatalidades no trânsito – obrigatoriedade do uso do cinto de segurança, educação de trânsito, inspeção veicular – estava também dar maior poder aos municípios na gestão do seu trânsito. O novo CTB foi aprovado em 1997, entrou em vigor em 1998 e a municipalização do trânsito, finalmente, tornou-se uma realidade. No papel.

O que parecia, a princípio, ser um bom negócio para os prefeitos, pois, finalmente, teriam o dinheiro das multas para aplicar no trânsito, logo em seguida mostrou que não seria bem assim: junto com o bônus, haveria também o ônus. Era preciso aprender a lidar com todas as variantes do trânsito, formar gente, administrar uma equipe de profissionais muito maior do que se imaginava, enfim, envolver-se num tipo de atividade até então periférica, que dali em diante passaria a ser prioritária.

Diante desse quadro, muitas prefeituras desistiram e optaram pela continuação dos convênios com o Detran do estado: em tese, eles, os Detrans, já cuidavam do trânsito, graças ao entrosamento com a Polícia Militar (ou equivalente, dependendo do estado) cuidavam de sinalização, um pouco da engenharia e, quando o município fosse muito pequeno e não comportasse uma estrutura maior, o próprio chefe do núcleo local da PM se tornava o “Xerife” do trânsito. Desse modo era mais fácil para as prefeituras. Os municípios pequenos, que já não tinham grande apoio antes do Código, tampouco passaram a tê-lo depois e, em razão disso, mantiveram-se ausentes dele. Esse é um dos problemas do CTB: ele preconiza a municipalização, mas não define penalidade para os que não aderirem.

Embora as pequenas cidades preocupassem – mais à frente abordaremos o incrível número de fatalidades nos municípios de baixa população – a falta de uma boa engenharia de tráfego ficou patente nos municípios de médio e grande porte. Com o crescimento das cidades, da frota e da população, os engenheiros responsáveis pelo tráfego passaram a se atormentar com a difícil conciliação entre o aumento do número de veículos com a qualidade do fluxo, passando pela indispensável segurança no trânsito.

Cidades que tiveram grande desenvolvimento industrial ou que viram seu crescimento acelerado devido a quaisquer novos fatores começaram a sentir o amargo gosto do caos no trânsito. Muitas vezes sem conhecimento técnico suficiente, relativamente poucos recursos orçamentários, notadamente financeiros, muitas cidades passaram e continuam passando por maus bocados. Foi quando se percebeu a falta que faziam boas escolas de engenharia de tráfego. Faziam e continuam fazendo.

Na verdade, a maioria das prefeituras não tinha área estruturada de engenharia de tráfego, um conceito que chegaria ao Brasil na metade dos anos 70. A cidade de São Paulo fazia grandes investimentos no seu sistema viário – o Elevado Costa e Silva, conhecido até hoje como Minhocão, era um deles – para fazer face aos desafios impostos pelo crescimento populacional. As obras de implantação do Metrô, iniciadas ainda em 1969, apesar de todo o planejamento, provocavam grandes distúrbios no trânsito, o que acarretava um aumento significativo do índice de acidentes. Não havíamos ainda aprendido a lidar com esse tipo de problema.

Foi dentro desse contexto que nasceram e se desenvolveram as discussões em São Paulo para a criação da Companhia de Engenharia de Tráfego, a CET, que passaria a se responsabilizar não apenas pelo fluxo como também pela segurança no trânsito. Ela se transformou em realidade em 1976, representando um novo marco na história do desenvolvimento urbano brasileiro. Investindo muito na capacitação de seus técnicos, a CET se tornaria na boa escola prática de engenharia de tráfego, não apenas de São Paulo, como de todo o país. Seu fundador foi Roberto Scaringella, que, depois de passar pelo Contran e vários outros órgãos, voltou à presidência da CET no início da gestão do prefeito José Serra, deixando o cargo em junho de 2008.

Muitos técnicos que passaram a responder pela engenharia de tráfego de outras grandes cidades brasileiras fizeram parte dos quadros da CET ou passaram por ela em forma de estágio e troca de experiências. Infelizmente, o ritmo na formação de quadros não foi mantido nas diversas administrações e hoje a CET faz um grande esforço para procurar suprir suas próprias necessidades, que não são poucas, e deixou de ser a grande Meca da engenharia de tráfego que por muitos anos foi. Obviamente que nesse meio tempo outras grandes brasileiras também se modernizaram, procuraram capacitar seus técnicos, buscaram novas parcerias para intercâmbio de experiências e, desse modo, enfrentaram seus desafios.

Não significa dizer que todas resolveram seus problemas por completo, mas seria injusto não admitir que em muitas houve progressos apreciáveis. Nas cidades de porte médio, inúmeras administrações municipais tiveram e continuam tendo problemas sérios. O volume de tráfego aumentou muito e as cidades não conseguiram responder na medida nem na velocidade necessárias.

A experiência acumulada nas últimas décadas mostrou que o custo do aprendizado está sendo alto e que é essencial preparar o terreno para os tempos que estão por vir. Isso equivale à geração de conhecimentos – tanto teóricos como práticos – e colocar mais gente nas frentes

de batalha, isto é, no trânsito. Roberto Scaringella acha que é absolutamente vital para a engenharia de tráfego brasileira saber usar o melhor das novas tecnologias para tentar vencer o desafio. Do contrário, preparemos-nos para um caos ainda maior. Afinal, segundo ele, estamos na era do chip e é essencial saber usá-lo.

Contudo, se é verdade que muitas cidades chegaram à Idade do Chip, é preciso constatar que muitas outras estão bem atrasadas na corrida pela modernização do trânsito. Dessas, inúmeras por falta de melhores condições econômicas, outras por incapacidade de compreender o novo momento que atravessam e muitas simplesmente por falta de um pouco de ousadia em não inovar na busca de soluções. Ainda há alternativas que não foram sequer tentadas e devem ser consideradas por aqueles que comandam nossas cidades.

Uma dessas opções pode ser buscar um sistema de transporte urbano que atenda as necessidades da sua cidade. Há inúmeros exemplos em desenvolvimento pelo Brasil e que podem ser facilmente adaptados às características locais. O sistema de Curitiba, que foi o primeiro e mais bem-sucedido do Brasil, por exemplo, continua fazendo escola não só aqui mas também no exterior. Até a metade de 2008, teriam sido contadas 150 cidades pelo mundo afora que copiaram ou adaptaram o modelo de Curitiba. O BRT (Bus Transit Rapid), transporte rápido por ônibus, como modelo de transporte urbano de massa, mostrou eficiência e segurança e posterga por muitos anos a decisão (e os custos) de implantar o metrô. O sucesso do sistema de transporte urbano de Curitiba coincidiu com o início da produção no país dos ônibus Volvo, o que facilitou em muito o sucesso da inovação em razão de suas características muito próximas às especificadas pelos administradores do trânsito de Curitiba. Com maior capacidade de transporte de passageiros, o sistema ajuda na redução de emissão de poluentes e pode se tornar uma considerável contribuição para a redução dos congestionamentos, que hoje representam uma das maiores dores de cabeça dos administradores de trânsito. Isso tudo está ligado aos fatores de risco que incidem na acidentalidade no trânsito.

A solução para converter proprietários de automóveis de deixá-los em casa e tomar o transporte coletivo para os deslocamentos, principalmente para o centro da cidade, é um desafio enorme para os administradores brasileiros, na medida em que nosso sistema de transporte de massa não é bom. Pior: não se observa nenhuma clara intenção prática de melhorá-lo. O tema é recorrente, faz parte do cotidiano, mas as ações concretas para que se torne realidade ainda continuam sendo aguardadas.

Outra ação que pode redundar em melhoria considerável em relação aos problemas urbanos é promover um bem-planejado diálogo com a sociedade através dos meios de comunicação. Depois de anunciar claramente o tamanho do problema e a necessidade do envolvimento da sociedade na sua solução, as autoridades devem abrir espaço para sugestões, críticas. Com o envolvimento dos diversos setores da sociedade e dos meios de comunicação, certamente surgirão caminhos que poderão ser perseguidos. No mínimo ninguém poderá alegar que simplesmente desconhecia o assunto.

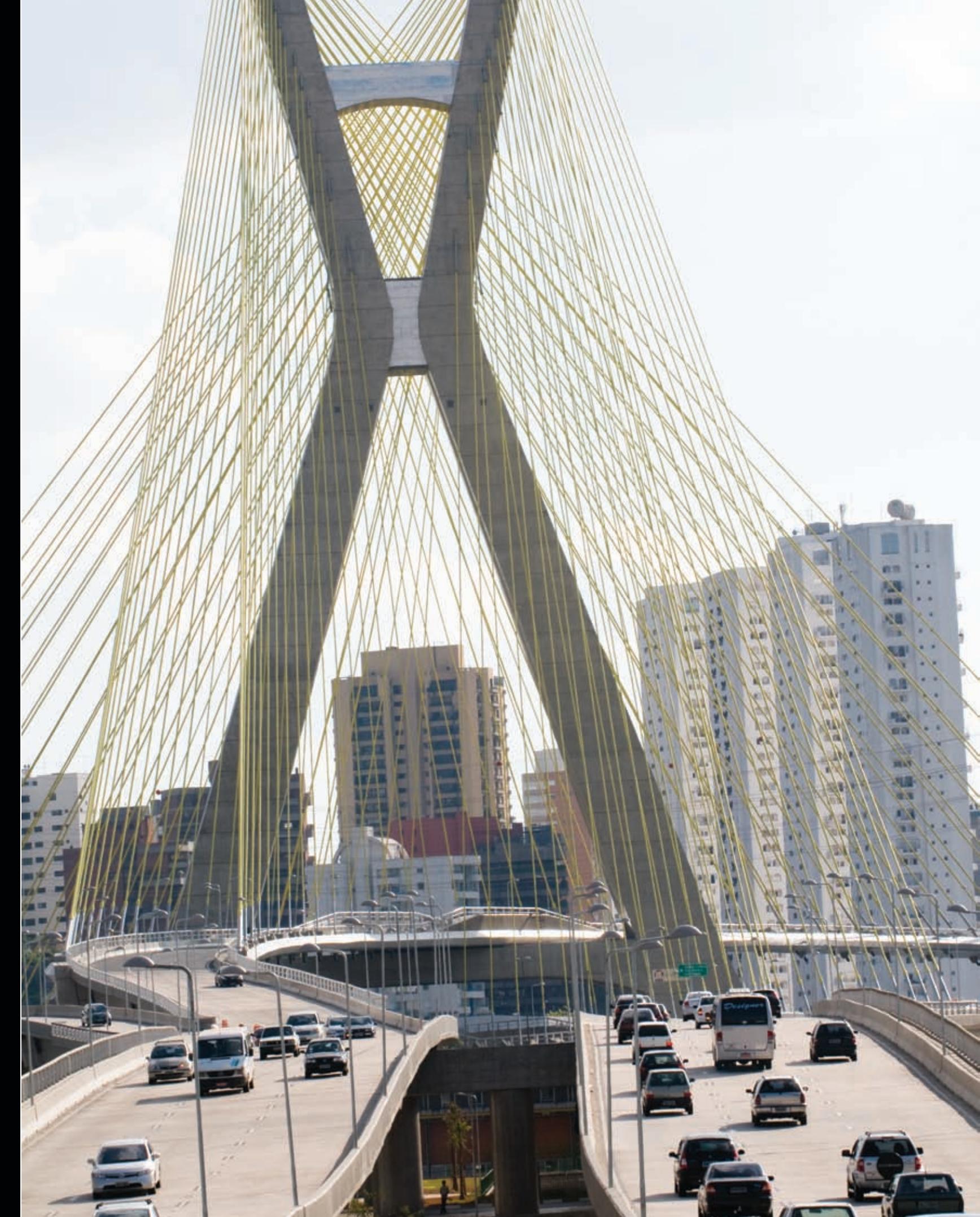
Sempre que falo disso, sinto que a idéia parece tentadora para muitas cidades, mas, por alguma razão misteriosa, não evolui. Alguns administradores explicam que “não há cultura na cidade para isso”, outros “não têm verba”, como se isso custasse caro, e outros admitem que não têm gente qualificada para coordenar um trabalho desse, como se fosse algo complicado. Todos, de qualquer modo, acabam pagando a conta – geralmente muitíssimo superior, em custos dos congestionamentos e dos estresses provocados.

Por isso, a necessidade de cursos de engenharia de trânsito (ou de tráfego) pelo país, para formar novos responsáveis que assumirão o controle das suas cidades como forma de ampliar o nível de discussão sobre esses problemas. É bom registrar que cursos de engenharia de trânsito, principalmente de pós-graduação, têm surgido país afora, assim como especialistas em outras áreas ligadas ao trânsito que com certeza terão peso significativo no enfrentamento dos futuros desafios.

Com a ajuda de alguns profissionais da área, tentei quantificar faculdades/universidades oferecendo cursos de graduação ou pós em engenharia de tráfego e senti muita dificuldade. O número ficaria entre 15 e 20, para ficar numa margem de segurança. Pode ser maior.

É importante que autoridades, lideranças e interessados não só apoiem os existentes como incentivem novos cursos dessa natureza. Só o completo domínio das muitas variantes do trânsito permitirá às cidades melhorar sua situação nesse quadro onde continuamos em grande desvantagem.

Se trocar informações e experiências é uma atividade de vital importância para a engenharia de tráfego brasileira, não menos importante é o intercâmbio com outros países onde as técnicas estão mais desenvolvidas e sempre se poderá tropicalizar novos conhecimentos. Por todo o mundo, principalmente nos países mais adiantados, há uma enormidade de cursos e treinamentos para profissionais da área que podem ser de grande valia para nossos profissionais, mesmo os mais experientes. Nesse sentido é indispensável o apoio do governo federal e/ou estadual para o incremento dessas atividades, seja através de financiamento de cursos no exterior ou promoção de eventos no Brasil com técnicos de fora.





Conheço vários profissionais brasileiros que tiveram oportunidade de participar de cursos no exterior. Foram experiências importantes para suas carreiras e, principalmente, para o trânsito brasileiro, na medida em que os conhecimentos trazidos de lá serviram para a formação de dezenas de outros técnicos aqui.

Eu mesmo tive oportunidade de organizar dois cursos de especialização em trânsito, juntamente com o VTI (Instituto Sueco de Pesquisa em Trânsito e Transporte), que trouxe uma dúzia de especialistas de diversas áreas de trânsito para eventos de duas semanas no Brasil, uma em Campo Grande e outra em Curitiba, ainda nos anos 90. Dezenas de responsáveis por áreas técnicas de órgãos de trânsito de estados e municípios brasileiros participaram dos cursos. A avaliação dos participantes brasileiros sobre os dois cursos foi excelente.

Não há dúvidas atualmente sobre a existência de mercado para mais cursos universitários ou mesmo técnicos nas áreas da engenharia de tráfego. Cada prefeitura brasileira, até para cumprir o CTB, deveria ter em seus quadros um engenheiro responsável pelo trânsito. É claro que municípios pequenos não têm essa capacidade. Basta lembrar que dos 5.560 municípios brasileiros, 4.868 têm menos de 40.000 habitantes (Censo IBGE 2003). Uma estimativa confortável apontaria que mais de 200 cidades brasileiras hoje teriam necessidades de usar extensivamente a engenharia de tráfego. Eram 239 os municípios brasileiros, pelo Censo do IBGE de 2003, que possuíam população acima de 100.000 habitantes, tamanho que já demanda uma engenharia mais competente. Se incluirmos os municípios entre 50.000 e 100.000 habitantes, aí acrescentaríamos 309 municípios. Como de 2003 para cá a população brasileira tem crescido de forma acentuada, pode-se deduzir que o número de cidades que teriam necessidade de contar com uma engenharia de tráfego mais profissional pode passar de 300.

Apesar de não ser uma solução tão fácil, municípios brasileiros de menor porte devem buscar soluções para gerenciar melhor seu trânsito. Uma possível saída seria a formação de consórcios de cidades na contratação de assessoria/consultoria em engenharia de tráfego para vários municípios, cada um deles pagando um pouco, sem que pesasse demais nos seus cofres. Outra saída seria utilizar o engenheiro civil que assina/aprova plantas em nome da prefeitura para que fizesse cursos de engenharia de tráfego e passasse a ser, também, o responsável pela área na cidade. Uma eventual terceira solução poderia ser através de uma parceria com o Detran do seu estado na montagem de uma solução personalizada, "do tamanho da cidade". Nenhuma dessas teria peso significativo nas finanças da prefeitura.

Atualmente boa parte dos municípios se vale do material distribuído pelo Denatran como o Manual de Sinalização, peça importante dentro das atividades de engenharia de tráfego. É claro que o Denatran hoje, com modesta estrutura de pessoal, não tem chance de atender a enorme demanda do trânsito nos mais de 5.500 municípios brasileiros. Seu orçamento e seu reduzido quadro de pessoal não lhe permitem. Para que se tenha uma idéia, o Denatran possuía, em julho de 2008, para gerir o sistema de trânsito brasileiro, 110 funcionários, alguns cedidos por outros órgãos de governo. Qualquer órgão voltado ao trânsito das principais capitais brasileiras tem mais funcionários que o Denatran. Só a CET, de São Paulo, sozinha, tem quatro mil funcionários. Para enfrentar o desafio do trânsito brasileiro seria necessário um Denatran maior e melhor estruturado.

Um "Denatran-Autarquia", por exemplo, já seria um progresso expressivo, com chances de cumprir 10 vezes melhor seu papel comparado com o que faz hoje. Como órgão executivo do trânsito e ao mesmo tempo de suporte ao Contran, um Denatran melhor estruturado poderia significar muito mais agilidade na aprovação de normas que são enviadas ao Contran e que, às vezes, passam anos lá. Quem sabe se com um Denatran mais forte já não estaria aprovada a inspeção veicular? É possível que já estivéssemos com um novo sistema de habilitação em funcionamento, onde a CNH deixaria de ser um documento para se tornar um diploma, como defendem técnicos da área. Há inúmeras ações importantes que poderiam ter sido aprovadas ou tomado outro rumo em benefício do trânsito, tivesse o Denatran uma outra estrutura.

Pelo Brasil afora há uma torcida grande para que o Denatran venha a ser transformado num órgão de muito mais peso, bem maior estrutura, com orçamento compatível com a importância do setor. Fala-se mesmo na necessidade e importância de se criar uma Agência Nacional do Trânsito com poder de coordenar ações de todos os ministérios nesse campo. Não há sinais de que isso possa acontecer tão cedo no Brasil, mas torcer não custa. Afinal, somos tão surpreendentes em algumas coisas... Por isso é essencial que a comunidade ligada ao trânsito não baixe a guarda e nem deixe de repetir em alto e bom som as imensas necessidades do setor que, na verdade, são de toda a sociedade brasileira.

É bom não esquecer os princípios do marketing de resultados: "Vender é repetir". Se quisermos que certas coisas aconteçam, é preciso que não paremos de agir nessa direção e muito menos de repetir essas necessidades.



Av. das Torres

Av. das Torres
Rodofino
Praça Velho
C.PUC-PR

Babel
Água Verde
Parolin
Parish...

Pq. Santa Andrada
Rua das Flores
Form. Guadalupe
Teatro Guaira

Av. das Torres
Rodofino
Aeroporto
58275
Babel
Miróbis
Santa Felicidade
Portão

Centro Cívico
Ahu
São Lourenço
Opera de Arame



FISCALIZAÇÃO, LEI E ORDEM

O que reduz a criminalidade (infrações de trânsito) é a certeza da punição. (Damásio de Jesus – jurista)





em casa que falta pão, todos gritam e ninguém tem razão". A sabedoria popular repete isso de vez em quando. Como acontece em tantas outras situações brasileiras, no trânsito não é diferente. Os responsáveis pelos problemas do nosso trânsito são muitos e cada um se incumbem de colocar a culpa nos outros de acordo com seus interesses pessoais.

Quando se fala de trânsito, problemas e soluções estão no mesmo grau de complexidade. Quero dizer que do mesmo jeito que o problema trânsito é provocado não apenas por um, mas por um conjunto enorme de fatores, não existe tampouco **uma solução** para o trânsito, mas **muitas**.

Por ser um problema multifacetado, tenho visto estudiosos no exterior utilizando a metodologia da abordagem sistêmica, a respeito do assunto para entendê-lo com mais profundidade. O método não é novo e, até onde sei, ainda é pouco utilizado no Brasil. É preciso conhecer mais sobre cada um dos elementos principais do problema trânsito.

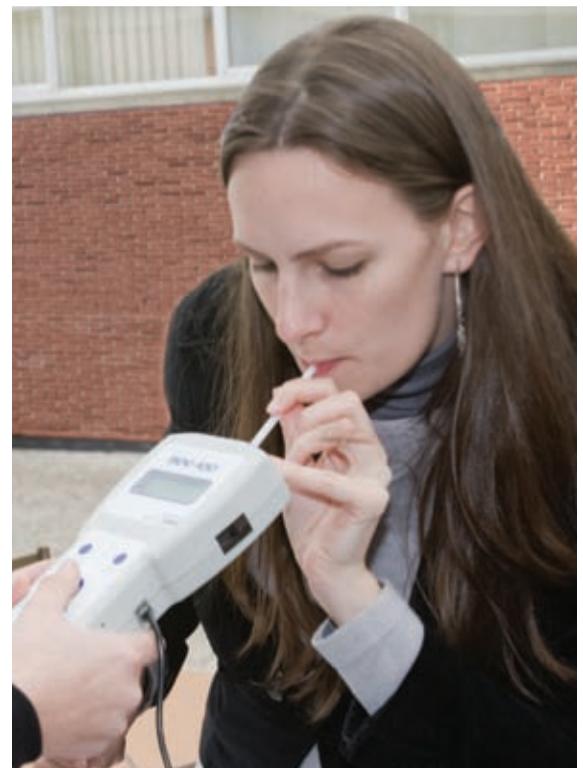
Se temos problemas no "E" da educação, no "E" da engenharia, seria lógico esperar também dificuldades no "E", o do *enforcement*, do esforço policial, da fiscalização. De fato, em toda a área ligada à legislação e à fiscalização assistimos a uma sucessão de erros e omissões que, tanto quanto condenáveis, exigem soluções próprias e rápidas para que não deteriore ainda mais o que já foi conseguido. A lei de trânsito é boa, entretanto não é respeitada; a justiça é lenta mas desigual; a fiscalização é pobre em número e em qualidade. A sociedade está dividida entre a maioria que respeita mas é silenciosa e a minoria ruidosa, a que sabe fazer barulho e que já ganhou a batalha da "indústria da multa". O jogo, assim, é difícil, para não dizer desigual.

Em geral, concordamos que temos um bom Código de Trânsito, o problema é que não o obedecemos. Se não o respeitamos, muito se deve ao fato de que a lei não é fiscalizada de maneira adequada. Boa parte da população, depois do temor inicial da introdução do CTB, passou a perceber que ele não era tão fiscalizado quanto se pensava e que o famoso "jeitinho brasileiro" teria espaço para sobreviver sem maiores dificuldades. Não deu outra.

O CTB entrou em vigor em janeiro de 1998, as pessoas ficaram com medo das multas e se contiveram por um certo tempo porque as multas foram realmente pesadas para a época. Aos poucos, contudo, a fiscalização foi fraquejando, legisladores e políticos se incumbiram de enfraquecê-la ainda mais ao proporem reduções das penalidades e, 10 anos depois de implantado, o Código corre riscos de cair no descrédito. Isso não seria apenas lamentável, mas um desastre de enormes proporções porque reconstruir tudo equivalerá a um esforço impensável, um desgaste absurdo e a um custo inominável.

No início de 2008, o governo federal deu sinal de ter acordado para o problema e parecia disposto a esboçar reação. Pelas promessas do ministro da Justiça, o valor das multas seria atualizado, o que poderia fazer diminuir o entusiasmo dos infratores de trânsito. Além de reajustar as multas, outras providências importantes seriam tomadas como: proibição de vendas de bebidas alcoólicas por bares e restaurantes nas beiras de estradas; jornada de trabalho dos motoristas profissionais limitada a oito horas por dia; enquadramento dos motociclistas profissionais a permanecerem em fila, atrás dos demais veículos nas ruas e não ziguezaguearem entre os carros, entre várias outras.

Sem dúvida, medidas como essas são necessárias e já vêm tarde. A complicação reside em três pontos essenciais: reage por impulsos, não planeja adequadamente e não tem gente para fiscalizar. Quando se sabe da pouca estrutura do governo para fiscalizar, é grande o risco de tudo isso cair no nosso já conhecido "faz de conta", isto é, entrar para o



lamentável e antigo grupo das “leis que não pegam”.

Cada passo atrás na caminhada pela melhoria do trânsito representa não apenas o retrocesso em si como uma queda da auto-estima da comunidade que se preocupa e trabalha por ele. Gasta-se tempo, dinheiro e desestimula-se a muitos. No mundo todo, principalmente no chamado Primeiro Mundo, vê-se que as leis funcionam porque há uma sintonia fina entre legislação e fiscalização, ambas sérias, duras e sem perdão.

Observa-se que leis dessa natureza não podem ou não devem ser apresentadas de maneira impulsiva: “Porque morreram tantos no último carnaval, então vamos proibir a venda de bebidas junto às rodovias” ou “porque a turma está abusando da velocidade, vamos aumentar o valor das multas”. Sabendo que o governo tem efetivo limitado para colocar nas ruas e nem estrutura para melhorar a fiscalização, os infratores sabem que se aquilo não é um blefe, é coisa para pouco tempo. Assim tem sido até hoje. Técnicos da área que se ressentem do problema produziram uma intrigante pergunta numa frase de efeito: “Falta efetiva fiscalização ou falta efetivo de fiscalização?”. Está claro que os dois.

No final de 2008, estava revisando os textos deste livro e senti que precisava comentar o grande movimento no país causado pela edição da chamada “Lei Seca”, a da tolerância zero de álcool no sangue dos motoristas. Meses após sua entrada em vigor, algumas centenas de motoristas tinham sido pegos, muitos perderam as habilitações, outros chegaram a ser presos e isso foi o bastante para dar um susto na população. No entanto, a turma da inconstitucionalidade da medida já estava entrando em campo preconizando um abrandamento da operação, considerada “dura demais”(!!!). Cabem alguns comentários sobre o clima confuso que tomou conta do Brasil diante da nova lei.

- 1• Ela foi certeira ao dar um enorme susto na sociedade, que não esperava que um país tropical como o Brasil viesse a adotar uma lei de tolerância zero de álcool no trânsito;
- 2• Nas primeiras semanas da assinatura da lei, ela provocava reações as mais variadas: pessoas evitando pegar carro depois de beber, entidades de bares e restaurantes buscando alternativas para levar seus clientes de madrugada para casa sem correr risco de serem pegos pelos agentes de trânsito, etc.;
- 3• O apoio da sociedade e dos meios de comunicação à lei como forma de conter a insuportável violência do trânsito (as estatísticas de atendimento nos hospitais de vítimas de trânsito caíram bastante) foi grande e decisivo;
- 4• O que me assombra na história da nova lei é observar que tudo isso está acontecendo sem qualquer campanha por parte do governo preparando a sociedade para a tolerância zero. É tudo mídia espontânea, isto é, a imprensa vai atrás dos fatos e eles vão se multiplicando, criando uma positiva bola de neve, metendo medo em uns, apavorando outros, propondo, com a força da lei, uma até então impensável revisão de hábitos que, se pegar, será o fato mais importante de todos que aconteceram depois do CTB.

O presidente Lula bem que poderia repetir o então prefeito de São Paulo, Paulo Maluf, quando foi orientado a não assinar a obrigatoriedade do uso do cinto de segurança na capital paulista por ser inconstitucional. Orientado pelo então presidente da CET, Gilberto Leffeld, Maluf confirmou a lei com uma frase que ficará na história: “Prefiro um inconstitucional vivo do que um constitucional morto no trânsito”. Resultado: a lei “pegou” e serviu de exemplo para todo o Brasil.

Essas observações me levam a uma outra conclusão: como as coisas seriam mais fáceis se o aparelho governamental fosse mais bem estruturado, mais organizado, e as coisas acontecessem dentro de um planejamento mais criterioso, com verbas alocadas e pessoal treinado para orientar a turma de campo. Dentro desse contexto, é essencial ter um Denatran com mais autonomia e autoridade.

Até onde sei, a decisão de adotar a Lei Seca partiu do Ministério da Justiça com o aval direto do ministro Tarso Genro e não do Ministério das Cidades, que abriga o Denatran, a quem caberia tomar a medida. Você dirá que o importante é que foi decisão do governo e eu concordo, mas teria mais valor se ela tivesse sido originada no Denatran. Fica aquela sensação ruim como se fosse a rainha da Inglaterra, que reina porém não governa. Isso dá a dimensão da importância de ter um

órgão forte, com poder para implementar ações que efetivamente mexam com todos os brasileiros.

Para implementar leis como essa é essencial cooptar a sociedade, envolvê-la no debate, negociar com ela, fazê-la entender o alcance e os benefícios, ganhar adesão. Da mesma forma é preciso ter habilidade para mostrar os riscos e os custos de não fazer as coisas. Assim, quando uma proposta, mesmo que polêmica, chegar ao Congresso para aprovação, já terá o apoio da base, o que pode ser mais da metade do caminho. O importante é que seja uma lei completa, bem estudada, com começo, meio e fim.

Os arquitetos do CTB dizem com orgulho que uma das suas vantagens é que ele define bem as responsabilidades operacionais entre os três níveis de governo: federal, estadual e municipal. Pode ser que defina, porém o fato é que ele não consegue ser operacionalizado há 10 anos, não há qualquer perspectiva mais clara de que se consolide completamente num futuro imediato. A corrente está aí, porém os seus elos não estão interligados e alguém ou algum órgão terá de assumir este trabalho. Refiro-me à sincronização de ações dos órgãos que fazem parte do Sistema Nacional de Trânsito que falam a mesma língua, “pero no mucho”.

Pergunto ao ex-presidente do Contran e ex-diretor geral do Denatran Ailton Brasilense porque a fiscalização não é eficaz no Brasil. Para ele, está claro:

“A Polícia Militar é um agente da autoridade e faz aquilo que for cobrada. Se a autoridade maior que é o governador do estado não dá importância para o assunto, não é ela que vai dar. Infelizmente, a média dos governadores não exige nada dos Detrans, que por sua vez não exigem das PMs, por exemplo, sobre a condição de habilitação, condição funcional, nem falo da condição física. Não exige nada com relação ao veículo. Há uma estimativa que um terço da frota não licencia anualmente, isto é, não paga IPVA, não paga multas, não paga seguro obrigatório, isto é, seus proprietários desenvolvem a cultura de impunidade. Esse assunto é dos governadores.”

Ele faz coro com grande número de especialistas para quem chegou a hora do Ministério Público entrar em campo e colocar o dedo na ferida da insegurança no trânsito. Até aqui, o MP tem sido o grande ausente no debate que envolve uma comunidade apreciável de interessados no trânsito, órgãos de governo ligados ao trânsito limitam-se aos tradicionais lamentos pelo quadro geral, levantam inúmeros “é preciso que...” mas nunca apontam para si próprios como impulsores do processo.

Um MP envolvido, determinado, começaria a chamar as responsabilidades de todos aqueles que têm missão a cumprir, mas que não a cumpre a contento, começando por Brasília, passando pelos governadores e terminando nas prefeituras. Com o poder que tem, a cobertura que lhe dá a mídia, o MP poderia muito bem envolver a sociedade num debate mais profícuo sobre o trânsito que queremos.

A obediência ao Código de Trânsito Brasileiro que temos significará um passo e tanto no desenvolvimento e na melhoria da qualidade de vida da população. Os benefícios sociais e econômicos são grandes e perfeitamente mensuráveis. Isso representa um desafio extraordinário para o governo, a quem cabe garantir o direito de ir e vir de cada cidadão.

Por ocasião do lançamento do CTB, o governo contou com grande cobertura dos meios de comunicação que, ao enfatizarem os valores das multas, criaram um certo pânico principalmente entre os motoristas com relação à obediência às novas leis. Não foi de surpreender que os números de fatalidades, de acidentes e mesmo de infrações tenham baixado radicalmente. Foi impressionante ver o crescimento vertiginoso do uso do cinto de segurança, bem como um maior respeito aos limites de velocidade.

É preciso deixar claro que, além do olhar aguçado da imprensa sobre o assunto, havia também uma fiscalização mais firme por parte dos órgãos ligados ao trânsito, como PMs, companhias de trânsito e Polícias Rodoviárias Estaduais e Federal. Isso tudo provava simplesmente algo que conhecemos bem no Brasil: sabemos qual é o caminho, conhecemos o seu roteiro e sabemos onde vai dar. O problema está em planejar bem as ações, determinação para começar e depois disciplina para continuar o que começamos bem. É aí que mora o perigo.

O restante do filme “O Trânsito Brasileiro” é sobejamente conhecido: com o passar dos anos, as multas não tiveram seus

valores reajustados e, apesar de não ter havido a inflação galopante que marcara as décadas anteriores, ficaram defasadas. Como se não bastasse, políticos “representantes do povo” e legisladores foram introduzindo mudanças na legislação no objetivo de baixar os valores de multas chegando até ao ridículo de permitir o pagamento “em prestação”. Agora, o próprio governo parece acordar e resolve dar um basta na farra. Oxalá consiga.

A fiscalização na cidade e nas estradas é precária tanto no item presença física – o número é insuficiente para atender a demanda necessária – quanto em qualificação, sem falar nas seguidas denúncias de desvios de conduta e corrupção.

Os comandos das Polícias Rodoviárias Federal e Estadual têm repetido o mesmo discurso ao longo dos anos: falta investir no policiamento, no aumento do efetivo, bem como na remuneração. A qualificação viria como consequência.

Nas cidades brasileiras onde há agentes de trânsito (na maioria dos municípios pequenos não há), é constante a reclamação contra a falta de preparo, de critérios para multar ou mesmo de relacionamento com a população, o que revela a enorme necessidade de treinamento e desenvolvimento, não apenas para agentes senão para todo o corpo diretivo dos órgãos.

A nomeação de pessoas sem as devidas qualificações para comandar os setores de trânsito e transporte de uma cidade deveria ser um ato de extrema diligência por parte do prefeito ou do secretário de transportes. No entanto, os compromissos de campanhas e o engajamento político falam mais forte e o cargo é confiado muitas vezes a quem não tem qualificação. Por não conhecer melhor seus direitos e nem saber como reivindicá-los, a sociedade se aquieta, aceita e – pior – sofre as consequências.

Desse modo, não deve surpreender o fato de que trânsito e, muito menos, segurança no trânsito não sejam prioridades neste país. Do governo porque julga ter inúmeras outras prioridades tão ou maiores que o trânsito e da sociedade por falta de cultura de segurança e por ignorar seus direitos.

Aos poucos, porém, esse quadro tende a se alterar. Os últimos anos têm sido marcantes do ponto de vista de conquistas dos cidadãos. O Código de Defesa do Consumidor, do início dos anos 90, é emblemático nesse sentido. Assim como encorajou os brasileiros a se defenderem no mercado de consumo, poderá servir como exemplo para outras conquistas da sociedade na defesa de outros direitos, como o da segurança, por exemplo.





PEDESTRES E CICLISTAS

*A cidade boa para os mais frágeis é a melhor para todos.
(Pedro Lessa – Edurbana, Rio de Janeiro, RJ)*





uidar dos pedestres e ciclistas é, certamente, um dos maiores desafios dos responsáveis pelo trânsito brasileiro. Mais de um terço de todas as mortes ocorridas no nosso trânsito envolve pedestres ou ciclistas. Na verdade, bem mais pedestres que ciclistas.

Eles estão juntos neste capítulo do livro porque representam o elo mais fraco na corrente dos usuários do trânsito. O complicado é que os dois são, ao mesmo tempo, réus e vítimas, fazem parte da mesma linha de causa e consequência do trânsito. Dito de forma mais direta: muitas vezes são eles os responsáveis pela própria morte.

O Ministério da Saúde publica anualmente o documento *Saúde Brasil*, onde, em mais de 600 páginas, faz análise minuciosa da situação da saúde. O documento distribuído em

2007, com dados de 2005, dedica 80 páginas exclusivamente aos acidentes de trânsito e transporte.

Por ali se observa que grande parte dos óbitos ocorridos no trânsito em 2004 (28,9%) foi por atropelamento de pedestres. Em várias cidades brasileiras o nível de acidentes envolvendo pedestres ultrapassa 50%. Os ciclistas (4,0%) aparecem juntos com ocupantes de outros tipos de veículos num total de 7,4%.

O número de pedestres atropelados no Brasil tem se mantido estável nos últimos anos. Municípios com mais de 100.000 habitantes, que tiveram rápida urbanização e aumento de frota por causa de melhor condição econômica, foram palcos do maior número de atropelamentos, principalmente menores até 14 anos e idosos acima de 60. A proporção de óbitos por atropelamento de pedestres aumenta à medida que aumenta o porte populacional dos municípios, passando de 20% nos de menor porte para 40% nos maiores.

No mundo, o problema tem proporções idênticas, mas cores diferentes. Aqui é que se pode sentir a diferença entre ser ou não um país desenvolvido. Vejamos o relatório da Organização Mundial de Saúde:

Dos 2,6 milhões de pessoas que todos os anos morrem por causa de acidentes de trânsito no mundo, 70% delas estão nos países em desenvolvimento, incluindo o Brasil. A maioria das vítimas de acidentes de trânsito no mundo não é composta de ocupantes de veículos a motor e sim de pedestres, ciclistas, motociclistas e outros veículos não-motorizados. Dessas mortes, 65% envolvem pedestres e 35% dos pedestres são crianças. Estima-se que pelo menos cerca de 6 milhões de crianças morrerão e 60 milhões ficarão feridas nos próximos 10 anos nos países em desenvolvimento, a menos que ações preventivas concretas sejam tomadas.

Ao definir o trânsito como um problema de saúde pública, a Organização Mundial de Saúde colocou-o entre suas maiores preocupações, incentivando as nações do mundo a se empenhar na busca de soluções nacionais.

No Brasil, o Ministério da Saúde aceitou o desafio, assumiu suas responsabilidades e há alguns anos estruturou a Área Técnica de Vigilância, Prevenção e Controle de Violências e Acidentes para dar ênfase à Promoção da Saúde no Trânsito. Ao mesmo tempo fortaleceu o banco de dados do SIM (Sistema de Informação sobre Mortalidade), disponibilizando as mais confiáveis estatísticas sobre acidentalidade no trânsito brasileiro. A fonte de informação do SIM é o atestado de óbito, emitido pelo Instituto Médico Legal (IML) da cidade ou região.

Dentro do seu anuário *Saúde Brasil*, onde avalia o estado da saúde brasileira, o Ministério oferece também uma visão geral das fatalidades no trânsito e transporte através de dezenas de gráficos, análises e tendências, itens de grande valor para quem desenvolve políticas públicas. Infelizmente, nesse trabalho não há dados sobre o número total de feridos no trânsito. Por outro lado, oferece os números dos atendidos nos hospitais do Sistema SUS pelo Brasil afora.

Apesar de ainda não ser o banco de dados completo, parece ser o mais confiável dos disponíveis no país. Há alguns anos, a maioria dos interessados em trânsito usava como referência as estatísticas do Denatran cuja origem é o Boletim de Ocorrência (B.O.) das delegacias de polícia (ou de trânsito) do município onde ocorriam. De algum tempo para cá muitos interessados passaram a usar o banco de dados do SIM, incluindo o próprio pessoal do Denatran.

A terceira alternativa de fonte de informação estatística sobre fatalidades no trânsito brasileiro é o seguro obrigatório DPVAT (Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Via Terrestre), cuja função é indenizar vítimas ou beneficiários de acidentes causados por veículos ou suas cargas. Até pouco tempo era administrado pela FENASEG (Federação Nacional das Empresas de Seguros Privados e de Capitalização), mas a partir de 2008 passou a ser gerenciado pela Seguradora



Líder, formada por um consórcio de seguradoras. Os dados do DPVAT, por sua vez, são diferentes daqueles do Denatran bem como dos do SIM, mas também devem ser considerados.

Em 2005, segundo o site do Denatran, morreram 26.409 pessoas no trânsito brasileiro. Pelo banco de dados do SIM, do Ministério da Saúde, este número teria sido de 35.753. Os dados do DPVAT, são, porém, surpreendentes, pois registram 63.776 **sinistros de morte** e 45.635 de invalidez permanente. O fato de ter havido mais de 63 mil sinistros de morte não significa que todas tenham ocorrido durante o ano, simplesmente foram comunicados em 2005. Na ocasião do fechamento deste livro o DPVAT estava fazendo um levantamento das datas de ocorrências das fatalidades no trânsito por ano, este sim, o dado importante para permitir uma avaliação conclusiva.

Responsáveis pelos três bancos de dados recomendam não se fazer comparações dos seus dados entre si pois, como usam fontes diferentes, não têm como oferecer resultados iguais ou próximos.

De qualquer forma faço uma pergunta: se uma grande empresa quisesse lançar um megaprojeto na área de trânsito no Brasil, que fonte de dados escolheria para basear sua proposta? Não tenho certeza, porém imagino que não optaria oficialmente por nenhuma delas, possivelmente citaria as três fontes e concluiria que seus números são suficientemente elevados e por isso justificariam o projeto.

Pedestres

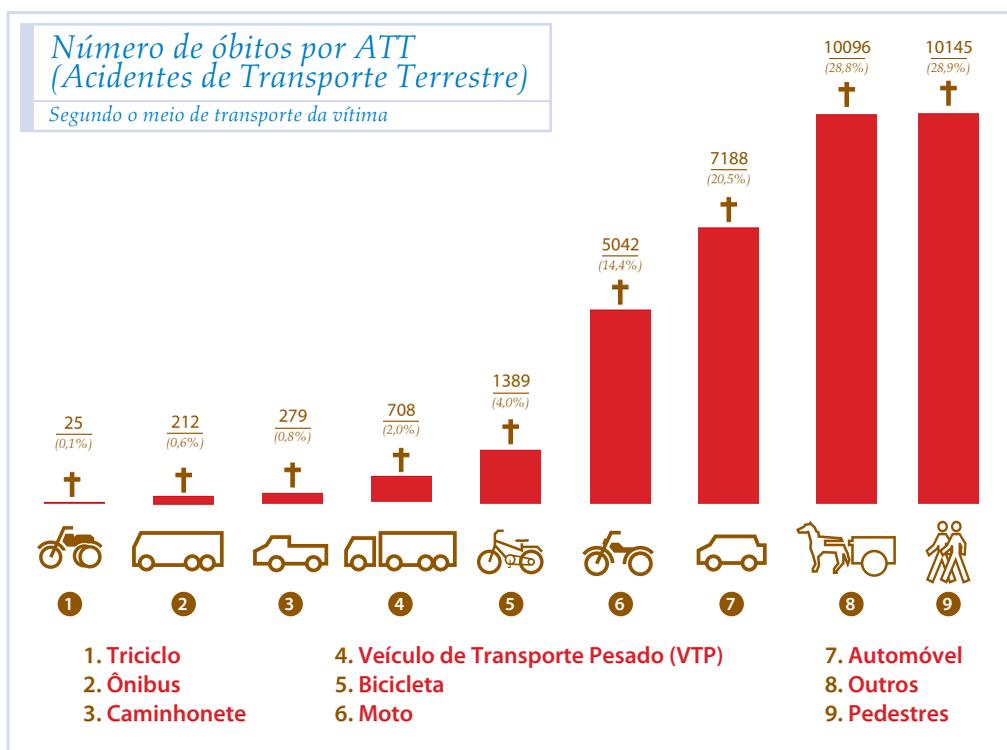
Pedestres escolhem os locais para se arriscar, advertiu recentemente em manchete de primeira página um jornal de Santa Catarina para chamar a atenção de que moradores das redondezas de Florianópolis - SC optavam por atravessar a pista da perigosa BR 101 que corta a região metropolitana mesmo tendo, a alguns metros, passarelas para fazê-lo com segurança. A explicação das pessoas: “É mais perigoso, sim, mas é mais fácil também”, é igual a de tantos outros milhares de brasileiros pelo país afora.

É bem provável que tenha sido a mesma população que mora naquele local que meses antes promoveu passeatas, fechamentos da estrada, queimando pneus, interrompendo o tráfego, “exigindo” a passarela. Uma vez pronta, metade dos que a pediram não a usam. “Dá muito trabalho”, explicam. Esse exemplo ilustra bem a complexidade do tema segurança do pedestre no Brasil.

No trânsito urbano as cidades vivem o mesmo drama: elevado número de atropelamentos e um número incrível de pessoas que se expõem desnecessariamente ao risco atravessando em locais onde não deveriam, sem prestar atenção à circulação de veículos e sem tomar as mínimas precauções indispensáveis.

Esse é um lado da moeda. Do outro lado, a força esmagadora dos veículos (não só os carros), a inseqüência ou a irresponsabilidade dos motoristas, a falta de fiscalização adequada e, na ponta, depois de vários outros itens, a certeza da impunidade.

O problema torna-se mais complexo na medida em que, de qualquer ângulo que seja analisado, vamos encontrar lacunas importantes a serem preenchidas. Se olharmos do ponto de vista do pedestre, veremos que seu desprezo ao risco chega a ser perturbador. Se quisermos entender seu comportamento inseguro veremos que não há programas de educação trabalhando na mudança de comportamento. Por outro lado, se olharmos o comportamento inconseqüente ou irresponsável do motorista, vamos debitar boa parte dessa disfunção ao fato de não ter tido um bom curso de habilitação e muito menos existir um policiamento que o enquadre e o faça respeitar os outros e a lei.



Fonte: SIM – Sistema de Informação sobre Mortalidade – Ministério da Saúde – 2004

O problema dos ciclistas não foge muito do dos pedestres: de um lado, desinformação, descaso pela segurança, comportamento inadequado por parte do ciclista; do outro, dos motoristas: desrespeito, irritação diante do comportamento e da imperícia do ciclista e, como se não bastasse, uma fiscalização débil. Mas há muito mais.

No caso dos ciclistas, há que se ressaltar a distância enorme das autoridades em relação ao problema. A extensão de ciclovias ou mesmo de ciclofaixas no Brasil é mínima se comparada com outros países – e não necessariamente do Primeiro Mundo.

Pelos documentos do Ministério das Cidades de 2006, sabia-se que 279 municípios brasileiros somavam 2.505 quilômetros de ciclovias. Quase nada. Para comparar, só Hamburgo, o principal porto da Alemanha, cidade de 1,8 milhão de habitantes, possui mais de 1.800 km. De ciclovias. Várias outras cidades européias têm mais de 1.000 km.

Locomover-se por bicicleta no Brasil tem razões diferentes de outros países. Enquanto na Europa há uma indiscutível preocupação com o meio ambiente, aqui há uma questão econômica empurrando as pessoas, notadamente de baixo rendimento, a usar mais e mais a bicicleta. O prefeito de Salvador me disse há pouco tempo que quase um terço da população se desloca a pé, na periferia, porque não tem dinheiro para pagar ônibus. Em proporções diferentes, o fenômeno não é apenas baiano, é brasileiro.

Nessas condições, usar a bicicleta para se deslocar pelas cidades passou a ser cada vez mais usual como meio de transporte alternativo, como gostam de classificar os especialistas da área. Provavelmente só não o seja em intensidade maior por falta de incentivo por parte das prefeituras e dos governos, que teriam muito a ganhar com isso.

Deve-se dizer a bem da verdade que o governo Lula, com a criação do Ministério das Cidades, até que procurou incentivar o setor. Através da Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana desenvolveu projetos que deveriam redundar num

incremento apreciável não apenas para o uso da bicicleta como de outros modais de transporte. O Programa Brasileiro de Desenvolvimento Ciclovitário, apelidado de “Bicicleta Brasil”, consolidado em 2005, é uma das ações em que o Ministério coloca muitas expectativas de resultados. Disponibilizou o Plano de Mobilidade por Bicicleta utilizando conceitos e informações do Manual de Planejamento Ciclovitário, editado pelo GEIPOT, pouco antes de ser extinto em 2001. Entretanto, uma coisa é lançar um plano, outra é conseguir implementá-lo. Planos há muitos por aí, o que falta são ciclovias, ciclofaixas, etc. Paralelamente, o cicloativismo cresceu bastante no país. Uma evidência dessa afirmação é o número de sites na Internet dos mais variados tipos de entidades ligadas à bicicleta. Algumas dessas ONGs parecem estar organizadas e com razoável número de associados ou interessados.

A “indústria da bicicleta” procurou dar sua contribuição, na criação do IPB (Instituto Pedala Brasil), representando as montadoras instaladas no Brasil. Por outro lado, as entidades associativas espalhadas pelos estados procuraram criar sua representação através da UCB (União dos Ciclistas do Brasil). Tanto uma como outra entidade ainda buscam seus devidos eixos para desenvolverem as ações que seus associados esperam delas. O ideal é que se aproximem mais para o bem do uso da bicicleta no país.

Curiosamente, o mercado de bicicletas no Brasil é muito grande, sendo apontado como o terceiro maior do mundo, logo depois da China e da Índia. Segundo o site da Abraciclo, a frota atual de bicicletas do país é da ordem de 60 milhões, consideravelmente maior que a de automóveis, estimada em pouco mais de 40 milhões. Os técnicos do setor estimam a frota menor, algo acima de 40 milhões, do tamanho da de veículos automotores.

Antonio Carlos Miranda, consultor da área de ciclovias afirma, contudo, que o mercado tem crescido bastante, notadamente naquele que chama “de mercado informal de produção de bicicletas”. Para ele, se a indústria de bicicletas em 2007 produziu 2.500.000 unidades, os informais teriam produzido outro tanto. Como provar isso? “O número de coroas de bicicletas vendidas no mercado. Ninguém compra 12 milhões de coroas por ano para estocar”.

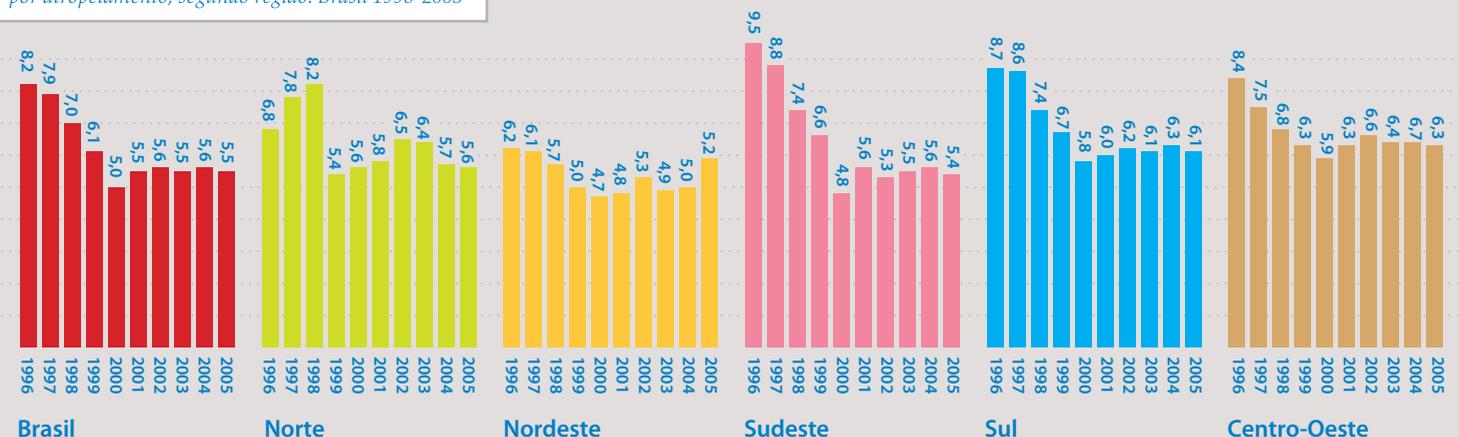
Apesar de possuir “massa corpórea”, isto é, número de ciclistas suficiente para promover uma grande mobilização em favor do maior uso da bicicleta, o cicloativismo brasileiro não é ainda um movimento consolidado nem de grande visibilidade. É bem verdade que, entre as dezenas de milhões de ciclistas, apenas os que usam a bicicleta para lazer – e que representam apenas 17%



▼ Fonte: SIM – Sistema de Informação sobre Mortalidade – Ministério da Saúde – 2004

Pedestres

Taxa padronizada de mortalidade (por 100 mil hab.) por atropelamento, segundo região. Brasil 1996-2005



do total – são os que têm mais chances de fazer barulho e criar uma mobilização maior. De qualquer forma, 17% de 60 milhões, como diz a Abraciclo, é um número extraordinário e capaz de fazer alarde em qualquer lugar.

A mensagem é clara, objetiva e consistente: bicicleta é transporte alternativo, é solução social (para quem não tem recursos para pagar ônibus), é saúde (mantém as pessoas em forma), é apoio ao meio ambiente (substitui o automóvel por um veículo não poluente) além de dar um toque mais humano às cidades. A dificuldade é saber se essa mensagem é ouvida por quem de direito.

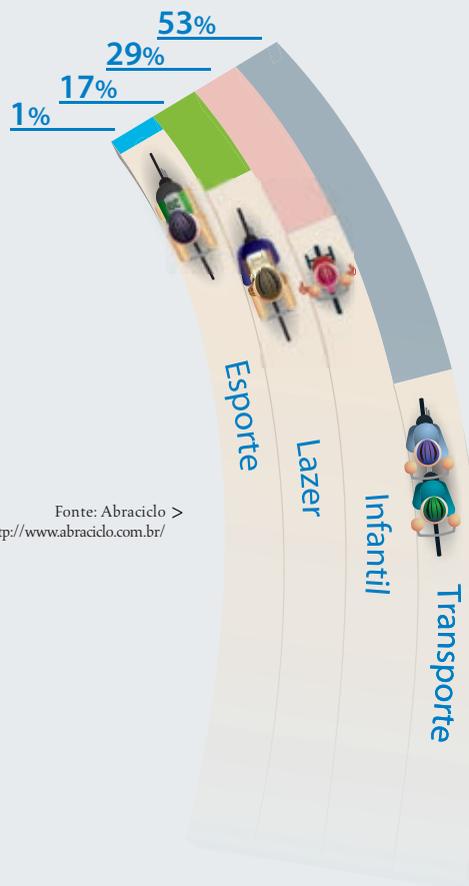
O que pedem os cicloativistas é simplesmente mais e melhores condições para se locomoverem em segurança pelas cidades. Ciclovias, ciclofaixas, enfim, rotas preferenciais mais seguras por onde possam circular.

A julgar pelo número de entidades, de ONGs voltadas ao uso da bicicleta, o que chama a atenção é a inexistência de mobilizações mais efetivas por parte dos interessados. A explicação é que se trata de uma operação difícil: os operários que usam bicicleta não pertencem a qualquer organização e ainda por cima trabalham num grande número de empresas, enquanto as crianças que possuem bicicletas não podem se constituir em massa de manobra para movimentos que, quer queira ou não, têm seu simbolismo político. Restam os usuários de bicicleta para lazer e esporte, estes sim, de maior poder aquisitivo, mais consciência política e capazes de promover mobilizações. No entanto, boa parte deles não demonstra disposição para se juntar a movimen-

Fonte: Abraciclo
<http://www.abraciclo.com.br/>

Bicicletas

Segmentação do Mercado



Fonte: Abraciclo >
<http://www.abraciclo.com.br/>

Bicicletas

Distribuição geográfica da frota de bicicletas no Brasil - estimativa 2004



tos que possam ser vistos como políticos e se esquivam.

Espera-se que a fundação da UCB (União dos Ciclistas do Brasil), ocorrida no final de 2007, possa se consolidar num instrumento importante para fortalecer o setor que, mesmo dividido em várias categorias, representa parcela substancial da sociedade e da massa trabalhadora do país.

No final de 2006, acompanhando uma pequena delegação de Salvador, Bahia, em visita à Europa, fui agradavelmente surpreendido pela prefeitura de Copenhague, na Dinamarca, que propôs que parte da visita à cidade fosse feita de bicicleta para que tivéssemos oportunidade de apreciá-la a partir de uma visão bem diferenciada. Infelizmente choveu no dia da visita e não foi possível fazer o passeio por bicicleta, mesmo assim deu para perceber o quanto a bicicleta era utilizada naquele país e o quanto as cidades ganham em humanismo, em simplicidade e em beleza pelo

uso de um tipo de transporte como esse. Mais tarde, na Holanda, tivemos outras demonstrações impressionantes do uso, do charme e das vantagens da utilização da bicicleta.

Vejo que na mobilização brasileira pelo maior uso da bicicleta será importante o envolvimento de vários setores do governo e da sociedade: Ministério das Cidades, pelo gerenciamento do Programa de Mobilidade Urbana, bem como as áreas da Saúde, Previdência, Trabalho, Esporte, Turismo, todos são setores com expressivos interesses diretos no assunto e que podem acionar seus mecanismos de suporte. No fim, ganha o país e ganham os brasileiros.



Fluxo x segurança

O que se observa, de verdade, no Brasil, é que a engenharia de tráfego e o próprio CTB privilegiam muito mais o fluxo de veículos que a segurança dos usuários. Isso ajuda a explicar porque a própria sociedade não cobra mais segurança por parte das autoridades.

De fato, como dizem alguns ex-responsáveis pelo comando do trânsito brasileiro, nossa sociedade se habituou ao jeitinho, às chances de poder tirar vantagens em certas (ou muitas) ocasiões de trânsito e por isso não prioriza a segurança, na medida em que ela iria restringir suas ações e enquadrá-las dentro de esquemas mais rígidos. Apesar de reclamar que o automóvel tirou seu lugar nas ruas, não valoriza a segurança com o vigor necessário. É uma tese aceitável, embora careça de confirmação. A seu favor há algumas evidências:

- 1• O Brasil, sem cultura de segurança em geral, conseqüentemente não tem cultura de trânsito;
- 2• Educação de trânsito é uma atividade que jamais foi iniciada corretamente neste país. Assim, não surpreende que não valorizemos algo que nunca aprendemos direito o que é;
- 3• Como país emergente, nossa sociedade valoriza status e o automóvel é um dos seus símbolos maiores;
- 4• Parte dos cicloativistas reclama dos ciclistas brasileiros a falta de compromisso com a causa: contudo, quando melhora suas finanças, aposenta a bicicleta, compra uma moto e, se puder, o tão sonhado carro.

Argumentos como esses bastam para mostrar a dificuldade em dotar nossas cidades de padrões de segurança no trânsito compatíveis com as necessidades do país.

Neste começo de século, com a entrada de milhões de novos carros a cada ano no trânsito, diante da explosão imobiliária e da paralisia governamental, é muito difícil ser otimista em relação ao futuro imediato das nossas cidades, como diz a urbanista Raquel Rolnik. É bom não esquecer, como mostrado no parágrafo anterior, que a sociedade não mostra impaciência ou angústia em relação ao trânsito, apesar de não gostar do que tem. Para que sejam mobilizadas por mais segurança, é essencial que as minorias preocupadas busquem novas formas de envolvimento a fim de que as demandas cheguem à maioria e ganhem a dimensão que realmente devem ter.

Além de legítimo como direito, pressionar os responsáveis pela implementação de políticas públicas adequadas é uma das poucas saídas que a sociedade possui para conseguir melhorar o trânsito. Modernizar os sistemas de mobilidades por bicicletas é alternativa recomendável sob todos os aspectos e digna de todos os esforços.

Importantíssimo: se o movimento pelo uso da bicicleta for bem-sucedido e as prefeituras optarem pela construção de ciclovias, ciclofaixas ou quaisquer outras medidas que beneficiem o incremento dessa modalidade, será essencial que sejam desenvolvidos estudos e tomadas as devidas providências para que a bicicleta de amanhã não se torne o pesadelo das motos de hoje.

Que os erros cometidos quando da explosão do fenômeno dos motofretistas tenham deixado boas lições e que sirvam para evitar novos problemas agora com as bicicletas, que podem custar milhares de vidas. Essas medidas podem ser tomadas pelas autoridades em todos os níveis – federal, estadual e municipal.





MOTOCICLISTAS

*Todos odeiam os motoboys, exceto quando precisam de um.
(Caio Ortiz – produtor do documentário Motoboys – Vida Loca)*





e todos os problemas enfrentados pelas autoridades de trânsito no Brasil nenhum deles revelou-se tão devastador nos últimos anos quanto o fenômeno dos motoboys. Trata-se de uma seqüência interminável de dores de cabeça advindas de problemas sociais, econômicos, culturais provocados pelo desenvolvimento recente da realidade brasileira. Na verdade, o problema já era conhecido em outros países, mas não com as características vistas no Brasil – estas são únicas.

Quando o fenômeno explodiu em São Paulo, de fato já havia ganhado contornos próprios em inúmeras cidades. No Nordeste, por exemplo, já estavam surgindo as mototáxis enquanto as motoentregas já estavam se desenvolvendo em ritmo mais intenso. Aos poucos, o que parecia ser um complicado problema paulistano ou das grandes cidades, foi se tornando um fenômeno nacional e que hoje se consolida como um dos principais desafios brasileiros.

Na definição do deputado federal Carlos Zarattini, ex-secretário dos transportes da cidade de São Paulo, “o motoboy de hoje é a versão atual do office-boy de ontem”, que saía pelas ruas fazendo “serviços externos”. Na verdade o motoboy hoje não faz tudo o que fazia o office boy, em compensação faz muitas outras coisas que seus predecessores. O fato é que o motoboy, motoqueiro, motofretista, chame como quiser, tornou-se tão importante na vida das cidades que, hoje, é difícil imaginá-las sem eles.

A mototáxi começou, até onde li, em Bangcoc, capital da Tailândia, e depois espalhou-se pelo mundo. Países da Ásia usam extensivamente motos no seu trânsito, como meio de transporte. Documentários de televisão mostraram o trânsito urbano na Índia, China, Vietnam, Tailândia, etc., evidenciando que o problema não é novo e chama a atenção das autoridades internacionais. No final de 2007, por exemplo, a Organização Mundial da Saúde anunciou um investimento de quase 10 milhões de dólares – doados pela Fundação Bloomberg, dos Estados Unidos – para campanhas de segurança no trânsito com forte ênfase na utilização de capacetes pelos motociclistas.

Voltando ao Brasil, não é tão complicado entender o fenômeno dos motoboys: de um lado tínhamos as dificuldades econômicas do país dos anos 80 empurrando trabalhadores para fora de seus empregos, jogando-os na informalidade, forçando-os a buscar trabalho num mercado de poucas oportunidades, notadamente para pessoas sem maiores qualificações; de outro, num movimento quase simultâneo, a indústria de motocicletas começando a despejar produtos no mercado numa profusão e preços jamais vistos até então.

Foi assim que oferta e demanda de motos namoraram, casaram rápido e prometeram uma união tão longa quanto complicada. Quem não tinha trabalho ou não estava bem no seu, descobriu na moto de baixa cilindrada e de baixo custo uma forma de ganhar dinheiro através da motoentrega. Por outro lado, as empresas prestadoras de serviço viram no nicho de entregas rápidas em domicílio por motos uma ótima oportunidade de acelerar seus negócios.

Paralelamente, as empresas se deram conta de que poderiam passar a contar com um novo serviço de entregas rápidas de uma enorme gama de encomendas. Famílias, em casa, descobriram o conforto de serem servidas de forma rápida e eficiente. De remédios a qualquer tipo de comida, passando por documentos e pequenas encomendas, tudo podia chegar mais rápido através dos motoboys. Para a indústria de veículos motorizados de duas rodas era uma oportunidade e tanto. Desde então, não parou mais de crescer tanto em produção quanto em vendas, chegando em 2007 a entregar cerca de dois milhões de motos.

Mas isso não sai de graça. Há vários anos, no interior da Suécia, um agricultor me disse que “cada vez que você põe o gato na cozinha para matar o rato, ele acaba bebendo o leite”. “Tudo na vida tem o seu preço”, estava querendo dizer. Na mesma linha de raciocínio, por aqui vivemos repetindo que “*não existe almoço grátis*”. No caso dos motoboys a coisa não foi diferente. O ruim da história é que a corda arrebentou, como sempre, no lado dos mais fracos, o dos próprios motoqueiros, que, infelizmente, pagam um preço alto demais por assumir riscos que não poderiam ou, no mínimo, que não deveriam. De 2000 para cá, estima-se que já morreram mais de 35 mil deles no trânsito. Uma carnificina intolerável, uma fatura inaceitável.

O que se pode dizer hoje é que, na época em que surgiu, na virada do século, ninguém se deu conta dele, não “caiu a ficha” do governo, tampouco da sociedade e muito menos dos próprios motoboys. Aplaudiu-se a boa idéia mas não se considerou a

segurança. Quando as autoridades de trânsito perceberam, o mal já estava feito. O número de motoqueiros cresceu em ritmo incrivelmente rápido e em curto espaço de tempo eles dominaram a paisagem urbana brasileira. De solução social que gerou milhares de empregos a um contingente expressivo de pessoas – ainda que informais, sem carteira assinada, sem seguro nem assistência médica – o fenômeno dos motoboys acabou se transformando num pesadelo de conseqüências imprevisíveis. Pior: promete continuar.

O que se assiste, hoje, nas cidades, é a uma verdadeira guerra onde não haverá vencedores. A maioria dos motofretistas não teve treinamento, não possui formação educacional suficiente e, desse modo, não tem o devido preparo para enfrentar o trânsito notadamente nas maiores cidades. Uma legislação mais clara e principalmente legisladores mais atentos teriam feito a diferença na prevenção do problema.

Nesse particular é bom salientar que a situação chegou ao ponto atual em grande parte graças ao veto ao artigo 56, do Código de Trânsito Brasileiro, que proibia os motociclistas de conduzir entre as filas de automóveis. O zigzaguear entre os carros é apontado como um dos principais motivos da insegurança no trânsito tanto para os motociclistas como para os demais usuários das ruas. Vale lembrar o texto do artigo vetado:

Art. 56. É proibida ao condutor de motocicletas, motonetas e ciclomotores a passagem entre veículos de filas adjacentes ou entre a calçada e veículos de fila adjacente a ela.

Segundo os especialistas, a prevalência desse artigo poderia ter ajudado enormemente, pois daria o suporte legal necessário para uma efetiva fiscalização em caso de abusos. Os abusos se sucederam, mas não vieram apenas dos motoqueiros – há outros atores nesse filme infeliz. Vamos por parte. Fiquemos ainda no caso do artigo 56.

Segundo a **Subchefia para Assuntos Jurídicos da Presidência da República**, estas foram as razões do veto:

Ao proibir o condutor de motocicletas e motonetas a passagem entre veículos de filas adjacentes, o dispositivo restringe sobremaneira a utilização desse tipo de veículo que, em todo o mundo, é largamente utilizado como forma de garantir maior agilidade de deslocamento. Ademais, a segurança dos motoristas está, em maior escala, relacionada aos quesitos de velocidade, de prudência e de utilização dos equipamentos de segurança obrigatórios, os quais encontram no Código limitações e padrões rígidos para todos os tipos de veículos motorizados. Importante também ressaltar que, pelo disposto no art. 57 do Código, a restrição fica mantida para os ciclomotores, uma vez que, em função de suas limitações de velocidade e de estrutura, poderiam estar expostos a maior risco de acidente nessas situações.

Como se pode depreender, o veto ocorreu sem embasamento técnico e contra os argumentos de segurança. Alegar que a proibição restringiria o uso da moto que é “usada largamente em todo o mundo para garantir agilidade de deslocamento” é, na melhor das hipóteses, dar as costas para a segurança em benefício da torcida de que motoqueiros, motoristas e demais usuários do nosso trânsito iriam escolher uma forma disciplinada de convivência. Atualmente fala-se em retomar o artigo 56 do CTB, dar-lhe força de lei e fazer com que seja respeitado. Seria uma forma de tentar consertar o grande erro, mas com certeza será muito difícil restabelecer a ordem e a disciplina depois de tanto tempo de desordem e, principalmente, depois de tanto sangue derramado: de 1998 até 2006 morreram 38.449 motociclistas no trânsito brasileiro.

O problema se multiplicou de maneira não imaginada. Em 1996 morreram, no trânsito brasileiro, 725 motociclistas. Em 2006, isto é, exatos 10 anos depois, o número de motociclistas mortos foi de 6.925, ou seja, quase 10 vezes mais. Veja pela tabela *motocicletas - frequência de óbitos por ano* que o número cresceu fortemente a partir do ano 2000, quando o fenômeno motoboy começou a



Dados e gráfico >
 Fonte: SIM - Sistema de Informação sobre Mortalidade, Ministério da Saúde

tomar a forma que tem atualmente.

No gráfico do SIM, da página 82, vemos que os acidentes com motos em 2004 já eram a quarta causa de fatalidades no trânsito brasileiro. Observe que naquele ano morreram 5.042 motociclistas. Dois anos depois, eles já eram 6.925 mortos, o que evidencia a corrida acelerada para liderar o trágico campeonato nacional de mortalidade no trânsito.

Hoje há uma unanimidade no Brasil sobre a proporção assumida pelo problema e principalmente sobre como resolvê-lo. Os mais experientes sabem que para resolver é preciso rigor na aplicação da lei, mas isso pode trazer outras consequências com desfechos imprevisíveis. Algo como “para matar os ratos do porão, vamos ter de botar fogo na casa inteira...” e isso não parece estar no roteiro. É bom não esquecer que motoqueiros representam hoje boa fatia do eleitorado brasileiro e a cada dois anos temos eleição neste país. Assim, devagar com o andor.

Na verdade, o problema está tão difundido em todos os cantos do país que alterar o seu curso será tarefa das mais complicadas em razão das implicações nas áreas de inter-relacionamento. Alguns exemplos:

- Será preciso mexer no comportamento dos **próprios motofretistas**, com cursos de direção segura, fiscalização mais severa, novas obrigações de segurança tanto na moto como no equipamento, etc.;
- Será necessário mexer no comportamento dos **demais usuários das ruas (motoristas, ciclistas e pedestres)** que, afinal, não são tão anjinhos e que também têm alguma culpa em cartório;
- Será preciso mexer no comportamento de **quem contrata os motoboys** (empresas, restaurantes, etc.) para entregas (quase) suicidas, de forma inescrupulosa;
- Será necessário, é óbvio, mexer com a **própria sociedade**, que se acostumou com o conforto da entrega rápida e não parece disposta a abrir mão dele.

Como se vê, são muitos – e, em alguns casos, conflitantes – os interesses e resolvê-los não será fácil, principalmente através de medidas de acomodação. Em algumas capitais o problema está alcançando níveis insustentáveis como Campo Grande-MS, Cuiabá-MT e Goiânia-GO. Em São Paulo-SP o problema é aumentado em razão do tamanho da frota e cidade.

Curitiba, cuja população oficial no início de 2008, era de 1.776.000 habitantes e cuja frota chegava a 1.023.000 veículos, possuía 88.290 motocicletas, segundo os dados do Batalhão de Policiamento de Trânsito da Capital. Como o “fenômeno dos motoboys” também chegou à cidade, o BPTTran passou a agir com mais rigor desde o final de 2007. Segundo o comandante do BPTTran, tenente coronel Jorge Costa Filho, depois de alguns meses de policiamento mais ostensivo, o problema já começou a diminuir. É bem verdade que a ação tinha mais objetivos de segurança pública, procurando coibir os assaltos praticados por motociclistas, mas o fato é que ajudou a melhorar o trânsito também.

O exemplo de Curitiba, cuja experiência ainda estava começando e, portanto, não vale como referência definitiva, não

Motocicletas

Frequência de óbitos por ano (1996-2006)

ANO	ÓBITO
2006	6.925
2005	5.974
2004	5.042
2003	4.271
2002	3.744
2001	3.100
2000	2.465
1999	1.583
1998	1.028
1997	956
1996	725

40.130

valores totais



deixa de significar um exemplo para cidades de portes equivalentes e que têm problemas idênticos: enfrentá-los enquanto não crescem muito. Se deixá-los se alastrar, ficarão praticamente incontroláveis.

Pela importância que tem, pelos resultados que provoca e pelo que assusta nas perspectivas futuras, é natural que o fenômeno dos motoboys apaixone e crie facções com posições muito fortes de lado a lado. As acusações principais contra os motofretistas é que eles são agressivos, não respeitam as leis de trânsito e colocam em risco a vida deles próprios e dos demais usuários da via pública.

Os motofretistas reconhecem que são afoitos, que efetivamente se arriscam demais, mas reclamam dos próprios clientes (empresas que contratam seus serviços e a própria sociedade), que exigem prazos de entregas impossíveis e aí ninguém os protege. Como disse Caíto Ortiz, produtor do documentário *Motoboys – Vida loca*. “Todos odeiam os motoboys, exceto quando precisam de um. Quando ele está levando às pressas um documento seu pela cidade, então ele se torna seu salvador, um herói e você adora o sujeito”.

Os trabalhos/estudos que vi sobre o assunto passam sempre a idéia de que motoboy, perigo e adrenalina marcham num mesmo passo. Os depoimentos que ouvi de alguns deles e mesmo testemunhos a outros pesquisadores mostram que reconhecem o perigo que enfrentam mas que, de alguma forma, se identificam com ele e, apesar de saber o que acidentes podem representar para eles e principalmente para suas famílias, ainda assim têm prazer e orgulho pelo que fazem. Um deles, em São Paulo, chegou a mandar pintar no baú da sua moto: “*Fora da lei, mas dentro do prazo*”, o que dispensa quaisquer outros comentários sobre o caos vivido no Brasil atual.

O engenheiro holandês Hans Mondermann, morto no início de 2008 depois de ter revolucionado parte da Europa e mesmo fora dela com seus conceitos de “espaços compartilhados”, eliminando sinais de trânsito e calçadas nas ruas, explicava o significado de caos: “Um tipo de ordem que não conseguimos entender nem dominar”. Assistir ao documentário *Motoboys – Vida loca*, de Caíto Ortiz, ajuda a visualizar o cenário com mais clareza, o que, aliás, outros documentários da televisão procuraram fazer. Sem pretender desviar o foco da conversa para outros campos, da psicologia ou sociologia, o fato é que essa forma de pensar dos motofretistas mostra o quanto estamos longe de achar soluções razoáveis para o problema.

De tudo o que vi produzido no Brasil até hoje sobre o movimento dos motofretistas, o melhor trabalho feito foi da Fundacentro (Fundação Jorge Duprat Figueiredo de Segurança e Medicina do Trabalho) que vem estudando essa atividade há vários anos.

Tudo começou em 2003, quando o pesquisador Eugênio Diniz, da Fundacentro de Minas Gerais, apresentou à Escola de Engenharia da UFMG para obtenção de título de Mestre em Engenharia de Produção a dissertação *Entre as exigências de tempo e os constrangimentos do espaço: As condições acidentogênicas e as estratégias de regulação dos motociclistas profissionais*.

Interessada pelo tema desde 1999 quando recebeu solicitação do Sindicato dos Motociclistas Profissionais de Minas Gerais para estudá-lo mais profundamente, a Fundacentro decidiu realizar pesquisa com profissionais do motofrete em Belo Horizonte e Uberlândia. O resultado foi publicado em 2006 no livro intitulado *Recomendações técnicas para a prevenção de acidentes no setor de motofrete*.

O trabalho, desenvolvido pelos pesquisadores Eugênio Diniz, José Marçal Jackson Filho e Maria do Rosário Sampaio e pelo representante do MPT - MG (Ministério Público do Trabalho), Antônio Carlos Oliveira Pereira, e por Ada Ávila Assunção e Francisco de Paula Antunes Lima, da Universidade Federal de Minas Gerais, é peça obrigatória de leitura para quem se interessa pelo assunto.

São mais de 50 recomendações envolvendo praticamente todos os aspectos relacionados com a problemática dos motofretistas, desde a demanda de tempo de execução dos serviços até aspectos legais, trabalhistas, seguros e muitos outros. É um bom roteiro para quem está preocupado em achar saídas para o problema, independentemente do tamanho da cidade. A publicação pode ser baixada na Internet em: <http://www.fundacentro.gov.br/>.





Uma ação que pode servir de exemplo na busca de alternativas para a complexa questão dos motociclistas é o projeto Selo Trânsito Seguro, da CET, Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo para as empresas de motofrete ou que operam com frota de motocicleta. Trabalho vencedor regional do XVII Prêmio Volvo de Segurança no Trânsito de 2008, o principal objetivo do Selo Trânsito Seguro é a diminuição dos acidentes com motociclistas, certificando empresas do setor de motofretes por adotar práticas eficientes de gestão de segurança em suas atividades, oferecendo aos profissionais seguro de vida, convênio de saúde, convênios para revisão mecânica das motos, auxílio extra por afastamento em caso de acidentes, equipamentos de proteção (como capacetes e jaquetas), treinamento específico para motociclistas e outros requisitos.

A concessão do selo confere à empresa o direito de uso de uma logomarca específica a ser colada na moto ou na roupa dos profissionais. O processo de concessão é contínuo e o selo obtido tem validade por um ano. Até outubro de 2008 algumas dezenas de empresas já haviam sido certificadas. O regulamento do Selo Trânsito Seguro pela CET pode ser conhecido no endereço: www.cetsp.com.br.

Exportando “tecnologia” para a Europa

Muitos brasileiros ficaram surpresos ao ler nos jornais em 2007 sobre a invasão dos nossos motoboys... em Londres, na Inglaterra. Com tantos brasileiros saindo para o exterior em busca de novas oportunidades, não é de surpreender ver que estamos também exportando motoboys.

Será de surpreender, sim, se o número de brasileiros trabalhando de motoboys em Londres for realmente da ordem de 2.000, como ouvi de algumas pessoas da área. O assunto me interessou. Quis conhecer um pouco mais sobre eles, tentar traçar alguma linha de comparação entre ser motoqueiro no Brasil e em Londres e ouvir as sugestões deles sobre como resolver o nosso problema brasileiro.

Graças a amigos em Londres, descobri motoqueiros, donos de oficinas mecânicas exclusivas para motos (de brasileiros), conversei pelo telefone com eles e fiquei perplexo com alguns dados. Para começar, os números: estima-se que residam em Londres, atualmente, entre 15.000 e 50.000 brasileiros, embora oficialmente o censo britânico registre 8.000. Apesar de ter diminuído bastante, o número de brasileiros ilegais no país é grande (sem vistos de trabalho, trabalhando sem registro, etc.). Em toda a Inglaterra, ao todo, residiriam cerca de 200.000 brasileiros.

O número mais comedido que ouvi falava de 1.500 brasileiros trabalhando no negócio das motos de entrega na capital da Inglaterra (lá, chamam de *courier*). Vários deles (nem todos) foram motoqueiros no Brasil e foram para Londres “para ganhar a vida e voltar talvez um dia para abrir o seu próprio negócio no Brasil”.

Segundo o depoimento deles no documentário *Queimando Pneu na Terra da Rainha*, da estudante de jornalismo da USP Daniela Kawakami sobre motoqueiros em Londres, de cada 10 couriers que você vê pelas ruas, 7 (ou 8) seriam brasileiros. Os concorrentes são os poloneses. Os ingleses mesmo não chegam a ser páreo para nossos compatriotas principalmente nos quesitos salários (baixos, para os padrões ingleses), disposição para enfrentar as condições climáticas de Londres (especialmente no inverno, chuva, etc.) e principalmente vontade para trabalhar fora de hora (à noite, fins de semana, etc.).

Apesar de algumas diferenças importantes na operação, das quais falarei na seqüência, o que pude sentir é que, numa outra escala, o problema lá como cá, do ponto de vista da segurança do motoboy, é o mesmo. Explico:

O trânsito de Londres, apesar de melhor organizado que o de São Paulo, para usar nosso exemplo maior no Brasil, é confuso também. Se em São Paulo temos os nossos “apressadinhos”, ou agressivos motoristas, em Londres há uma diversidade de naciona-



lidades sentada ao volante dos automóveis que deveria preocupar qualquer um. Segundo os motoqueiros que ouvi, os motoristas londrinos são conscientes, mas boa parte dos estrangeiros, asiáticos principalmente, é terrível: não dá sinal, sinaliza o lado errado, acelera, não é cortês, e, óbvio, detesta motoqueiros. Dá para entender por quê.

Na Inglaterra, a lei de trânsito, como no Brasil, tampouco proíbe o motociclista de circular no vão entre as filas de automóveis, o que significa dizer que o motoboy simplesmente “manda ver”. O que se vê no trânsito brasileiro – motoqueiros zigzagueando entre os carros – você vê pelas ruas de Londres. Também há muitos motoqueiros deportados, enviados de volta ao Brasil por estarem ilegalmente na Inglaterra.

Segundo os brasileiros, há muitos acidentes envolvendo os motoboys, alguns graves, vários fatais, mas obviamente não nos números e dimensões do que tem ocorrido no Brasil. Como são maioria esmagadora, é lógico que grande parte dos acidentados no trânsito são brasileiros. Ninguém se arriscou a dar um palpite de quantos são (ou foram) os feridos e mortos brasileiros no trânsito londrino.

Mineiro de Ipatinga, Kleber Fernando Pereira mora há 15 anos em Londres, foi motoboy por vários anos, ganhou bom dinheiro, economizou e acabou montando uma oficina de motos, a “Pastor Motorcycles” na zona industrial da capital inglesa. Grande parte de seus clientes são os brasileiros, mas não só eles. Conhecedor da realidade brasileira e depois de ter enfrentado o trânsito londrino por vários anos, ele diz que há algumas diferenças entre ser motofretista no Brasil e em Londres que realmente são significativas:

- Para começar, ninguém trabalha sem seguro. Que não é barato, mas nem tão caro assim;
- O frio londrino obriga o motoqueiro a usar roupas especiais que protegem muito num caso de queda (em algumas cidades brasileiras, devido ao calor, seria muito difícil usá-las);
- Contrariamente às de 125 cilindradas usadas no Brasil, as motos utilizadas em Londres são de 500 ou 600 cilindradas, que dão mais conforto e segurança;
- Apesar de não ser o paraíso, de ser lento, congestionado, o trânsito de Londres é mais decente e as pessoas, em geral, têm mais respeito.

A empresa de Kleber também atua no serviço de motoentregas e emprega algumas dezenas de motoboys. Ele acha que, apesar de serem brasileiros, seus motoboys têm melhor comportamento que no Brasil. Claro, nesse aspecto, a polícia e o rigor da lei ajudam a completar a grande diferença. “Quem chega por aqui para ser motoboy não chega dando as cartas e tem de se enquadrar dentro dos padrões locais. Aqui tem lei, tem polícia dura e o ‘jeitinho’ não tem espaço”, me diz o Kleber Pereira, hoje pastor em Londres.

Pelos depoimentos que ouvi de vários deles, de outros brasileiros e principalmente no documentário da Daniela Kawakami, não é bem assim. Parece que mesmo na Inglaterra, onde o ambiente de trabalho é completamente diferente do brasileiro e as condições de trânsito só têm similaridades no caos do volume de veículos, os nossos motoqueiros continuam a trilhar o difícil caminho do risco e da adrenalina. Boa parte deles – notadamente jovens – admite que se arrisca demais, certamente mais do que precisa, para poder conseguir em muito tempo o que pode perder em segundos, num acidente.

Sei que motoqueiros brasileiros atuam também em outros países onde a legislação não impede esse tipo de atividade. Seria interessante conhecer o que fazem e como fazem. Mas aí já é praticamente um outro livro.





MOTORISTAS PROFISSIONAIS CAMINHÕES E ÔNIBUS

*Um grande esforço precisará ser desenvolvido para capacitar os atuais ou, talvez mais viável, criar novos motoristas.
(Sebastião Pires de Camargo – instrutor, Juiz de Fora, MG)*





Como outros tópicos, o tema **motoristas profissionais** é de grande importância para a segurança no trânsito no Brasil. Embora inexistam estatísticas acuradas e confiáveis a respeito, sabe-se que o número de acidentes com caminhões e ônibus envolvendo esses profissionais é elevado e, tão mau quanto isso, crescente. Não é de surpreender, basta analisar três fatores básicos:

De quase 1.800.000 quilômetros de estradas pelo país, menos de 10% são asfaltados. Das estradas asfaltadas, a maior parte está em precário estado de conservação.

Da frota brasileira de caminhões, estimada em 1.800.000 unidades, calcula-se que 1.300.000 deles estejam com idade superior a 11 anos, muitos deles com muito mais. A idade média da frota é de 13 anos. O estado de conservação é muito pobre e um percentual altíssimo dela não passaria numa inspeção veicular obrigatória.

Se temos problemas com estradas e com caminhões, só podemos esperar também problemas com motoristas, caminhoneiros. E é claro que temos, mas é bom separá-los, dividi-los por categorias pois trata-se de cenários diferentes.

Vamos dar uma passada por cinco grupos de motoristas profissionais que são os que interessam neste trabalho:

- Motoristas de ônibus urbanos;
- Motoristas de ônibus rodoviários – transporte intermunicipal, interestadual e internacional;
- Motoristas de caminhão de transportadoras;
- Motoristas autônomos, os chamados carreteiros;
- Motoristas de caminhões de entrega nos centros urbanos.

Um outro grupo de profissionais, incluindo os motoristas de ônibus de turismo e de fretamento, poderia ser destacado, mas este não está efetivamente no foco do problema e por isso ficará de fora. Verdadeiramente, os pontos centrais de maior preocupação estão nos motoristas de ônibus urbanos e nos carreteiros, mais expostos aos riscos de acidentes.

Motoristas de ônibus urbanos

Se olharmos pelo espelho retrovisor dos últimos 20 anos, veremos que houve progressos grandes para essa categoria profissional, sobretudo nas condições básicas de trabalho. Hoje os veículos são radicalmente melhores, avanço que ficou mais evidenciado no começo da década de 1980 com entrada dos ônibus da Volvo (Padron) no mercado.

O transporte de massa no Brasil era caracterizado pelo uso de ônibus médios cuja tecnologia não mais condizia com a realidade do país na época. O motor dianteiro, além de tomar espaço no interior do veículo, elevava muito a temperatura interna no espaço do motorista, tornando sua atividade um martírio, especialmente nos dias de calor. Com a chegada dos ônibus “Padron”, recomendados pelo governo, com motor traseiro, piso rebaixado, suspensão pneumática, três portas largas, iluminação fluorescente e ventilação reforçada, o transporte urbano brasileiro deu um salto para o futuro e os profissionais do volante ganharam um verdadeiro presente.

Os empresários do transporte coletivo passaram, em seguida, a tomar mais cuidados com os motoristas, incrementando cursos de direção defensiva e outros treinamentos que melhorassem suas performances. Sem dúvida conquistas aconteceram, mas o segmento ainda tem muito chão pela frente.

Parte da frota foi renovada, mas em grande número de cidades continuam rodando ônibus sem condições, dirigidos por motoristas que estão muito aquém do esperado, constituindo-se em perigo permanente para a ocorrência de acidentes de trânsito. O trabalho dos sindicatos da categoria foi importante para algumas conquistas, notadamente no que diz respeito às condições de trabalho e salários, mas ainda há muito por fazer. Desconheço uma estatística precisa sobre acidentes de trânsito envolvendo ônibus urbanos, notadamente sobre número de vítimas. O que se sabe é que o número é expressivo.



Motoristas de ônibus rodoviários

Se nos ônibus urbanos o país testemunhou uma positiva transformação, apesar de não ser tão grande quanto poderia ter sido, no lado dos ônibus rodoviários, de média e longa distâncias, as mudanças foram mais marcantes.

Nas linhas de médias e longas distâncias, os ônibus ficaram bem mais confortáveis, mais seguros e consequentemente facilitaram a vida dos motoristas. Além dos benefícios sensíveis no conforto, através de novos motores, chassis, carroçarias, suspensão, ar-condicionado, serviço de bordo, etc., os veículos melhoraram também no quesito segurança. Novos conceitos, utilizados principalmente na Europa, foram introduzidos deixando as transportadoras de passageiros com a certeza do caminho certo e os usuários com gosto de “quero mais”. Obviamente que isso tudo beneficiou em muito o motorista profissional na sua tarefa de entregar seus “clientes” em segurança.

A ergonomia foi um dos fatores que mais contribuiu nesta soma de ganhos para o profissional do volante. Os assentos do motorista ganharam novo desenho, mais anatômico, permitindo mais liberdade de movimentos. Novos sistemas de direção tornaram mais fácil e seguro o manejo do volante fazendo com que o motorista pudesse se concentrar no conforto e principalmente na segurança dos passageiros.

Benefícios importantes foram feitos fora dos ônibus, igualmente. As empresas se preocuparam em oferecer treinamento, sobretudo direção defensiva e direção dinâmica. Mostraram cuidado com o bem-estar dos profissionais do volante, através de orientação alimentar bem como cuidados especiais às famílias dos motoristas, diminuindo assim seu grau de preocupação com os seus. Relacionamento com o público e principalmente o adequado descanso dos motoristas foram outros tópicos que ganharam destaque na agenda, todos afetando diretamente o desempenho profissional. Atualmente é possível encontrar bons alojamentos para descanso de motoristas em centenas de locais ao longo das principais rodovias por onde passam os ônibus das empresas.

É claro que este quadro vale para um grupo expressivo de empresas de transporte de passageiros mas seguramente não vale para todas. Nem para todos os motoristas. Umas como os outros, empresas e motoristas, muitas vezes têm dificuldades de entender certos avanços como sendo para seu benefício próprio e, por isso, não aproveitando, vão lamentar não terem aproveitado as oportunidades surgidas.

Embora o transporte de passageiros de médias e longas distâncias tenha melhorado de qualidade, sua imagem sofre arranhões sistemáticos cada vez que acidentes nas estradas envolvem ônibus. Geralmente criam comoção popular porque envolvem dezenas de passageiros, com mortos e feridos. Uma série de reportagens levada ao ar pela Rede Globo de Televisão em 2007 mostrando a insegurança nos ônibus provocou reações bastante fortes por parte do governo e da sociedade. Até onde pude observar, os esforços da ABRATI (Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros) foram insuficientes para repor as coisas no devido lugar.

Como não há estatísticas sobre acidentalidade envolvendo ônibus, não se pode buscar conclusões em cima de suposições. Alguns dados, no entanto, são conhecidos e podem permitir comentários.

Sabe-se que a frota brasileira de ônibus e microônibus passa de 600 mil unidades. Estatística da Polícia Rodoviária Federal, divulgada pelo site SOS Estradas em 2004, cita que dos 177.622 acidentes ocorridos na malha rodoviária federal, 7.815 envolveram ônibus ou microônibus, enquanto os caminhões se envolveram em 45.796 acidentes.

Estima o SOS Estradas que os acidentes com ônibus rodoviários matem pelo menos 2.000 passageiros por ano no local do acidente. O uso do cinto de segurança evitaria a morte de boa parte desse total. Infelizmente, usar o cinto em ônibus rodoviário ainda não faz parte dos hábitos da grande maioria da população brasileira.

Pesquisa feita pelo Instituto do Sono da Universidade Federal de São Paulo mostrou números preocupantes em relação aos motoristas de ônibus:

- 15% dos acidentes nas estradas brasileiras têm como causa o cochilo;
- 60% dos motoristas de ônibus mostravam sonolência em serviço;
- 16% dos motoristas costumavam cochilar em média oito vezes enquanto dirigiam;
- 43% dos motoristas de ônibus interestaduais sofrem de sonolência excessiva.

É bom levar em conta também que no total dos acidentes estão incluídos os ônibus clandestinos que circulam pelas estradas sem licença e em condições precárias de segurança. Seja como for, o setor deve se organizar para melhorar sua imagem através de ações externas de comunicação com a sociedade, mostrando o que tem feito em termos de modernização da frota, dos serviços e principalmente de segurança para evitar acidentes.

Motoristas de caminhão – de transportadoras de cargas e autônomos

Começemos pela turma mais organizada, a das empresas de transportes de cargas. A maioria dos motoristas de caminhões que trabalham para transportadoras está em bem melhor situação que os autônomos em razão do vínculo de emprego que os prendem às empresas. Com todas as implicações positivas que isso representa, não significa que todos eles estejam no mesmo patamar.

Embora ainda não sejam iguais às da Europa ou Estados Unidos, há empresas brasileiras que oferecem, atualmente, boas condições de trabalho aos seus motoristas, o que as distingue da maioria. É claro que, para isso, contribuiu fortemente o desenvolvimento tecnológico dos caminhões, trazidos pelas mais recentes produções das montadoras, que colocaram o país em níveis comparáveis com os do Primeiro Mundo. Do lado de fora dos veículos, a chegada e o crescimento rápido da logística de transporte de cargas no país se incumbiram de dar o empurrão definitivo.

Hoje as transportadoras, pelo menos as mais estruturadas, preocupam-se bem mais com a renovação da frota e com manutenção preventiva dos veículos. Montadoras oferecem programas de manutenção sistemática, o que representa grande avanço em relação à segurança da frota.

A chegada de multinacionais adquirindo ou se associando a transportadoras brasileiras é indicação clara de que o setor passará por uma revolução muito maior a partir de agora. Isso significa também que o mercado é bom, promissor e justifica a expectativa de crescimento.

Motoristas profissionais passam a ter uma oportunidade de ouro e ao mesmo tempo um desafio extraordinário. É que os modernos caminhões, de última palavra em tecnologia, eletrônicos, com os novos conhecimentos de logística, não aceitarão mais o velho estilo que marcou o caminhoneiro do passado e um pouco, ainda, do presente. O motorista, para dirigir os novos “reis das estradas”, precisará ter outros conhecimentos que os românticos caminhoneiros de hoje não têm e terão dificuldades para assimilar. Os que passarem nesse duro teste terão tudo para receber boas recompensas no futuro.

É muito comum ver atualmente, mas já desde há algum tempo, empresas de transportes reclamando que têm vagas mas não acham os motoristas que precisam. Seja pela exigência de mais formação, histórico ou melhor perfil psicológico ou profissional, o fato é que grandes empresas vêm encontrando dificuldade em fortalecer seus quadros de motoristas, apesar de oferecerem condições inigualáveis de trabalho, comparado com os tempos recentes.

Pelo jeito, um grande esforço precisará ser desenvolvido para capacitar os atuais ou, talvez mais viável, criar novos motoristas, como afirma Sebastião Pires de Camargo, instrutor, Juiz de Fora – Minas Gerais, ele próprio em ex-profissional do volante que se dedica há 20 anos à capacitação de ex-colegas. A falta de motoristas bem qualificados começa a assumir contornos importantes para as empresas e, em breve, será item classificado como prioritário para as transportadoras. Como o desenvolvimento nacional necessita de bons caminhões, estes demandarão bons motoristas. Uma boa pergunta é se o SEST/SENAT, como grande formador de mão-de-obra qualificada, conseguirá dar conta de sua atribuição e, em não dando, se os demais



centros de formação de motoristas profissionais que têm surgido pelo país, conseguirão completar o que falta.

Isso pode significar muito mais segurança nas estradas no futuro mas não para já. Estradas mais seguras, caminhões, caminhoneiros e demais usuários das rodovias mais protegidos contra acidentes é um sonho brasileiro que pode demorar um bocado, a julgar pelos movimentos que se observa nesse universo. É fácil de ver:

Tirando as rodovias pedagiadas, a malha rodoviária brasileira está em estado deplorável apesar dos protestos gerais de todos os interessados, a começar pela sociedade, os transportadores e, naturalmente, os motoristas. A julgar pelo custo da reparação das estradas, tudo indica que a gritaria continuará por bom tempo, como também os acidentes. Não faltarão vozes estrondosas bradando “é preciso que...”, perdendo-se na escuridão do diálogo inexistente.

Enquanto o futuro teima em não chegar mais depressa, muitos motoristas profissionais continuam se expondo a perigos intermináveis e a situações absolutamente insuportáveis. Neste caso, falo dos pequenos e dos desassistidos, notadamente os carreteiros.

Numa pesquisa feita em 2001 pela CNT (Confederação Nacional dos Transportes), os autônomos eram 900.000 pelo Brasil. Trabalhando desde antes do sol nascer e até depois dele se pôr, os carreteiros vivem um drama que os persegue há décadas.

Embora os números de fontes diversas como CNTT ou ABCAM não batam exatamente, sabe-se que os carreteiros são cerca de um milhão, espalhados pelo Brasil, o que significa praticamente dois terços de todos os profissionais do volante.

Segundo a Pamcary, que possui um dos mais completos bancos de dados sobre transporte de cargas no país:

- o número total de acidentes nas rodovias federais e estaduais é da ordem de 600.000,
- o número de mortes em acidentes envolvendo caminhões é de 8.500 pessoas,
- 3.400 deles eram motoristas (40%).

Outros números – outras fontes – falam em 12 mil mortes no total e 4.000 caminhoneiros mortos, entre eles.

Seja como for, o número não é simplesmente alto demais, é inaceitável. O custo total estimado ultrapassa os 9 bilhões de reais/ano. O TRC brasileiro precisa reagir a este desafio em meio a tantos outros pois boa parte da imagem nada positiva do transporte de cargas no país deve-se ao envolvimento nos acidentes rodoviários, ceifando milhares de vidas e aí não é tão essencial saber quem é o responsável.

Só para efeitos de comparação, enquanto nos Estados Unidos em cada grupo de 10 mil caminhoneiros, 25 morrem por ano em acidentes rodoviários. no Brasil esta relação é de 281 caminhoneiros mortos para cada grupo de 10.000.

Categoria sofrida, atividade estressante, remuneração insuficiente, nível educacional baixo, pouquíssimo ou nenhum treinamento, os autônomos são causa e conseqüência nesse quadro inaceitável de insegurança.

De um lado boa parte deles trabalha a vida toda na informalidade, isto é sem previdência, sem seguro nem segurança. De outro, além do pouco estudo – geralmente param no primário – praticamente nunca tiveram cursos de direção defensiva, de relações interpessoais, gerenciamento da própria atividade, etc. Assim têm que enfrentar a vida.

Submetidos a uma pressão econômica impiedosa, acabam se submetendo aos mais variados sacrifícios como distanciar-se da família por semanas a fio, aceitar preços de fretes aviltantes, além de tomar drogas (arrebites) para se manterem despertos por dias seguidos e poder entregar a carga no horário combinado. É o preço que pagam para sobreviver no mercado, pagando no último

dia a prestação do caminhão que, na verdade, está reclamando revisão há muito tempo. E aí, chegamos nós, preocupados que cuidem da segurança nas estradas, prioridade que, de verdade, não existe no seu cotidiano.

Um dos pontos mais sensíveis na questão da acidentalidade envolvendo caminhoneiros diz respeito ao número de horas ao volante e à conseqüente fadiga que, faces da mesma moeda, levam aos acidentes. Nos últimos anos tem se discutido muito a questão da regulamentação das horas de direção para motoristas profissionais mas infelizmente parece não haver consenso.

Embora a NTC tenha tomado posição clara pela redução substancial das horas de volante para os motoristas, dentro da própria NTC (em empresas dirigidas por diretores da entidade) a orientação não parece ser a mesma. No Congresso Nacional, o assunto já entrou – e saiu – de pauta inúmeras vezes para ser votado. Espero que essa novela termine cedo pois isso – desde que se reduza a carga horária de trabalho – pode representar uma redução expressiva do número de mortes e de acidentes graves nas estradas.

Apesar disso já ser bastante, ainda não é tudo pois restará, depois, a complicada questão da fiscalização dos motoristas e de suas horas trabalhadas. Imaginando que a regulamentação seja clara e simples de fiscalizar, será preciso saber se as polícias rodoviárias federal e estadual colocarão seus homens sistematicamente nesse trabalho. Se quisermos ter resultados, teremos de fazer esforços num nível ao qual não estamos acostumados até agora. Tudo vale para mudar esse jogo.

Ao mesmo tempo em que se sujeitam a essas condições desumanas, os motoristas profissionais acabam também prejudicando bastante o mercado transportador, que vive reclamando de preços baixos para seus fretes. É uma bola de neve que continua rolando e que, no meio do caminho, faz vítimas por onde passa. Cruelmente falando, um típico jogo onde ninguém sai ganhando e todos perdem.

Se o motorista já não se preocupa com distância da família, com a própria vida, pois tem que tomar “arrebites” para se manter aceso, obviamente não vai conseguir manter seu caminhão em condições desejadas de segurança. Diante de um quadro como esse não deveria haver qualquer surpresa em relação ao número de acidentes nas estradas envolvendo a categoria. De fato, quando vemos as manifestações de alerta, de denúncia, por parte de autoridades, da imprensa ou da própria sociedade não há como não ver um ar de encenação nesse olhar “de surpresa”. A discussão data de décadas e não há qualquer perspectiva séria de solução. A conclusão a que se pode chegar é que parece haver interesse(s) na continuação dessa situação, apesar das declarações em contrário.

Embora o país não seja um primor em termos produção estatística, não é por falta de informação que a situação não evolui. Há diversos estudos mostrando a situação das estradas e da elevada taxa de acidentalidade.

Os últimos, que ganharam grande visibilidade, foram divulgados pelo IPEA (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada), de Brasília. *Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras*, distribuído em dezembro de 2006, foi o último da série de três estudos desenvolvidos sobre trânsito e que retratam bem a realidade brasileira.

Por esses trabalhos, fica-se sabendo que os acidentes de trânsito custam ao Brasil cerca de R\$ 28 bilhões anualmente.

Já nas 104 rodovias federais, em 2004, foram registrados 112 mil acidentes, envolvendo 190 mil veículos e 457mil pessoas. Dessas, 66.117 se feriram e 6.119 morreram. Os dados são da Polícia Rodoviária Federal. Impressiona também o número de atropelamentos: em 2004 foram registrados nas estradas 3.996 atropelamentos de pedestres, 3,55% do total, ou seja 1 atropelamento a cada 2 horas. Nesses, morreram 1.176 pessoas, ou seja quase 20% do total das 6.119 mortes.

O IPEA conclui que, somando os acidentes das rodovias federais e das estaduais (cujos números não são muito confiáveis na maioria dos estados), sem contar os das rodovias municipais (totalmente fora das estatísticas), o custo total dos acidentes pesquisados entre 2004-2005 chegava a mais de 26 bilhões de reais. Divididos pelo número total de acidentes teríamos um custo médio por acidente da ordem de R\$ 73 mil. Razão suficiente para dar início a um programa sério, profundo, de longo prazo para a redução da acidentalidade e, principalmente, das fatalidades.

Embora altamente recomendável, treinamento não é uma palavra muito em uso para quem vive da estrada ou na estrada. Para os autônomos, treinamento é bom “mas toma muito tempo”. Para uma parte dos empresários “treinamento é ótimo mas não temos como tirar nossos motoristas por muito tempo”. Quase o mesmo argumento é utilizado para negligenciar a manutenção dos caminhões – muito tempo de parada – mas, neste caso, acrescido de outra razão, tão sólida quanto cruel: custos.

O SEST/SENAT comanda o grande circuito nacional de treinamento de motoristas profissionais com sua apreciável rede de ins-

talações espalhada por todo o país. Estrutura herdada do antigo SENAI, os cursos foram atualizados, modernizados e, além dos presenciais, passaram também a ser transmitidos por satélite para ensino a distância. Embora em maior número, comparado com a antiga estrutura, parte do mercado ainda acha insuficiente e quer mais.

Em razão da necessidade de melhorar a performance de seus motoristas, empresas transportadoras foram em busca de mais, provocando a entrada em atividade de centros de formação profissional destinados exclusivamente para motoristas de caminhão. Vejamos alguns deles:

- Centronor (Centro de Treinamento da Região Nordeste do Rio Grande do Sul), Vacaria – RS;
- FABET (Fundação Adolpho Bósio de Educação no Transporte), Concórdia – SC;
- CTQT (Centro de Treinamento e Qualificação no Transporte), Maringá – PR;
- FITEL (Fundação Instituto Tecnológico de Logística), Campinas – SP;
- Guia Volante, ATC (Associação dos Transportadores de Carga de Mato Grosso), Rondonópolis;
- Grupo Brasília - Lins – SP;
- ISETT (Instituto Serrano de Educação no Trânsito e no Transporte), Lages - SC

Outras experiências que estão em andamento são cursos de capacitação de motoristas profissionais oferecidos seja por CFC (Centro de Formação de Condutores) ou por especialistas em treinamento, consultores independentes, que viram no segmento uma boa forma de abrir ou ampliar negócios.

O Programa Volvo de Segurança no Trânsito, em parceria com o antigo SENAI, sentindo a necessidade do mercado, montou, no início dos anos 90, um curso de direção defensiva para motoristas de caminhão, amplamente difundido pelo país.

Em 2008, a Volvo volta ao setor com um revolucionário trabalho na área. Trata-se do TransFORMAR, projeto exclusivo que representa o “estado da arte” em matéria de desenvolvimento para motoristas profissionais. Trata-se de um programa de capacitação de motoristas profissionais com duração de uma semana onde são simuladas diversas situações enfrentadas pelo motorista em uma viagem como paradas, emergências, atolamentos, acidentes. Os participantes são estimulados a analisar cada uma delas de forma holística, integrando os três elementos do gerenciamento de riscos: contexto, via e veículo.

Por meio de uma metodologia exclusiva e inovadora, desenvolvida a partir da realidade e das necessidades do motorista rodoviário brasileiro, o Programa TransFORMAR associa teoria e experiência prática, estimulando os condutores a adotar postura mais segura como gerenciadores de riscos no dia-a-dia da profissão. “Desenvolver é bem mais que treinar ou reciclar”, deixa claro Nereide Tolentino, consultora do Programa Volvo de Segurança no Trânsito na área de educação para o trânsito.

Geraldo Vianna, ex-presidente da NTC (Associação Nacional das Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas e Logística) costumava dizer que o setor pode muito bem mostrar seu vigor e sua grande contribuição ao desenvolvimento nacional (carrega mais de 60% de tudo que é transportado neste país) mas não pode continuar envolvido em acidentes com caminhões onde morrem 8.000 pessoas a cada ano. Flávio Benatti, atual presidente da NTC, promete que a entidade vai mergulhar de cabeça num amplo programa de revigoramento de imagem do Transporte Rodoviário de Cargas (TRC) brasileiro, a começar pela redução dos acidentes envolvendo caminhões. Esse tema dominou os debates no último congresso da IRU (International Road Transport Union), de 2008, que congrega entidades nacionais de dezenas de países. A recomendação da IRU é que os representantes do transporte rodoviário de cargas ao redor do mundo executem programas de longo prazo para enfatizar a importância do caminhão e do transporte e sua decisiva participação no desenvolvimento das nações.





SETOR PRIVADO

*Ser grande é abraçar uma grande causa.
(William Shakespeare – poeta e dramaturgo inglês)*







Quando se fala que o país perde cerca de 30 bilhões de reais com acidentes de trânsito, na verdade estamos dizendo que o grosso da conta acaba recaindo sobre o setor privado. É simples: quando perde, o governo perde um dinheiro que vem da própria sociedade, do setor privado, etc. Contudo, quando a indústria, o comércio ou o setor de serviço perdem são eles que assumem a conta. Isso se aplica também, claro, aos acidentes de trânsito. Por isso continua sendo vital o envolvimento do setor privado nos esforços para diminuir a insegurança no trânsito no país. O custo é muito elevado para não ser levado a sério.

Na metade dos anos 80, quando desabrochou o movimento pela segurança no trânsito, uma das primeiras preocupações foi justamente a de envolver o setor privado nas discussões e incentivá-lo às ações. Na época, não era tarefa fácil. Hoje, porém, a história é outra. A diferença de respostas nos dois momentos – 1987-2007 – é simplesmente radical.

Há 20 anos, quando perguntava a empresários quanto sua empresa perdia por ano em razão dos acidentes de trânsito, a resposta mais comum era um sinal de surpresa pelo inusitado da pergunta e nenhuma resposta concreta. A sensação que se tinha era a de que “o assunto não é comigo” ou “isso é coisa de governo”. O tema não fazia parte da pauta e pouquíssimos eram os chefes de empresas que mostravam essa preocupação.

Esse ar quase de assombro diante do questionamento não era de surpreender: afinal, o Brasil, com seu histórico baixo nível de alfabetização, nunca teve segurança como um valor, nunca foi despertado para a cultura da segurança, nem tampouco para educação de trânsito. Assim, como ninguém dá o que não tem, ninguém se importava com aquilo que não conhecia bem.

Mudar comportamento não é fácil em lugar nenhum do mundo, muito menos em países latinos, com nível de desenvolvimento educacional aquém do desejado como é o nosso. O objetivo daquele movimento inicial era levar a preocupação da segurança no trânsito para dentro das empresas e inseri-la na agenda dos executivos. Teoricamente é fácil – o argumento é forte – mas na prática não é bem assim. Uma coisa é concordar com os argumentos irrefutáveis do desperdício de recursos provocado pela acidentalidade no trânsito. Outra, é despertar de fato, sacudir a empresa, mudar comportamento, alterar a maneira de agir, estancar os pontos vulneráveis e riscos e posicioná-la dentro de parâmetros aceitáveis e compatíveis com a nova realidade do país e as necessidades do mercado.

Apesar dos argumentos, da evidência dos números, da prova incontestável de que usar um percentual do orçamento só para prevenção já provocaria economia muito grande para a empresa, o trabalho de convencimento foi difícil e continua até hoje, apesar de alguns progressos.

As companhias multinacionais, espelhadas por suas matrizes com seus manuais de segurança, foram as primeiras a reagir e vir a público. Na verdade, várias delas, talvez muitas, já desenvolviam seus programas mas não os divulgavam externamente. O que nós, do movimento de incentivo, desejávamos, é que elas dessem divulgação e com isso motivassem outras a seguir os mesmos caminhos.

Companhias petroleiras, empresas ligadas ao transporte de produtos perigosos, comandadas pela ABIQUIM (Associação Brasileira da Indústria Química) já eram bons exemplos de responsabilidade e segurança no trânsito. Em 2001 a ABIQUIM lançou o SASSMAQ (Sistema de Avaliação de Segurança, Saúde, Meio Ambiente e Qualidade) com o objetivo de reduzir, de forma contínua e progressiva, os riscos de acidentes nas operações de transporte e distribuição de produtos químicos. Mais tarde esse programa foi ampliado para abranger todos os modais de transporte, bem como os terminais de armazenagem.

Aos poucos, entidades de classe começavam a responder e a incentivar associados. A ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos) e a NTC (Associação Nacional das Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas e Logística), então já envolvida com segurança patrimonial (roubos de carga), deram boas contribuições.

Órgãos do governo federal em Brasília e vários órgãos estaduais como Detrans e DERs entraram em campo aumentando o bloco e criando condições para que o movimento se ampliasse atingindo outros segmentos. Lembro-me do SINDMOSC (Sindicato dos Centros de Formação de Condutores de Santa Catarina) que chegou a produzir bem elaborados manuais para seus associados. Em Juiz de Fora - MG, no começo dos anos 90, foi criada a COMSET (Comissão Municipal de Segurança e Educação de Trânsito), com o objetivo de juntar as forças vivas da cidade – prefeitura, sociedade e setor privado – para

reduzir a acidentalidade no trânsito local. De outros estados surgiram notícias dando conta de que novas empresas e entidades estavam implementando programas na mesma direção.

A soma desse interesse fragmentado, mas crescente, ajudou a inserir o tema segurança no trânsito na agenda empresarial brasileira ainda que não de forma firme nem com a visibilidade desejada. A criação da categoria “Empresa do Ano” no Prêmio Volvo de Segurança no Trânsito trouxe um resultado muito bom, possibilitando que a sociedade conhecesse melhor as companhias com efetivo comprometimento com o tema. Corporações de grande porte inscreveram seus trabalhos no Prêmio Volvo em gestos que claramente eram entendidos como de apoio ao movimento e ao mesmo tempo servindo como parâmetros de comparação para as demais empresas, principalmente nacionais.

Como seqüência natural, empresas passaram a incentivar fornecedores a também se preocupar com a segurança no trânsito de sua frota, seus funcionários e familiares, numa corrente que pode se estender indefinidamente. De novo, não se pode dizer, infelizmente, que todas as empresas fizeram, mas várias. Não se pode nem mesmo dizer que as que começaram ainda continuam. Contudo, para mim, tivesse havido mais incentivo oficial, com campanhas permanentes por parte dos órgãos governamentais e dos meios de comunicação, e até mesmo através de incentivos fiscais, não tenho dúvidas de que os resultados teriam sido muitíssimos melhores.

Como me envolvi pessoalmente nessa mobilização promovida através do Programa Volvo de Segurança no Trânsito, sinto-me satisfeito pelo que vi acontecer mas algo frustrado por não haver conseguido envolver mais empresas no mutirão. Estou certo, porém, de que com a sementeira feita, o grau de envolvimento atingido, o novo clima que envolve os negócios criado pela globalização, aliados às novas exigências da responsabilidade social das empresas farão com que o Brasil e o setor privado melhorem muito a busca de bons resultados.

Através dos trabalhos inscritos no Prêmio Volvo foi possível ver melhor que tipo de ações práticas as empresas estavam desenvolvendo. Já em 1989, primeiro ano da categoria “A Empresa do Ano”, a Shell Brasil, sediada no Rio de Janeiro-RJ, apresentava seu programa de *Gerenciamento Avançado de Segurança*, mostrando que as normas de segurança não eram apenas para sua frota própria, mas para todas as empresas que transportavam seus produtos no Brasil. Ano a ano viu-se que, embora não fosse uma unanimidade nacional, a segurança no trânsito era praticada por bom número de empresas, de portes diversos, que, por sua vez, transferiam seus conhecimentos aos fornecedores, parceiros, empregados, etc.

Por não haver estatísticas disponíveis, nem tampouco uma entidade que coordene essas atividades, é difícil determinar o número de empresas que desenvolvem programas de segurança no trânsito. Numa avaliação superficial, estimaria que elas passam de mil, de vários setores de atuação, de tamanhos diferentes, localizações diversas e mesmo de distintas nacionalidades. Obviamente, com diferentes resultados.

Embora não possam servir como parâmetro definitivo para medir sua extensão, as inscrições no Prêmio Volvo podem ser uma pista. Desde 1989, quando foi criada a categoria, cerca de 200 empresas se candidataram ao mais importante troféu do setor no país. Entendendo que grande número dessas companhias não se encoraja em disputar o prêmio, por razões as mais diversas, pode-se estimar que o número ultrapasse facilmente a casa dos mil. Pode ser pouco, ainda, mas é um bom começo.

A NTC, que congrega as transportadoras rodoviárias de cargas, elegeu o ano de 2007 como o *Ano da Segurança nas Estradas* e estava certa de que havia arrematado apreciável número de associadas na empreitada. Infelizmente não conseguiu estabelecer um número, mesmo que estimativo, para dar como resultado. O problema é sempre o mesmo: os executivos das empresas prometem fazer, informam que “estão fazendo”, mas não há detalhamento do que está sendo feito e, principalmente, que tipo de resultado estão obtendo.

Ainda sobre estatísticas, a maneira como lidamos com elas no Brasil é realmente um problema sério e que custa muito ao país, à sociedade. Como também não temos a cultura da estatística, costumamos estimar dados, muitas vezes sem base, e decidimos realizar ações em cima deles, sem nos preocuparmos com sua factibilidade, o que acaba significando desperdício de recursos.

No caso do trânsito, a desconfiança em relação aos números oficiais é emblemática: temos dúvidas sobre o tamanho da frota brasileira de veículos (os números do Denatran não conseguiram registrar o número de veículos que saem de circulação anualmente e não dão baixa); não sabemos o número correto de acidentes de trânsito (os números do Denatran são

de acidentes que resultam em B.Os. - Boletins de Ocorrência - nos órgãos responsáveis pelo trânsito nos municípios); não temos ao certo o número de mortos, feridos ou de inválidos, incapacitados para o resto da vida por causa dos acidentes. A maneira como é feita a coleta de dados do Denatran deixa muito a desejar, pois, como explico noutra capítulo, depende de várias fontes nos municípios e neles a coleta de dados não é homogênea.

Nessas condições não é de estranhar que tenhamos um verdadeiro campeonato nacional de “chutometria” em relação aos números do trânsito brasileiro. Há quem diga que são mais de 35 mil mortos, como mostram as estatísticas do Ministério da Saúde; os mais especializados torcem que seja “apenas isso”, como se já fosse pouco, mas acreditam que sejam bem mais. Dizemos que são quase 30 bilhões de reais de custos envolvendo acidentes de trânsito, estimativa do IPEA (uma ótima fonte), baseada nos acidentes registrados, mas, novamente, há os que imaginam sejam bem mais. Técnicos do Banco Mundial, especialistas em segurança no trânsito, estimam que o custo dos acidentes, dependendo do país, varia entre 1 e 3% do seu Produto Interno Bruto. O PIB brasileiro em 2007 era estimado em pouco mais de 1,800 trilhão de dólares. Isso pode, então, nos dizer que as perdas brasileiras podem ser consideravelmente maiores que as conhecidas.

Está mais que na hora de o país iniciar um trabalho sério de compilação e avaliação de dados relativos aos acidentes de trânsito. Tendo dados confiáveis à mão, governos, empresas e responsáveis podem ter a chance de definir melhor as ações estratégicas corretas para enfrentar e conter as terríveis conseqüências dos acidentes de trânsito.

Toda grande caminhada começa com um primeiro passo. Esse parece ser um passo decisivo em direção ao grande trabalho pela segurança no trânsito brasileiro, em que todos devem participar, especialmente o setor privado, que certamente paga a maior parcela dos custos dos acidentes.

Como mostro no capítulo sobre estatísticas, temos conhecimento mais que suficiente no Brasil para montarmos nossas estatísticas de forma confiável e que direcione de forma consistente as futuras ações de prevenção.

Olhando o envolvimento do setor privado no campo da segurança no trânsito saltam aos olhos as imensas oportunidades de negócios tanto para os que produzem segurança como para quem faz uso dela. Tanto uns quanto outros ajudam o país nesse campo.

A Volvo é um exemplo disso: desde que começou a produzir veículos, focou na segurança veicular como um dos seus maiores compromissos e com isso ganhou uma reputação mundial invejável. Sua folha de serviços nessa área é impressionante e ininterrupta. Nos últimos anos, só para citar alguns tópicos, as novidades mostram os avanços e a importância das novas tecnologias para ajudar o motorista a reduzir os riscos em acidentes. No entanto, tanto na segurança ativa como passiva, isto é, para prevenir os acidentes ou atenuar seus efeitos, a empresa e o mercado fizeram progressos extraordinários.

Se compararmos a frota brasileira de veículos dos anos 80 com as deste começo de século veremos que estamos falando de dois cenários completamente diferentes. No lado dos carros demos passos enormes no sentido de ajustar nosso desenvolvimento ao dos países do Primeiro Mundo. No campo dos caminhões já estamos equiparados.

Melhoramos muito também no perfil da frota utilizada, hoje bem mais moderna, mais condizente com a realidade do país. Do ponto de vista da segurança veicular, houve progressos muito grandes, o que certamente contribuiu para atenuar o crescimento do número de fatalidades no trânsito.

Contudo, nossa frota ainda continua com idade média avançada e nada adequada às necessidades nacionais. O país precisa de uma nova frota, completa – carros, caminhões, ônibus, motos, etc. – à altura da realidade que vivemos e daquilo que necessitamos em termos de desenvolvimento econômico, saúde pública, conservação ambiental, tudo isso junto traduzido em qualidade de vida.





JA LOTO

(44) 2101-7722

MARINGÁ - PR

JA LOTO

MAX 70



OS DETRANS E O FUTURO DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

O governo vai acabar aprendendo com esse erro de não dar importância ou dar menos importância para o trânsito.

(Monica Melo – presidente da Associação Nacional dos Detrans)





Entre o planejado e o realizado muitas vezes podem haver diferenças enormes. No trânsito, não é diferente. O CTB foi unanimidade geral, bastante bom, trouxe benefícios incalculáveis, delimitou responsabilidades, enquadrando infratores, reposicionou setores, enfim, provocou a sacudida grandemente desejada no nosso trânsito. Entretanto, ficaram lacunas que até hoje não foram preenchidas.

O Código, na opinião geral, fez o correto ao colocar o trânsito municipal nas mãos das prefeituras – a chamada municipalização do trânsito. A ideia fazia sentido, pois quem melhor para cuidar do seu trânsito do que a prefeitura do próprio município?

De olho no dinheiro das multas, num primeiro raciocínio, prefeitos viram chegar a chance de eles mesmos assumirem o trânsito de suas cidades. O tiro não saiu bem pela culatra, mas a história tampouco foi bem assim.

Os próximos capítulos dessa novela todos conhecemos: muitas prefeituras sentiram que o desafio era grande demais e desistiram, enquanto a grande maioria sequer comprou a ideia de municipalizar o trânsito e continua fora do Sistema Nacional de Trânsito (SNT) até hoje.

Até o final de junho de 2008, dos 5.560 municípios brasileiros, menos de 900 estavam ligados ao SNT, ou seja, pouco mais de 16%. Tudo bem ou “menos mal”, poder-se-ia dizer – afinal, os 882 participantes do SNT representam mais da metade da frota e da população do país. Mas, esse não é o ponto que quero abordar.

O que quero discutir com você, leitor, é a “área de ninguém” em que ficaram milhares de municípios brasileiros, onde o número de fatalidades cresceu de forma espantosa, principalmente depois da implantação do CTB. Tão grave quanto o aumento da acidentalidade é observar a incapacidade das prefeituras de gerenciarem o trânsito na sua cidade e, aparentemente, sem saber onde buscar soluções. Como são municípios pequenos, não têm estrutura de pessoal nem em número e muito menos em qualificação para controlar o trânsito. Para agravar, tampouco têm recursos financeiros para contratar gente de fora.

Com a implementação do CTB, e em razão da nova divisão de responsabilidades, os Detrans tiveram suas atribuições reduzidas: ficaram com responsabilidade da documentação de veículos, de condutores, habilitação, CFCs e educação de trânsito, para citar as áreas mais visíveis externamente. A operação de trânsito nas pequenas cidades acaba ficando com os policiais militares, que acumulam funções. Obviamente não são técnicos em trânsito, mas emprestam sua colaboração.

O trabalho do pessoal das pequenas prefeituras que mexe com a operação de trânsito até pode ser dedicado, mas é insuficiente para evitar os índices de acidentes mostrados pelas estatísticas. A quem pedir socorro, ajuda?

O ponto que quero levantar neste capítulo é o papel dos Detrans e dos demais órgãos do SNT na operação, desenvolvimento e manutenção da ordem e da segurança no trânsito nesses municípios. É importante relembrar que mais de 80% dos municípios brasileiros têm menos de 30.000 habitantes.

Estranhamente esse é um tema pouco comentado, mas deve ser aprofundado, para poder trazer luzes importantes para clarear o caminho e principalmente ajudar os municípios. Trata-se de discutir como essas instituições, notadamente os Detrans, poderiam ser mais úteis neste momento em que apoios e ações nos pequenos municípios não são apenas bem-vindos mas absolutamente indispensáveis. Sempre haverá alegações de que os Detrans não possuíam competência legal para esses tipos de ação mas, como dizia Shakespeare já no século XV, “onde houver vontade, haverá um jeito”.

No “novo” CTB, os Detrans ficaram com menos funções mas ficaram com as que dão mais dinheiro. Por isso, continuam sendo dos raros órgãos das administrações estaduais que ainda têm dinheiro em caixa, muitas vezes para investir até mesmo fora de suas áreas de competência. Por exemplo, no Paraná, onde vivo, o Detran durante bom tempo fez repasses de consideráveis recursos financeiros para o DER para manutenção de rodovias estaduais.

Diminuindo consideravelmente suas atribuições, mas nem tanto o orçamento, e mantendo praticamente o mesmo quadro de funcionários, os Detrans bem poderiam desempenhar novas e importantes atribuições em favor da segurança no trânsito nos municípios de pequeno porte. O trânsito brasileiro precisa de socorro e os Detrans têm conhecimentos acumulados que podem ser bastante úteis.



Por outro lado, essa seria também uma oportunidade para os Detrans melhorarem sua imagem perante a sociedade que, de forma geral, os vê como “cartórios”, entre outras comparações nada elegantes e apropriadas. Aliás, seria importante conhecer efetivamente a opinião da sociedade em relação aos Detrans, principalmente depois do surgimento do CTB. Uma pesquisa de opinião pública poderá ser de imensa utilidade para que os Detrans saibam como são vistos pela comunidade e, desse modo, responder com ações às avaliações das sociedades de cada estado.

De fato, com a nova distribuição do poder feita pelo CTB, a pergunta que ficou no ar passa a fazer todo o sentido: qual o futuro dos Detrans e dos demais “ans” do Sistema Nacional de Trânsito? Numa outra perspectiva, a pergunta seria: numa eventual reformulação do CTB (!) que papel caberia aos Detrans? Veículos e motoristas estão nas cidades e se elas, cidades, podem gerenciar o trânsito, por que não poderiam cuidar deles também? Sei que a questão levantaria outro debate acalorado mas acho que os Detrans deveriam preocupar-se com o seu futuro.

Conheço um trabalho de avaliação de imagem do Detran de um estado brasileiro, feita por empresa especializada em pesquisa de opinião pública. Naquele ano e naquele Detran, a imagem, de fato, não era tão desastrosa quanto se imaginava mas tampouco estava longe de ser boa. Foi interessante, contudo, ver como as pessoas “liam” o Detran a partir de suas ações, suas campanhas, seus trabalhos, seus serviços de atendimento. Posso dizer que, em geral, a avaliação se diferenciava muito daquela imaginada pela direção do próprio Detran, mas não se distanciava muito da imagem feita pelo próprio corpo de funcionários da Instituição.

A associação que as pessoas nas ruas faziam com o nome Detran era com muita, punição, fiscalização, burocracia, cor-

rupção, filas, desorganização, descortesia, falta de transparência, todas palavras duras. Por outro lado, pessoas que usaram os serviços daquele Detran elogiaram as mudanças ocorridas nos últimos anos, citando a informatização, atendimento rápido, agilidade na renovação da carteira de habilitação, até mesmo os cursos de reciclagem que “não eram tão chatos quanto pareciam ser”. A pesquisa foi positiva para mostrar onde o Detran poderia trabalhar mais para melhorar sua imagem. Esse é um trabalho que deveria ser feito por todos os Detrans brasileiros.

O que podem fazer os Detrans no futuro? Qual o seu papel dentro do Sistema Nacional de Trânsito que, doravante, exigirá cada vez mais dos seus integrantes? O Brasil de amanhã precisa ser estruturado hoje e isso vale cada vez mais para o trânsito.

Infelizmente trânsito não é um tema prioritário no Brasil, nem tampouco apaixona o pessoal do setor. O poder dos Detrans, Cetrans, Ciretrons é sentido pela sociedade muito mais pela importância burocrática que eles têm, pela forma como afetam o cidadão (conseguir renovar habilitação, pagar multas, documentação de veículos, etc.) do que pela sua atuação efetiva de liderança no trânsito do seu estado seja para melhorá-lo ou para torná-lo mais seguro. Um espaço e tanto para ocupar.



Pela força natural que possuem, pela hierarquia que têm nos organogramas dos governos estaduais, os Detrans poderiam (ou deveriam?) ter um papel muito maior no trânsito da sua região. Que outro órgão de governo de estado tem condição de influenciar a segurança no trânsito nos municípios da sua área de atuação?

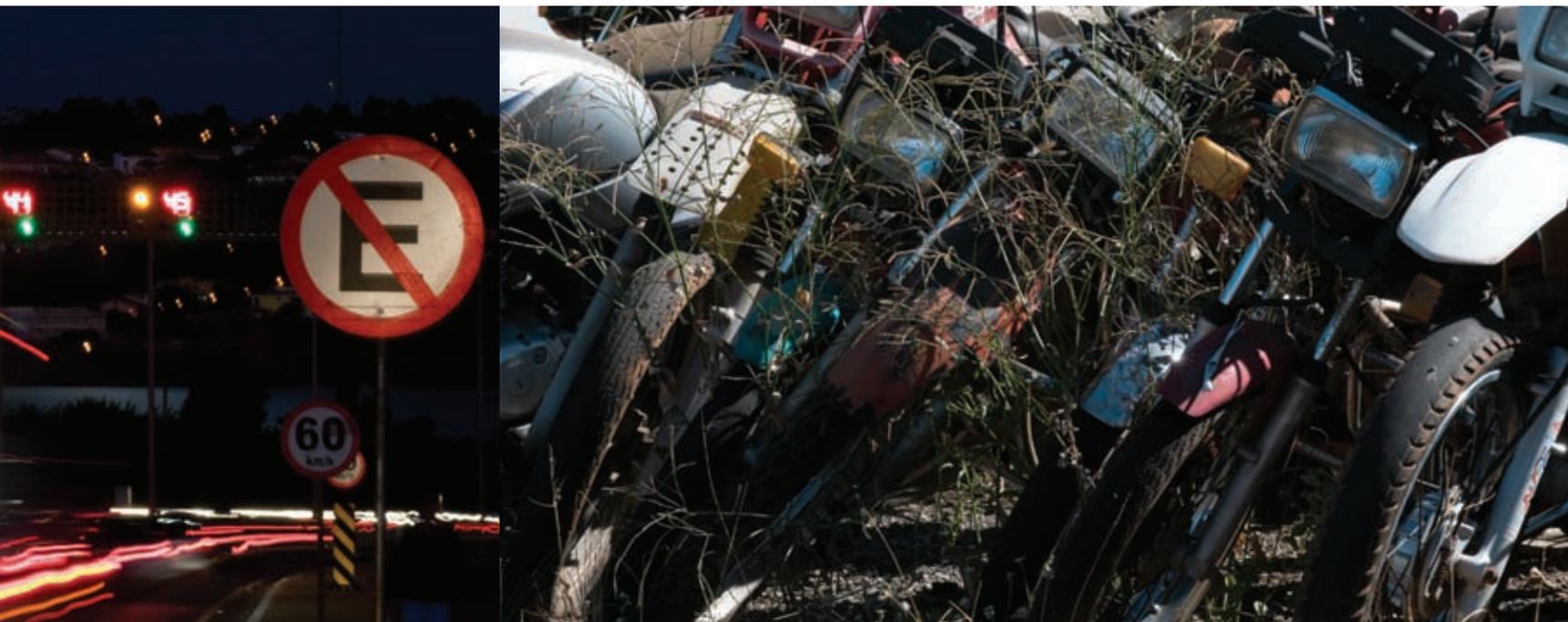
Se olharmos na estrutura governamental dos estados, veremos algumas secretarias com chances de interferir no trânsito municipal mas em áreas pontuais, como Segurança Pública (policiamento), Obras (pavimentação, pontes, viadutos, etc.), DERs (estradas, manutenção de rodovias), Educação (quando fazem educação de trânsito), etc. O Detran, na ausência de uma secretaria estadual com mais poderes específicos, teria condições de ajudar a melhorar o trânsito das cidades, sempre com parceiros locais. Afinal, em toda a administração estadual, é o único que carrega a palavra trânsito no seu nome.

A explicação que ouço é de que os Detrans não têm competência legal para atuar dessa forma. Pode ser. Contudo, quando morrem milhares e milhares de brasileiros no trânsito desses municípios, onde fica a responsabilidade dos governadores e da administração estadual? Que tipo de atuação têm diante do problema? É possível fazer de conta que não é com eles ou que não têm responsabilidade nisso?

De um lado, os Detrans (muitos deles, pelo menos) estão na linha hierárquica mais alta dos organogramas estaduais, possuem bons orçamentos, possuem corpo técnico que poderia ser reforçado e comandam dezenas de Ciretrans que, estas sim, estão muito mais próximas das comunidades. Do outro lado, municípios pequenos, sem estrutura, sem recursos humanos, sem conhecimento, materiais escassos e com sérios problemas de trânsito. Por que não arquitetar uma solução? Morto no trânsito não é “federal”, “estadual” ou “municipal”, é morto.

Por que essa máquina, já pronta, montada, não poderia ser usada para ajudar a diminuir a acidentalidade no trânsito? Naturalmente que seria preciso desenvolver projeto específico para essa atividade mas isso não significaria qualquer novidade em relação ao que os Detrans sabem fazer sobre segurança no trânsito. A pergunta final, clara, que me passa, ao levantar essa questão é: no âmbito dos estados, se os Detrans não puderem ajudar a melhorar a segurança no trânsito nessas cidades, quem poderá?

Os governos estaduais têm responsabilidade direta sobre isso. Os Detrans, com suas organizações montadas e possivelmente com capacidade ociosa, poderiam assumir novas atribuições e ajudar os municípios no combate à



violência do trânsito. Parece ser muito mais lógico do que criar novos mecanismos quando já existe um na área e provavelmente subutilizado.

A continuar do jeito que está, a solução nesses milhares de municípios ficaria por conta das próprias prefeituras, estas sim, desestruturadas em recursos humanos e materiais. O risco de agravamento do quadro é inevitável já que não aparece no horizonte qualquer sinal de mudanças que permitam vislumbrar esperanças melhores.

Ao se lançarem nessa ação, os Detrans passariam a se integrar de forma muito mais intensa com os municípios menores dos seus estados e cumpriram muito melhor suas atribuições como Departamentos Estaduais de Trânsito, lidando ativamente com a operação e não apenas com a burocracia. Seria o jogo do ganha-ganha!





IMPUNIDADE

*O jeitinho é a ante-sala da corrupção.
(Alberto Carlos de Almeida, no livro A cabeça do brasileiro)*





unanimidade nacional: a impunidade que grassa pelo país é um dos maiores males brasileiros das últimas décadas. No caso específico do trânsito, essa questão assumiu contornos ainda mais dramáticos, pois a certeza da não-punição pelas infrações cometidas está relacionada à raiz da maioria das fatalidades que nele ocorrem.

Dirigir de forma agressiva, em excesso de velocidade, sob influência de bebida alcoólica ou drogas, sem o cinto de segurança, veículos em mau estado de conservação são apenas alguns dos problemas gerados pela crença de não ser apanhado no trânsito e, se for, de conseguir, muitas vezes, livrar-se da punição. É o tal do jeitinho.

Os veículos de comunicação já nem dão importância aos acidentes “de poucas mortes” que se sucedem no cotidiano brasileiro. Para ser notícia de jornal hoje, um acidente deve conter algum detalhe excepcional, que o diferencie da grande maioria, claro se não envolver qualquer personalidade de peso. Aí, é outra história.

Ao registrar acidentes mais expressivos, principalmente quando vão parar na justiça, a imprensa contribui com a disseminação da convicção pública de que, quem puder pagar um bom advogado no Brasil, dificilmente será preso por delitos de trânsito.

Comentários irados, repulsa real da sociedade, sites, blogs na Internet dão cada vez mais destaque aos acidentes de trânsito que terminam sem julgamento e aos casos julgados em que o réu sai firme e forte, apesar de absurdos que possa ter cometido. É esta sensação (ou certeza) de que não está sendo feita justiça que levanta mais forte a revolta da sociedade.

Minha intenção aqui não é procurar ou discutir razões sociológicas para explicar o comportamento brasileiro diante da injustiça e da impunidade, mas simplesmente registrar que nos últimos 20 anos esse foi um tema recorrente, teimoso e não resolvido. O lado bom é que, talvez por isso mesmo, vozes tenham surgido em diferentes cantos do país, bradando por justiça ou pelo simples despertar. É melhor que nada, do que a simples indiferença.

“A impunidade é o fermento da criminalidade”, fulminou o procurador geral da Justiça do Rio Grande do Norte, José Augusto Peres Filho, ao fazer uma solicitação ao Tribunal de Justiça do Estado para priorizar julgamentos dos casos de corrupção. A frase é lapidar e sintetiza com clareza o tortuoso caminho percorrido por aqueles que não reconhecem nem respeitam as leis ou – pior ainda – não acreditam nelas.

Quando se fala em combater a impunidade não conheci ninguém mais determinado que Octávio César Valeixo, desembargador do Tribunal de Justiça do Paraná, morto no final de 2003. Rigoroso nos julgamentos, era implacável com infratores e não aceitava fazer concessões.

Lembro bem que me dizia que quando estava ao volante fazia grande esforço para não cometer qualquer infração pois temia ter de enfrentar um juiz severo como ele e sofrer uma punição. Para ele, era tudo muito claro: com a impunidade não se pode transigir. Entendia que era vital enquadrar o país num clima de respeito às leis de trânsito como forma de diminuir a violência, nem que para isso fosse necessário enfrentar qualquer tipo de poder. Em sua grande peregrinação pelo país acabou se tornando um exemplo de decência e retidão, admirado por muitos e respeitado por todos.

Felizmente, ao longo do caminho, descobrimos que a linha de Octavio Valeixo tinha também outros seguidores que ecoaram suas vozes junto às comunidades ligadas ao trânsito nos diversos estados, traduzindo a indignação da sociedade consciente em relação à impunidade. Serviram para alertar outros setores da sociedade e provavelmente chegaram aos ouvidos do poder, sem, no entanto, provocar as reações esperadas.

Embora não se tenha chegado ao nível suficiente para reverter a situação, não há dúvidas de que o grito contra a impunidade terá sido uma das mais expressivas vitórias da sociedade nos últimos 20 anos. Pode ter sido uma vitória parcial e pode mesmo estar confinada a uma pequena parcela da população, mas é a marca do despertar de uma sociedade acostumada a jeitinhos e impunidades e agora disposta a quebrar paradigmas. Você dirá que pouco mudou mas é justamente este pouco que considero bastante e que continuará crescendo ao longo dos anos que virão.

É importante deixar claro também que esse despertar não aconteceu isoladamente, só na área do trânsito. Ele, de fato, faz parte de um conjunto muito maior de movimentos sociais que começam pelo desenvolvimento da democracia no país,

pela aterrissagem firme dos direitos humanos, pelo fortalecimento dos direitos de consumidores, fundindo-se com os efeitos da globalização que, por sua vez, impuseram inúmeros novos conceitos e procedimentos no cotidiano nacional. Dentro desse quadro de “novidades” surge a segurança no trânsito e, então, o direito de ir e vir assume um maior peso, atraindo um apreciável número de simpatizantes, quase ativistas, contra a violência no trânsito.

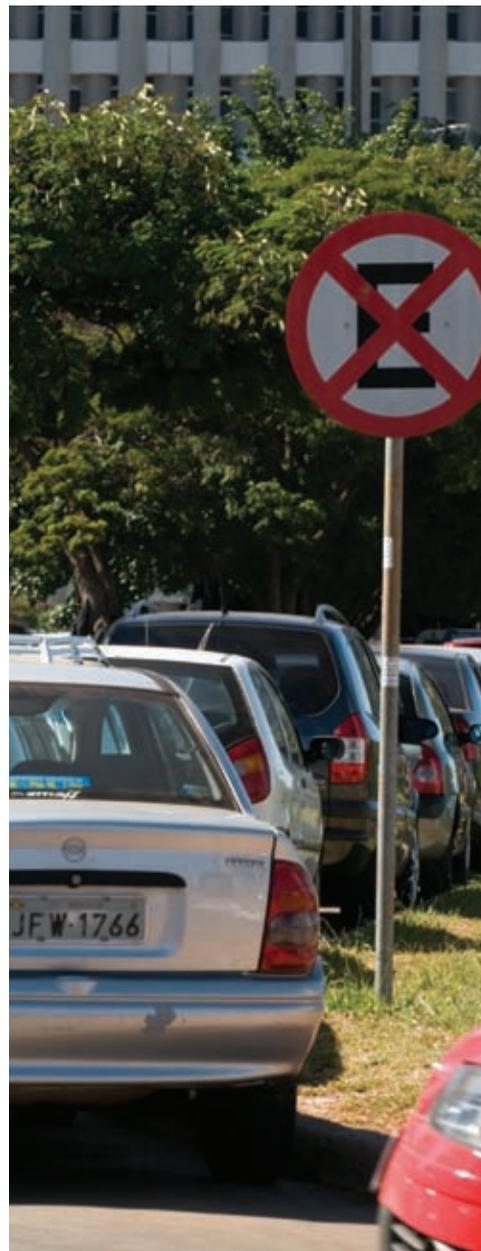
Não temos ainda por aqui o “Ralph Nader brasileiro”, mas lideranças começam a surgir nos diversos estados, o que vejo como promissor para que a mobilização pelo trânsito seguro possa se desenvolver para o bem de todos e felicidade geral da Nação. Creio que se temos hoje no mundo uma preocupação efetiva com segurança no trânsito e com os veículos, deve-se em grande parte à habilidade e à coragem com que Nader enfrentou os “inconfrontáveis” do poder americano – e venceu-os. Foi a partir da mudança do padrão de segurança dos carros norte-americanos que a indústria automobilística mundial deu a arrancada cujo enorme desenvolvimento estamos testemunhando agora.

Uma lacuna que julgo importante no trânsito do Brasil é a ausência de “Pelés e Garrinchas” para serem os grandes porta-vozes do setor. Eles são importantes para ocupar os espaços onde a defesa do trânsito seguro se faz necessária. Numa sociedade pluralista e democrática é essencial que cada setor importante da vida nacional tenha suas lideranças atuantes e conhecidas. Por ser o patinho feio da vida brasileira, o trânsito não tem pai, nem mãe, tampouco padrinhos que o defenda. Fosse uma atividade bem vista, desse ele a sensação de mais chances de votos e naturalmente haveria um monte de defensores.

Curiosamente e ao contrário do que possa parecer a muitos, o trânsito é um setor que movimenta bilhões de reais ou de dólares anualmente e que mexe com rigorosamente todos os cidadãos, de qualquer idade, cor ou credo. Se analisarmos atentamente, veremos que o trânsito realmente afeta toda a atividade econômica e social do país e é precisamente isso que choca quando se observa a desatenção governamental para esta área tão vital.

Pior que a negligência é a contribuição que algumas lideranças políticas, governo dentro, têm dado ao descumprimento das normas de segurança no trânsito ou, em outras palavras, até de incentivo de burla às leis em vigor ou, se ainda quiser ser ainda mais contundente, ao estímulo à impunidade no abrandamento das punições. Trato disso no capítulo “indústria da multa”, episódio negro que mancha indelevelmente essas décadas que tento descrever. Não surpreende, assim, a banalização, a coisificação dos acidentes de trânsito que tem virado lugar-comum no cotidiano brasileiro.

Embora se diga que credices do tipo “acidente de trânsito é vontade de Deus” ou “coisa do destino” já foram erradicadas do país, não é bem verdade. Ainda se vê e muito pelo Brasil afora. Posso dizer, sem medo de errar, que ainda há muita ignorância por trás do grande número de acidentes registrado no nosso trânsito. Ignorância por parte de motoristas, motociclistas, ciclistas (todos os tipos de veículos) e não podemos esquecer de pedestres, estes responsáveis por percentual elevado dos acidentes. Muitos desses casos só ocorrem pela certeza da impunidade ou pela esperança do jeitinho, caso o infrator seja apanhado.



< Ralph Nader, advogado norte-americano que, em 1965, escreveu o livro *Inseguro a qualquer velocidade*, denunciando falhas de segurança nos projetos dos carros produzidos pela indústria automobilística dos Estados Unidos, provocando enorme reação popular e no Congresso americano.

Como se vê, quando se fala em impunidade, estamos falando também em jeitinho, essa característica do brasileiro tão procurada para resolver problemas de qualquer ordem e “da sua maneira”.

Jeitinho é como colesterol: existe o bom e o mau. É bom deixar claro desde já que aqui estamos atacando só o jeitinho mau, aquele que não faz bem à sociedade, ao país e muitos menos ao nosso trânsito.

Inúmeros estudos foram desenvolvidos para entender o jeitinho e como tratá-lo, mas até onde sei não existe consenso sobre isso. Na cultura brasileira – o livro *A cabeça do brasileiro*, de Alberto Carlos Almeida, mostra – o jeitinho é valorizado pela sociedade para mostrar nossa suposta versatilidade diante de situações inusitadas. De fato, essa mesma sociedade perdoa quando o jeitinho pende para o incorreto ou ilegal para não dizer, às vezes, desonesto. É quando o jeitinho mau – o colesterol ruim – deveria ser reprovado e, muitas vezes, não o é.

Aplicado, algumas vezes no trânsito, o jeitinho ruim vira um verdadeiro pesadelo para aquela camada da população que respeita e quer que todos respeitem as leis. Pior ainda fica para os responsáveis pela operação de trânsito ao ver tantos jeitinhos para safar infratores de punições ou para conseguir formas de tirar vantagem em cima de procedimentos que deveriam ser iguais para todos.

A mudança cultural brasileira que permita eliminar ou pelo menos neutralizar os efeitos do (mau) jeitinho parece muito distante no tempo, mas não tenho dúvidas de que é inexorável o crescente despertar de parte da sociedade em relação aos privilégios e desigualdades e que acabará por se impor um dia. Quando? Essa é a incógnita.

Obviamente que o exemplo deve vir de cima, dos governantes, das lideranças, daqueles que comandam os processos e que possam usar suas posições para mostrar à sociedade que se quisermos fazer parte da sociedade globalizada mais justa, mais responsável, teremos de cortar na própria pele e exorcizar o mau jeitinho do nosso cotidiano.

Vou contar um exemplo acontecido comigo mesmo, numa das viagens à Suécia acompanhando uma equipe da Rede Globo de Televisão. Terminadas as perguntas do repórter Brito Jr. ao diretor da Administração Rodoviária Nacional, Claes Tingvall, o chefe da segurança no trânsito naquele país, aproveitei para fazer uma pergunta tão curta quanto direta: “Educação ou repressão?”, mesmo sabendo que as duas coisas são extremos de uma mesma corrente. Ele respondeu curto e grosso: “Liderança”. Como não entendi a monossilábica resposta ele detalhou: “É essencial educar através de exemplos”. Aí contou que no ano 2001 o governo sueco iniciou uma experiência de instalação de bafômetros individuais em 100 ônibus, 100 caminhões e 100 táxis. Quando o motorista iniciasse sua jornada deveria soprar o bafômetro e se este acusasse mais de 0,2 de decigramas de álcool por litro no sangue, o motor simplesmente não daria a partida em razão da ignição estar conectada ao equipamento.

A sociedade sueca aprovou a experiência e, ato contínuo, o governo determinou a instalação de bafômetros nos



veículos de sua propriedade. “Se é assim que a sociedade quer, é assim que devemos agir”, disse a nós, atônitos, tentando imaginar um quadro similar no cenário brasileiro.

Conto esse episódio para dar uma idéia de como entendendo o papel das lideranças no Brasil quando se fala de mudança de comportamento e de cultura. Muitas vezes nossas lideranças não só não dão o exemplo que precisamos, mas, pelo contrário, mostram como não se deve agir em certas circunstâncias. Tudo isso tem a ver com a imagem negativa do trânsito perante a sociedade e reforça de alguma forma o sentimento contra a impunidade.

Não se deve ter dúvidas de que este país um dia se tornará consciente de que não é possível conviver com conchavos e jeitinhos. A dúvida é quando ocorrerá. Para que isso ocorra será necessário o surgimento de novas lideranças, de cabeças arejadas e não impregnadas dos vícios arraigados na vida e cultura nacional de hoje. Assim como tivemos grandes mudanças em outras áreas – até mesmo nos hábitos da sociedade (o uso cinto de segurança não era algo “impossível” para muita gente e hoje não é uma realidade?) – outras ainda surgirão para liberar o país e a sociedade das amarras que impedem o nosso desenvolvimento. Os ventos da globalização poderão ter papel decisivo na chegada desses alentos.

Quando esse momento chegar, quem sabe não será possível concretizar o prognóstico do nosso caro desembargador Octávio César Valeixo para quem, no começo, parecíamos (os atuantes na causa do trânsito) um pequeno bloco de carnaval mas, com o passar do tempo, acabamos nos tornando uma grande escola de samba.

“Os crimes de trânsito são vistos apenas como uma fatalidade a ser lamentada”, dizia Octávio Valeixo, magistrado por vocação. Gostava do que fazia e tinha nos desafios de sua carreira uma das motivações de sua vida.

Quando assumiu a 1ª Vara de Trânsito da Comarca de Curitiba, tornou-se estudioso da matéria e após vários anos de militância na área chegou à conclusão que a melhoria do trânsito dependia principalmente do combate à “impunidade”.

Sempre direto ao expor seu ponto de vista, cobrava a falta de dados estatísticos sobre as perdas intelectuais e econômicas decorrentes dos acidentes viários e os seus reflexos sobre o país, pois não nos davam a exata dimensão da gravidade da violação do direito de ir e vir, inerente à condição de todo ser humano.

Para ele, a impunidade, esse nefasto costume arraigado em nossa sociedade, tornava a questão da segurança do trânsito brasileiro tão complexa de ser resolvida que não bastava modernizar o sistema viário e criar leis mais rígidas, seria preciso uma verdadeira revolução comportamental, indo do pedestre ao condutor, do agente policial à autoridade judicial.

Tendo contribuído ativamente para a elaboração do atual Código de Trânsito Brasileiro, participou de todos os debates que envolveram a problemática do trânsito brasileiro nas últimas duas décadas. Faleceu em Curitiba no dia 19 de novembro de 2003, em plena atividade profissional como desembargador do Tribunal de Justiça do Estado do Paraná.

<< Octavio Cesar Valeixo
(1935 – 2003)

< Texto: José Cesar Valeixo,
filho de Octávio



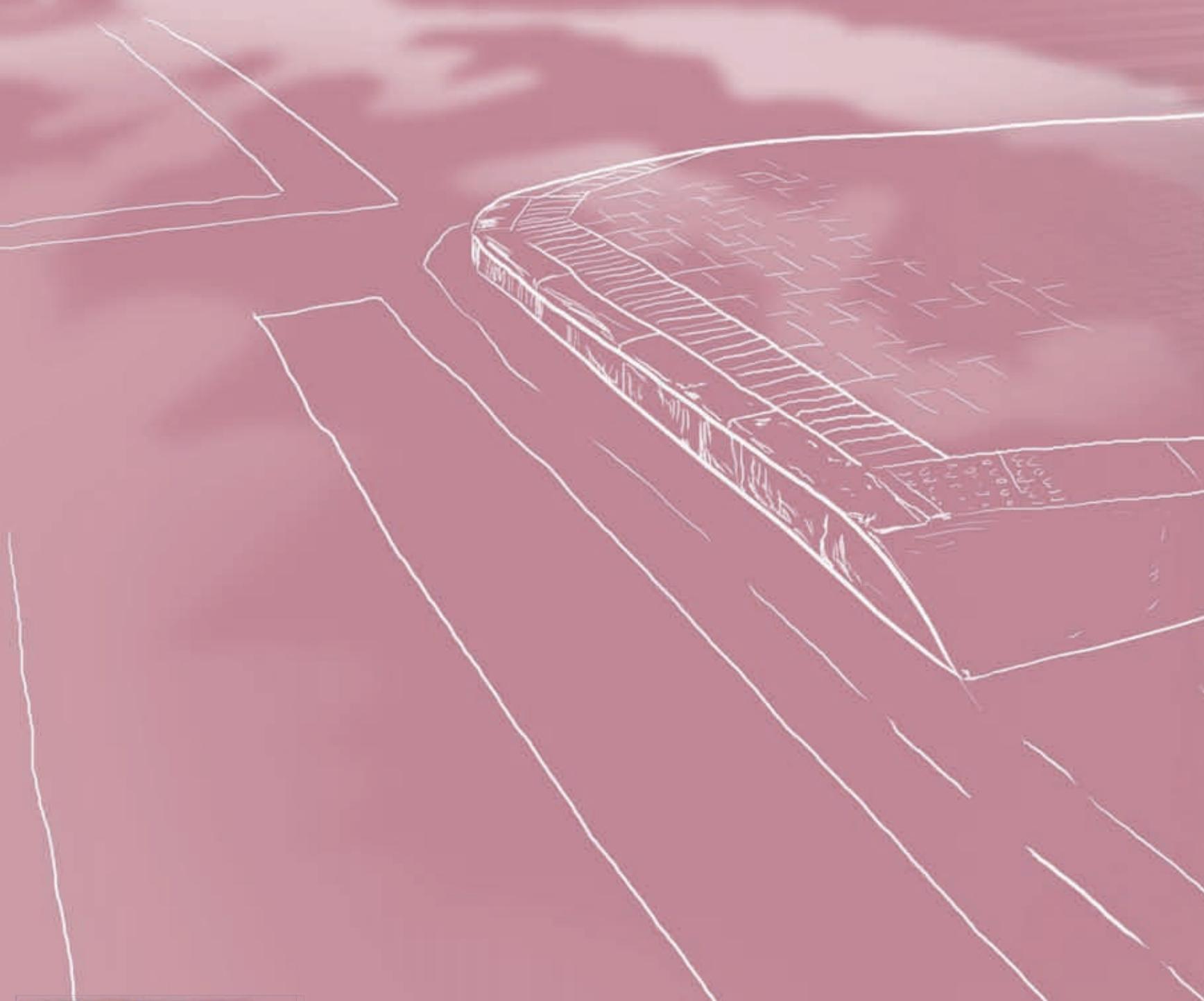
Octavio Valeixo foi titular da 1ª Vara de Delitos de Trânsito instalada no Brasil, em Curitiba, de 1978 a 1990. A partir de então passou a defender a tese do dolo eventual em determinadas condutas delituosas ao volante. Nesse período produziu vários trabalhos técnicos sobre delitos de trânsito amplamente publicados pelo país. Elaborou estudos para implantação e regulamentação do bafômetro no Brasil.

Colaborou com o Grupo Interministerial de Segurança de Trânsito do Ministério da Justiça em Brasília entre 1987/1988. Entre 1993/1995, foi presidente do Conselho Comunitário pela Segurança de Trânsito em Curitiba e, logo depois, coordenador do Programa PARE, do Ministério dos Transportes no Paraná.

Em 1996, convidado pela Casa Civil da Presidência da República, integrou a comissão que elaborou o Plano Emergencial de Redução de Acidentes de Trânsito. Em 1999, recebeu homenagem do então presidente Fernando Henrique Cardoso, no Palácio do Planalto, em reconhecimento pelo trabalho desenvolvido na implementação do Código de Trânsito Brasileiro. A partir de 2001 tornou-se membro da Câmara Temática de Esforço Legal do Contran.

<< Quem foi

Foto: Arquivo familiar



AS ONGS

Onde houver vontade, haverá um jeito.
(William Shakespeare – poeta e dramaturgo inglês)





surgimento de entidades de defesa da sociedade floresceu no Brasil na década de 80. Já em 1976, o estado de São Paulo criou o Grupo Executivo de Proteção ao Consumidor, que se tornaria conhecido como Procon. Os anos 80 foram marcados pelo aparecimento de outros grupos de defesa de núcleos da sociedade como o dos inquilinos, mutuários, pais e alunos, etc. A década de 80 trouxe outras conquistas importantes com outros órgãos que passaram a ter notoriedade nacional. A famosa lei que criaria a Comissão de Defesa do Consumidor só viria a ser sancionada no início dos anos 1990.

Quando comecei a lidar com o Programa Volvo de Segurança no Trânsito, em 1987, cada vez que viajava pelo Brasil procurava contatar núcleos locais ligados à defesa do trânsito nas cidades visitadas e me chamava a atenção a inexistência de grupos organizados. Havia uma ou outra *Associação de parentes e amigos de vítimas de acidentados* ou algo do gênero. A característica básica desses grupos era de que se tratavam de pessoas que tinham tido algum parente próximo morto no trânsito e queriam sensibilizar a sociedade para o perigo que aumentava.

Outra constatação, triste por um lado, era a sensação de amadorismo, sem estrutura, sem “associados”, sem recursos ou levantamento de fundos para manutenção e custeio das atividades. Reuniões eram quinzenais ou episódicas, geralmente na casa do(a) coordenador(a) que poderia ser chamado(a) também de “presidente” da entidade.

No Rio de Janeiro, lembro bem, o ativista maior era Sylvio Machado, da APAVAT (Associação de Parentes e Amigos das Vítimas de Acidentes no Trânsito) fundada em 1981, ano em que ele perdeu um filho num acidente de trânsito. Dirigia uma Brasília surrada, com um letreiro grande no vidro traseiro: “Dirigir não é lazer” e com ela percorreu boa parte do Brasil, pregando a humanização do trânsito. Pelo que sei, a APAVAT existe até hoje. Por falta de condições financeiras, a quase totalidade dessas entidades informais desapareceu, mas os interessados continuaram as atividades na área.

Com a chegada das ONGs (Organizações Não-governamentais) e das OSCIPS (Organizações de Sociedade Civil de Interesse Público), grupos de interessados foram constituindo entidades com objetivos comuns e sem fins lucrativos em trabalhos sociais com as comunidades. Apesar da existência, hoje, de bom número de entidades envolvidas com o trânsito, não se pode dizer que o setor tenha crescido o bastante em substância. Isso não deve ser entendido como crítica aos que se envolveram na causa e sim como uma constatação diante de resultados que, na média, considero modestos principalmente se comparados com os de ONGs de outras áreas.

No final de junho de 2008, se o leitor fosse no Google procurar por “ONGs e o trânsito” provavelmente encontraria meio milhão de citações, dependendo de como fizesse a pesquisa. Entretanto, se pesquisasse “trânsito” no site da ABONG (Associação Brasileira de Organizações Não-governamentais) ficaria surpreso por não ver qualquer entidade registrada nessa área, mesmo as mais conhecidas do setor. Esse quadro sugere algumas interpretações e, talvez, nenhuma certeza.

A primeira: trabalhar pelo trânsito no Brasil não é fácil. A falta de cultura, de maior conhecimento por parte de patrocinadores potenciais, provoca uma crucial ausência de apoio financeiro para estruturar ações que beneficiariam muito a sociedade e que poderiam se tornar bons investimentos de mídia;

A segunda: as entidades hoje envolvidas com trânsito não teriam interesse em vinculá-las a qualquer outro tipo de organização (ABONG) fugindo de eventuais conotações de governos, políticas, sociais, etc.

A terceira: as entidades não querem gastar seus poucos recursos pagando para serem associadas de outras organizações (mesmo que a anuidade custe muito pouco – a da ABONG, por exemplo, custa R\$ 300/400,00);

A quarta: seja como for, não basta ter uma boa causa para batalhar, é preciso algo mais. E esse algo mais deve ser buscado internamente, no bojo do próprio grupo.

Não há dúvidas de que o trânsito, notadamente a segurança no trânsito, é uma causa nobre, necessária e oportuna neste Brasil quase indigente na área. E se o problema é sério, se a causa é boa, se existem recursos financeiros e se temos gente suficiente e interessada para lidar com ele, por que não conseguimos desenvolver programas mais abrangentes, mais efetivos e influenciar políticas públicas prioritárias? O que há de ser acrescentado ao nosso modelo?

Falando de maneira geral, uma de minhas teses é a de que ainda não aprendemos a “vender” trânsito da forma mais



apropriada. Creio que procuramos vender aquilo que é importante para nós, que somos da área, mas não conseguimos vender o que nossos interlocutores julgam importante e que estariam dispostos a comprar. Dito de outra forma: transmitimos numa faixa de onda que não é a mesma das pessoas com quem queremos falar e, por isso, muitas vezes não somos ouvidos/entendidos. Resumo: falamos do mesmo produto, mas não estamos sabendo vendê-lo.

Vejo isso nos eventos organizados pelo setor: nos preocupamos muito em convencer a nossa própria comunidade daquilo que já estamos convencidos há tempos. Nossos seminários, congressos, debates deveriam se fixar em atrair os não-convertidos ou, quando não, melhorar nossos argumentos para que consigamos convencer a outros. Até entendo porque agimos assim: autodidatas, amadores no bom sentido, não aprendemos a boa técnica de venda (idéias, produtos, qualquer coisa).

Acho importante abrir espaços para que profissionais de outras áreas – comunicação, marketing, publicidade – nos dêem idéias de como poderemos vender melhor o nosso produto, a segurança. Vejo bom nível de embasamento técnico em grande parte dos profissionais das áreas do trânsito, no entanto percebo a dificuldade que têm em vendê-lo e para isso precisamos de apoio. O primeiro passo para resolver um problema é reconhecê-lo. É a isso que chamo de interdisciplinaridade, juntar



conhecimentos de áreas diferentes para destrinchar um tema mais complexo e que foge do nosso domínio. É uma sugestão.

Não quero com isso cortar o embalo, o entusiasmo daqueles que atuam na área há menos tempo mas já perceberam dificuldades das chamadas “falta de recursos e falta de gente”. Pelo contrário, chamo a atenção para erros estratégicos como esses que acabo de mencionar para que achemos formas de saná-los. Quero deixar claro que não sou dono da verdade e nem penso que não possa ser questionado. O que digo apenas é fruto de um aprendizado de 20 anos que confirma um conselho ouvido há muito tempo no interior da Rússia: “Quando o doente não reage bem ao remédio, a solução não está em criticá-lo, mas em mudar de remédio”. Ora, se precisamos de melhores resultados no trânsito e, depois de tanto tempo, ainda temos dificuldades em consegui-los, é hora de pensar em mudar de estratégia. Parece que a hora chegou.

Com isso quero sugerir aos que dirigem ONGs e entidades voltadas à segurança no trânsito que reexaminem seus pro-



cedimentos, suas estratégias e táticas e, à luz dessas avaliações, busquem novos conhecimentos que ajudem a dar maior visibilidade aos seus trabalhos e, com isso, conseguir mais parceiros e suportes. Há tempos aprendi que três elementos essenciais do marketing são: ser, parecer e... aparecer. Até onde consigo enxergar no panorama do trânsito brasileiro são itens absolutamente indispensáveis para o sucesso do trabalho.

Sugiro analisar a "onda" da responsabilidade social que pegou tão bem no Brasil nos últimos tempos. Segurança no trânsito é parte essencial da responsabilidade social e já algo inserido no nosso cotidiano apesar do pouco tempo de existência. Será interessante entender melhor, comparar e ver o "produto" da responsabilidade social. O que ela vende? O que ela entrega? Quais são os seus benefícios? De que forma essas respostas podem ser aplicadas na segurança no trânsito?

Sinto que segurança no trânsito necessita de mais gente, maior número de ONGs, com mais poder de penetração e de mobilização. Vejo que várias entidades de hoje têm muito a ver com as dos anos 80 – movidas pela emoção da perda de um ente querido em acidente de trânsito. Nada de errado nisso. Preciso deixar bem claro meu enorme respeito pelo sentimento dessas pessoas e minha admiração pela dedicação com que se lançaram na empreitada. Sinto, contudo, que se os resultados não estão sendo os esperados, talvez seja a hora de rever a estrutura, as estratégias, a maneira como trabalham. Quando discuti com um amigo que toca uma entidade nessa área, ele me disse tranqüilamente: "Estou fazendo o que me propus a fazer: alertar sobre os perigos do trânsito. Não tenho ambição de salvar o Brasil". É verdade, mas muitos dos que o seguem acham, sim, que podem levar a mensagem bem mais adiante e que a missão deles, junto com a de outras entidades, é fazer o país todo pensar assim.

Dentro da nova realidade mundial em que estamos inseridos – tão desafiadora e competitiva – é essencial utilizar todas as ferramentas possíveis. Se você luta para que seu projeto de segurança no trânsito tenha mais apoio e conte com mais recursos perceba que pode estar concorrendo com outros projetos também de grande importância como AIDS, neoplasia, doenças infantis, hospitais sem infra-estrutura, crianças em risco social, sistemas educacionais, sem falar nos sem-teto e sem tantas outras coisas do nosso cotidiano. Vê-los como concorrentes pode parecer cruel mas, pragmaticamente, é isso o que ocorre.

Imagine o executivo de uma empresa que tem uma determinada importância financeira para aplicar em patrocínios institucionais: onde vai apostar? Claramente naqueles projetos que derem mais confiança de retorno, seja institucional, seja de outra ordem qualquer. Por isso é fundamental nossas ONGs se estruturarem ao máximo para que possam ganhar a simpatia e a preferência de investidores e patrocinadores.

Ouçoo sistemáticos comentários do pessoal do trânsito que é muito difícil vender segurança pois as empresas não estão dispostas a comprar. Há até os que acham que estamos passando por um momento inusitado de inversão de funções: há empresas executando atividades sociais e ONGs fazendo produtos para vender – numa mudança absurda de missões. Sem querer entrar muito no mérito da questão, pergunto-me o que pode estar falhando na comunicação entre os dois lados. Seria



bom saber isso melhor.

Vejo, de um lado, empresas prensadas entre orçamento curto e pouca gente, precisando desenvolver programas sociais e sem recursos para contratar ONGs ou terceiros. De outro, ONGs, entidades que não conseguem formular propostas que assegurem bons resultados às empresas. Então, as empresas decidem tocar seus projetos com seu próprio pessoal. É aí que modelos estrangeiros servem como começo de parâmetro.

Vejo como exemplo numerosas ONGs de outros países que conseguiram notável visibilidade e influenciam não apenas a sociedade como também o governo e o setor privado. Por isso, dispõem de generosos orçamentos que, por sua vez, permitem ações de maior destaque. Com isso a grande vencedora é a causa do trânsito.

Embora possa parecer não muito correto vou dar um exemplo que conheci nos Estados Unidos. Lá está a MADD (Mothers Against Drunk Driving) *Mães contra*

motoristas bêbados, uma grande ONG cujo grande papel é lutar contra os que bebem e dirigem. No ano fiscal de 2006, através de trabalho de levantamento de fundos (doações de governos, empresas, pessoas), telemarketing, mala direta, propaganda cooperativada, ações pela Internet a MADD movimentou bem mais que 50 milhões de dólares. Claro que não estou falando dessa ordem de grandeza, entretanto não considero descabido que uma ONG brasileira dedicada à segurança no trânsito venha a conseguir uma razoável carteira de patrocínio para suas atividades graças a um bem estruturado plano de ação.

Quando digo que a segurança no trânsito precisa de mais entidades atuando na área é simplesmente porque a tarefa é grande demais e vê-se claramente que o governo não consegue tudo resolver. Nos países de Primeiro Mundo o envolvimento da sociedade e principalmente do setor privado é altamente expressivo. Talvez mais que isso: é vital para que o nível de segurança seja tão alto e produza tão bons resultados.

Há que ficar bem claro também que não estou falando de caridade, nem de filantropia. Tudo o que é feito por favor gera dependência e não parece salutar a médio prazo. O ideal é que nossas ONGs de trânsito consigam se organizar de tal forma que suas propostas de parcerias ou de apoios sejam consistentes o suficiente para merecer o investimento de empresas por longo tempo. O essencial é que todos os lados ganhem com isso: investidores/empresas, ONGs/entidades e principalmente a sociedade por meio de um trânsito melhor.

A rigor hoje, no Brasil, contam-se nos dedos de uma mão só as ONGs que realmente conseguiram projeção nacional e que conseguem levar adiante suas propostas na área do trânsito. Numa primeira tentativa, sem buscar em arquivos ou anotações, me vêm à cabeça, entre as de maior visibilidade, a Fundação Thiago Gonzaga (Vida Urgente), Criança Segura e Rua Viva.

A Fundação Thiago Gonzaga, de Porto Alegre, que toca o programa Vida Urgente, é a mais atuante do país, hoje, sem dúvida. Criada pelo casal Diza e Regis Gonzaga em 1996, um ano depois da morte do filho, Thiago, num acidente de carro, a entidade é um exemplo vivo do que a determinação das pessoas pode conseguir. Sua mobilização, utilizando jovens do Rio Grande do Sul para evitar que outros jovens tenham o mesmo fim que Thiago, é algo que chama a atenção de qualquer observador. Depois de um grande esforço para se fixar bem em Porto Alegre, hoje a Fundação tem uma dúzia de núcleos espalhados pelo Rio Grande do Sul e mesmo fora do estado. Depois de uma experiência em São Paulo, abriu um núcleo em Santos, em maio de 2008, um outro em Vitória no Espírito Santo e pelo jeito não vai parar por aí. O número de convites para palestras, debates e mesmo de pedidos para montar "filiais" noutros estados é grande.

A Criança Segura tem sua origem nos Estados Unidos, onde foi criada em 1987 como *Safe Kids*, com o objetivo básico de oferecer proteção às crianças contra acidentes em geral. Evitar acidentes de trânsito é um dos pilares de sustentação da ONG,

mas não o único. No Brasil desde 2001 e com os mesmos objetivos, a Criança Segura atua em São Paulo, São José dos Campos, Jacareí, Recife e Curitiba. Em todas as cidades criou ótima reputação pela qualidade do serviço oferecido, pelas boas parcerias que construiu e pelos bons resultados já conseguidos.

Rua Viva tem sede em Belo Horizonte, mas atua em vários pontos do país. Sua principal âncora é a Mobilidade Sustentável que está no nome do Instituto e através dela prioriza modos coletivos e não-motorizados de transporte em relação ao automóvel. Um dos seus principais programas é *Um dia sem carro*, iniciado na Europa e já bastante divulgado em cidades brasileiras. Segurança no trânsito é uma das suas bandeiras, mas, como visto, não a única.

Pelo país afora vamos encontrar grupos, movimentos, entidades, órgãos governamentais ou não e até mesmo indivíduos, todos de alguma forma dando sua força à melhoria das condições de segurança no trânsito. Vários estão organizados, talvez não registrados como ONGs. Se procurarmos na Internet, veremos que há vários grupos de discussão envolvendo interessados em áreas específicas do trânsito e principalmente da segurança. São grupos interessantes já que se concentram mais em cima de tema de interesse comum e por isso podem aprofundá-lo mais.

Posso destacar ainda entidades formal ou informalmente inseridas em contextos municipais, como Conselhos de Trânsito, com a clara bandeira da segurança. Atuam como agrupamentos locais em favor da segurança no trânsito procurando mobilizar forças da cidade e, até onde sei, com bons resultados.

Surpreende que a turma da bicicleta não tenha mais visibilidade ou maior capacidade de mobilização. Segundo a Abraciclo (Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares), o Brasil possui uma frota estimada de 60 milhões de bicicletas e por isso é de causar admiração que não haja lideranças expressivas a ponto de fazer mais barulho em defesa de indefesos ciclistas. Está certo que há vários tipos de ciclistas: os de fim-de-semana, os esportistas, porém, segundo a Abraciclo, mais da metade da frota é usada como meio de transporte e este é um dado suficientemente expressivo.

Há grupos de cicloativistas em várias cidades brasileiras: Brasília-DF, Rio de Janeiro-RJ, São Paulo-SP, interior de São Paulo, Curitiba-PR, Belo Horizonte-MG, Florianópolis-SC, Porto Alegre-RS são algumas onde encontrei interessados. Na realidade são grupos que defendem o prazer do uso da bicicleta e não têm a segurança no trânsito do ciclista como prioridade básica. São os batalhadores pelos passeios ciclísticos, pelas ciclovias, ciclofaixas e que, adicionalmente, também se preocupam com os acidentes. Nos seus sites sempre há dicas de segurança no trânsito.

São peças de um mosaico interessante. É possível ver com clareza vários grupos, cada um voltado à sua modalidade preferida: há os ciclistas de fim-de-semana, os dos passeios ciclísticos, os das grandes pedaladas (grandes distâncias), os de competições e, entre outros, os que usam a bicicleta como meio de transporte. São estes os que mais se expõem aos perigos do trânsito urbano pela inexistência de redes de ciclovias ou ciclofaixas e que são vulneráveis em casos de acidentes com veículos que trafegam nas mesmas vias. São muitos e, me parece, os mais indefesos da violência do trânsito. Por serem indivíduos e não pertencer a qualquer grupo ou entidade, fazem parte do famoso "Salve-se quem puder!". Não me ocorre qualquer ONG/entidade exclusivamente voltada à segurança no trânsito desses usuários de bicicleta.

O cenário de entidades de voluntários e organizações não-governamentais mostra haver espaço para amplo desenvolvimento sobretudo para aqueles que tomarem o caminho da profissionalização ainda que sem fins lucrativos. Tenho a sensação de que nunca houve tantos recursos disponíveis para serem aplicados também nessas áreas.

Cada vez mais são necessárias as devidas estruturas para dar suporte à atividade como um todo, e constantemente são desenvolvidos mecanismos para acompanhar, controlar os investimentos e ter certeza de que estão sendo utilizados da maneira adequada. É uma constatação e ao mesmo tempo uma provocação às ONGs e aos voluntários que se dispõem a trilhar esses caminhos. A oportunidade é muito boa e o momento ótimo, porém exigem preparo, planejamento e estrutura adequada.





MUNICIPALIZAÇÃO E PROGRAMAS MUNICIPAIS

*O prefeito é responsável pelo trânsito, mesmo delegando as competências do Código de Trânsito Brasileiro a outro órgão.
(Denatran – Roteiro para implantação da municipalização do trânsito)*





reconizada pelo CTB, saudada como uma das grandes conquistas do setor, a municipalização do trânsito ainda não cumpriu totalmente sua função. Tempo para isso já houve – afinal, lá se vão mais de 10 anos.

Seus maiores defensores dirão que é o país que não está maduro para isso. Até posso concordar, parcialmente. Entretanto a municipalização mostra ser um problema multifacetado, de soluções nada simples e certamente demoradas. Algumas equações não foram resolvidas e preocupam.

Vamos lá: antes do CTB, dizia-se que o Brasil precisava de um “novo Código” para fazer as correções necessárias, modernizar o anterior, contextualizar com os novos tempos, etc. Veio o “novo CTB” e vemos que o filme é o mesmo, embora os personagens tenham mudado aqui e ali. A sociedade ficou mais atenta e nos primeiros momentos o trânsito realmente melhorou, notadamente nas maiores cidades, e principalmente por causa do valor alto das multas o número de infrações baixou bastante.

Passaram-se alguns anos e eis que vemos a repetição do velho filme, com as infrações voltando, acidentalidade e fatalidades crescendo e – pior que tudo – sem perspectivas de que a ordem seja retomada cedo e firmemente. A municipalização do trânsito, tida como uma boa solução para muitos problemas, não só não conseguiu resolver inúmeros deles como agravou a situação em muitas cidades.

É bom deixar claro que dificilmente alguém seria contra a municipalização do trânsito. As razões para isso – colocá-lo sob o comando das prefeituras – faziam todo o sentido, afinal de contas é nas cidades que o trânsito existe e é nelas que deve ser administrado. O que aparentemente aconteceu, de novo no país, e novamente no âmbito do trânsito, é que quem concebeu a municipalização não anteviu possíveis e previsíveis problemas que desafiam até hoje autoridades e estudiosos.

A parte que contemplava cidades médias e grandes está razoavelmente bem equacionada pois elas aderiram ao Sistema Nacional de Trânsito e, graças às estruturas montadas e com o valor das multas, conseguem equilibrar seus custos. Ainda há problemas que cresceram nesses 10 anos e que estão longe de serem resolvidos como o dos congestionamentos nas grandes cidades com todas as suas implicações sociais, econômicas e principalmente de saúde.

Estou ansioso por conhecer uma cidade brasileira que tenha cumprido à risca a determinação do artigo 320 do CTB de aplicar o valor das multas na sinalização, engenharia, policiamento, fiscalização e educação de trânsito. E olhe que em alguns estados os recursos levantados com multas de trânsito só perdem em volume para a arrecadação da Receita Federal – uma competição nunca imaginada. O uso do dinheiro, que deveria ser aplicado no trânsito, mas que é usado em atividades e ações para cobrir outros gastos nas administrações estaduais/municipais, é algo estarrecedor e recorrente.

Quando surgiu o CTB e foi anunciada a municipalização do trânsito procurou-se vender a idéia de que, a partir de então, e tendo uma fonte própria (dinheiro das multas na cidade), os prefeitos teriam a chance de gerir o seu próprio trânsito. Os recursos seriam expressivos e como “só poderiam ser aplicados em benefício do próprio trânsito” seria uma oportunidade e tanto para mostrar serviço. Como o Código deixava clara a responsabilidade do trânsito como sendo das prefeituras, os prefeitos deveriam assumi-lo ou fazer convênios – total ou parcial – com os Detrans, Polícias Militares, DERs dos seus estados, DNITT ou outros órgãos executivos municipais para que assumissem as diversas operações ligadas ao trânsito.

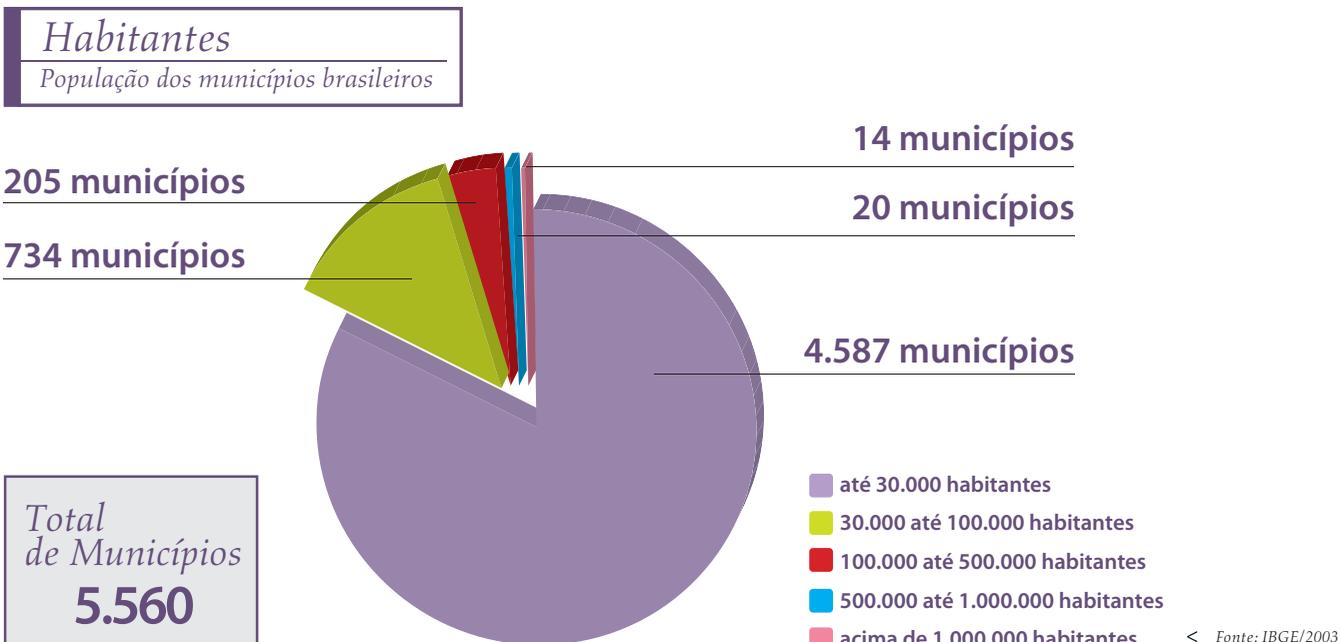
Na prática, o roteiro não foi bem seguido por nenhum dos lados. As cidades de maior porte, melhor estruturadas, não tinham razão para não aderir. Afinal, o trânsito é, ou deveria ser, uma das maiores preocupações de qualquer administração municipal, especialmente para cidades a partir de determinado tamanho.

Nas cidades pequenas foi diferente: fizeram e refizeram as contas para ver se realmente valia a pena e desistiram. Tenho a convicção de que muitos dos pequenos municípios sequer fizeram contas e pularam fora. Estou para dizer que muitos prefeitos ignoram até hoje suas responsabilidades sobre a gerência do trânsito e não têm idéia de como estruturar a sua prefeitura para cumprir o CTB.

O raciocínio é simples: dos 5.560 municípios brasileiros, pelo Censo de 2003 do IBGE, 5.012 tinham menos de 50.000 habitantes e 4.587 tinham menos de 30.000. Ora, um município, com menos de 30 mil habitantes não tem estrutura financeira nem de pessoal para montar um departamento de trânsito. Prefeitos dessas cidades não têm informações sobre como gerir

o trânsito do seu município.

Formalizar um convênio com o Detran do seu estado e com outros órgãos acaba sendo uma solução para o prefeito que não tinha idéia de que deveria assumir a “dor de cabeça” do trânsito.



Aí surge um outro quebra-cabeça complicadíssimo, com o qual o prefeito não contava e que pode ter sido um outro grande motivo para que não assumisse a municipalização: as multas. Numa cidade maior, o cidadão multado recorre, o processo vai para a JARI (Junta Administrativa de Recursos de Infração de Trânsito) e lá tem seu desdobramento. Numa cidade pequena, o cidadão leva a multa direto na casa do prefeito e pede para ele “dar um jeito”.

“Nenhum político quer ter um abacaxi desses nas mãos”, disse-me o responsável pelo trânsito de uma determinada cidade. “Isso é perda de votos na certa”, assevera. É um raciocínio que parece fazer sentido dentro da realidade política brasileira, onde interesses se misturam com facilidades e quando a ambição política fala mais alto que os laudos técnicos. Saí à cata de mais detalhes e informações sobre o assunto.

Procurei contatar alguns municípios pequenos pelo Brasil afora para entender seus problemas, suas angústias e suas soluções em relação à municipalização do trânsito. Entre outros falei com vários municípios do Rio Grande do Norte ao Rio Grande do Sul. Cidades diferentes em quase tudo, mas que têm em comum o mesmo número de habitantes – ao redor de 40.000 – e que não aderiram ao Sistema Nacional de Trânsito. Razões diferentes, realidades diferentes.

É possível perceber a resistência dos prefeitos para aderir ao SNT. O ônus político é grande e eles nem têm a certeza de que a própria população local queira. Aparentemente a sociedade ignora que o trânsito deve ser municipalizado e frotas de cerca de 8.000 veículos não chegam a ter um “problemão” de circulação de trânsito embora produzam quantidades razoáveis de acidentes.

Grande número de acidentes envolve motos. Como inúmeras outras cidades brasileiras, algumas das que contatei convivem com os mototaxistas, “solução” bem disseminada por este país afora. Em algumas cidades que visitei, conheci centrais de mototáxis razoavelmente bem organizadas, com bom nível de controle sobre as viagens, mas quase nenhum controle



Promoção Junte e
Ganhe
Parceria
RG Celulares

Junte R\$ 100 em compras e
podrá ganhar R\$
35 contra
o regulamento na loja RG

BOJA
WILSON

QUEDOS I

sobre a qualidade do mototaxista.

Nessas cidades menores a sociedade local, pacata, não mostra uma agressividade maior no trânsito, mas manifesta certo clamor de que haja mais segurança. Uma boa parte delas não sabe quantos acidentes ocorrem por mês ou por ano e nem se atrevem a “chutar” um eventual índice de fatalidades na cidade.

A maioria dessas cidades concorda que a municipalização faria muito bem a um grande número de municípios brasileiros. Os Detrans até que fazem algum esforço no sentido de empurrar os municípios para o Sistema Nacional de Trânsito, mas imaginam que as barreiras sejam muito altas e as prefeituras não conseguem saltá-las. Exemplo: educação de trânsito é algo da maior importância e, em cidades desse porte, fica praticamente na mão do que os CFCs fizerem.

Quis entender porque alguns desses municípios não fazem parte do Sistema Nacional de Trânsito. Alguns deles possuem boa situação econômica e certamente têm recursos para atender os pré-requisitos do SNT. Descobri, surpreso que em certos casos isso nem foi sequer cogitado. As prefeituras fazem convênios com o governo do estado envolvendo o Detran e a Polícia Militar, que coordenam o essencial relativo ao trânsito, e o assunto está “resolvido”. Sem dúvida faria bem a muitas cidades, mesmo pequenas, estruturar seus mecanismos de controle do trânsito e assumir o comando efetivo.

Foi isso que procurei ver em Timbó, no Vale do Itajaí, em Santa Catarina, uma cidade de cerca de 35 mil habitantes. Localizada numa região economicamente bastante ativa (40 km de Blumenau), Timbó possui frota de 20 mil veículos. Contrariamente a um grande número de cidades do seu porte, Timbó faz parte do SNT e parece não estar nada arrependida da opção feita.

Quando surgiu o CTB, a Prefeitura instituiu o Demutran (Departamento Municipal de Trânsito), a quem deu autonomia e autoridade. Criou então um Fundo Municipal de Trânsito, para onde são canalizados os recursos oriundos das multas aplicadas no município. Segundo o diretor do Demutran, Max Wilhelm Draeger, o prefeito não se envolve nos eventuais problemas de trânsito e assim o órgão pode cumprir o seu melhor papel e sem interferências.

Problemas de trânsito? “Claro, quem não os têm?”, responde Max, repetindo a ladainha brasileira do momento: as motos são um grande problema também em Timbó, mas não só elas. Com mais de 13.000 bicicletas, registradas (por bairros!), estas também são motivo de preocupação, mas em geral os acidentes são de pequena monta. Pelos registros do Demutran, o trânsito de Timbó teve quatro mortes em 2007 contra sete em 2006.

Max Draeger defende a municipalização do trânsito para pequenos municípios e acha que se os prefeitos deixarem a vaidade de lado podem obter bons resultados controlando seu próprio trânsito. É natural que municípios muito pequenos tenham mais dificuldades, mas sempre que haja vontade haverá formas de trabalhar.

Cita como exemplo os consórcios entre várias cidades vizinhas. Com eles, as prefeituras criam pequenas cooperativas de compras e podem adquirir materiais e até mesmo contratar profissionais – engenheiros, arquitetos, urbanistas – para trabalhos por preços muito melhores que se negociassem individualmente. É uma linha de ação que pode servir como exemplo a tantos outros municípios que buscam caminhos sem encontrar. Timbó acaba de comprar uma sede própria para abrigar o Demutran, em 2006 teve um grande esforço para implantar o “Aluno Guia” (para a segurança no trânsito nas entradas e saídas de escolas) e está implantando este ano a Escola Pública de Trânsito. No final da conversa, um sonho e uma importante reflexão:

“Nosso grande objetivo é implantar um bom sistema de educação de trânsito que nos permita beneficiar de um trânsito ainda mais ordeiro e com menos acidentes e menos multas”, afirma. E arremata: “Aliás, quanto maior for o número de multas, maior será a evidência de que não estamos administrando bem o trânsito!”. Uma boa lembrança!



Menores cidades – maiores fatalidades

Um dado que chamou a atenção foi divulgado pelo SIM (Sistema de Informação sobre Mortalidade), do Departamento de Análise de Situação de Saúde, da Secretaria de Vigilância em Saúde do Ministério da Saúde, em 2007. No documento *Mortalidade por acidentes de transporte terrestre no Brasil*, o Ministério da Saúde faz um recorte da acidentalidade no trânsito brasileiro dentro do preocupante cenário nacional de causas de fatalidades.

Fonte: Denatran – v
Abril 2009

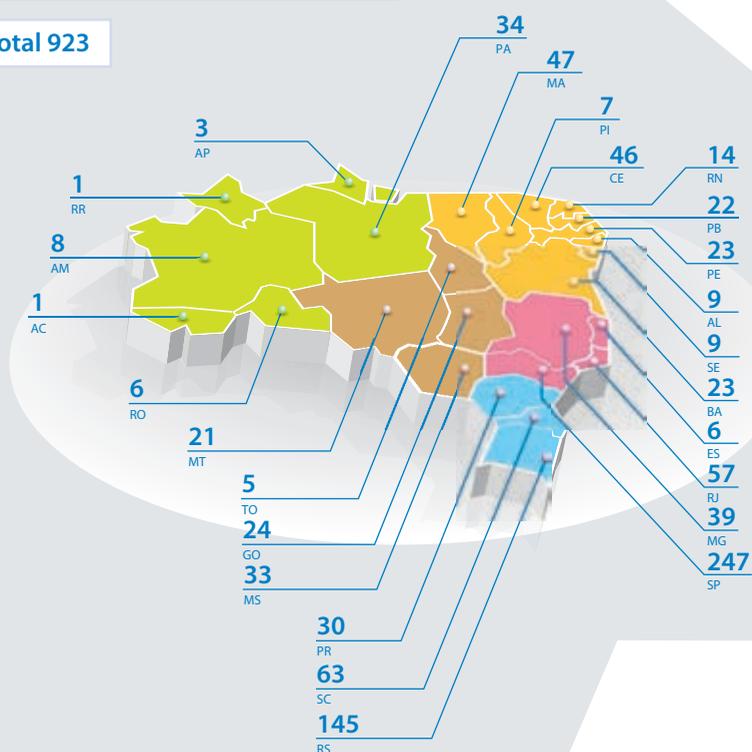
O que surpreende é a escalada do crescimento das fatalidades no trânsito nas cidades de menor porte. Depreende-se com facilidade que as cidades médias e grandes, de uma forma ou de outra, têm (algum) controle de seu trânsito e seus acidentes. Nos pequenos municípios é que se encontra realmente o problema.

Antes do CTB os Detrans davam assistência aos municípios do estado, o que era de grande valor principalmente para aqueles que não tinham recursos suficientes para organizar seu trânsito. Com a chegada do Código, a nova divisão de responsabilidades liberou mais os Detrans em razão da municipalização do trânsito, diminuindo sua presença nas cidades de menor porte.

Pois é nesse grupo de cidades que os acidentes fatais estão, proporcionalmente, ocorrendo em maior intensidade no Brasil. Segundo os dados do SIM, os municípios de pequeno porte (até 20.000 habitantes), que concentram 18,5% da população brasileira, respondem por 19,3% dos óbitos por acidentes de trânsito no país. Já os municípios de 20 a 100 mil habitantes, que respondem por 24,4% da população, apresentam 30,9% dos óbitos. Pelo jeito, esses dados passaram ao largo dos debates sobre a segurança no

Sistema Nacional de Trânsito Número de Municípios Integrados

Total 923





trânsito no Brasil pois quase nada se viu ou ouviu a respeito.

A leitura que tenho do quadro é que os idealizadores do CTB não imaginaram esse cenário. Porém, o que me surpreende mais é que, passados 10 anos, não se tenha esboçado alguma reação para reparar essa situação que só tende a agravar.

Como trânsito não é prioridade nem nas médias e grandes cidades, não serão os municípios nanicos que irão se preocupar com ele, embora sejam grandemente prejudicados. Como cidade pequena normalmente não tem uma sociedade local muito ativa nem mídia forte, o assunto não repercute, mas não poderia passar em branco já que, com o andar do tempo, os acidentes e fatalidades no trânsito só irão aumentar se não forem atacados.

Dentro do novo quadro de responsabilidades, quem deve tomar a iniciativa? Pelo que diz o CTB, a responsabilidade é das prefeituras mas não creio que delas partirá algum tipo de ação ou de reação. Do governo federal não consigo imaginar tampouco. Restam, assim, os governos estaduais, que dispõem de mecanismos para colocar o dedo na ferida por meio de uma força-tarefa composta pelas secretarias de Segurança Pública, Obras, Infra-estrutura, Interior, Comunicação Social, Detrans, DERs e outros órgãos. Por sua vez, os governos estaduais têm se distanciado muito dos esforços pela implementação de uma nova ordem no trânsito brasileiro, depois do CTB. Está aí uma oportunidade para agir e se redimir.

A municipalização do trânsito ainda está a dever no balanço de resultados do CTB embora tenha trazido algumas surpresas agradáveis. O número de municípios que aderiram ao Sistema Nacional de Trânsito – até a metade de julho de 2008 eram 886 – poderia ser bem maior. O que realmente me preocupa é o fato de os municípios ausentes do SNT estarem desprovidos de suporte e não terem perspectivas dignas da população que neles vivem.

A municipalização do trânsito ainda está a dever no balanço de resultados do CTB, embora tenha trazido algumas surpresas agradáveis. O número de municípios que aderiram ao Sistema Nacional de Trânsito – até a metade de julho de 2008 eram 886 – poderia ser bem maior. O que realmente me preocupa é o fato de os municípios ausentes do SNT estarem desprovidos de suporte e não terem perspectivas dignas para a população que neles vivem.





A INDÚSTRIA DA MULTA EXISTE?

O problema está na fiscalização efetiva ou no efetivo de fiscalização? (Maura Moro – Diretran, Curitiba-PR)







.130.000 citações. Esse seria o resultado aproximado de sua busca no Google se você pesquisasse em junho de 2008 “A indústria da multa” na Internet. E ali veria de tudo: ataques esganiçados, defesas apaixonadas, críticas infundadas, comentários sensatos. Aparentemente todo mundo cheio de razões tanto para destruir como para preservar.

Seja como for, esse terá sido, na minha opinião, um dos capítulos mais tristes dos primeiros 10 anos do CTB. Triste pela incompreensão de muitos, lamentável pela eventual e desastrada atuação daqueles que deram motivos aos que ergueram suas vozes contra e infeliz para aqueles que, desavisadamente, optaram por apoiar um movimento contra algo que tinha objetivos tão nobres e tão significativos como salvar vidas e colocar ordem no trânsito. Por aí já dá para ver que estou do lado da defesa e nem poderia ser diferente.

De tudo o que aconteceu nesses últimos 10 anos de trânsito no Brasil, o episódio da “indústria da multa” foi a batalha perdida que mais doeu. Doeu porque atrasou mais ainda um processo que por si mesmo já não era fácil e que por inércia tinha natural dificuldade mobilizadora. A natureza do Código era de colocar ordem no trânsito e isso implica mudar comportamentos. Ora, ninguém, em tempo algum, gostou de ver seus hábitos alterados por força de leis, sejam quais forem. Dizemos que somos a favor das mudanças, mas sempre queremos que os outros mudem antes de nós.

O trabalho duro, difícil, de implantação do Código, acabou sendo atrapalhado ainda mais pela “vitória do grito” da “indústria da multa”. Que vitória foi essa?

Na ânsia de enquadrar infratores contumazes, órgãos públicos descobriram na sinalização eletrônica uma das formas legais mais eficazes de segurar os transgressores das leis do trânsito, notadamente no quesito velocidade. Isso servia para rodovias e para as cidades. Vale dizer que a chegada da eletrônica para ajudar a controlar o trânsito foi de extremo valor e sem questionamento.

Como as multas começaram a doer forte no bolso das pessoas, estas começaram a reagir e a contestar não a fiscalização em si, mas os exageros que entendiam estar sendo cometidos. Protestos contra radares escondidos em locais discutíveis nas avenidas de maior velocidade e contra o excesso de multas por parte da guarda de trânsito foram se avolumando até conseguirem impor o que se convencionou chamar de “indústria da multa”.

Os governos – todos – responsáveis pelo trânsito seguro, justo e salutar foram de uma incapacidade notável para perceber e reagir aos ataques que, mal ou bem, tinham sido bem desferidos e acertado na mosca pois boa parte da imprensa e da sociedade comprou a briga. Até houve um esboço de reação do pessoal do trânsito alegando que “não havia uma ‘indústria da multa’ mas, sim, uma ‘indústria da infração’”, asseverando que a primeira não sobreviveria sem a segunda. O argumento da defesa era forte e válido mas os alto-falantes da turma de ataque eram muito mais fortes e conseguiam muito maior repercussão.

Todos sabemos que na vida é assim: se os fatos não batem com as versões, pior para os fatos. Uma versão bem construída, e bem divulgada, supera em muito os fatos não bem divulgados. Essa é a essência da batalha perdida da “indústria da multa”.

Hoje, os prejuízos são enormes, o atraso, imensurável. Não bastassem os outros problemas na implantação do CTB, ainda temos que nos defrontar com esse, ocorrido numa tremenda vacilada por parte do aparelho governamental a quem caberia zelar pelo bom andamento. Isso tudo dá uma idéia de quão difícil é lutar por certas causas no Brasil.

Esse lamentável episódio serve para mostrar como certas coisas não podem e nem devem ser feitas. No caso do trânsito, trazido no bojo do CTB, a lição é esta: não basta ter um novo Código, bem pensado, nem que ele tenha o apoio generalizado da sociedade, como foi o caso. É fundamental que tenha uma implantação bem planejada, que seus passos tenham sido estudados em detalhes, com atribuições e responsabilidades bem definidas e principalmente que tenha uma eficiente coordenação executiva durante todo o período de maturação. Qualquer vacilo ou negligência e tudo pode ir por água abaixo.

O que vimos na história do CTB foi uma sucessão de problemas: primeiro, ficou um tempo enorme sendo discutido pelos técnicos na formulação do “Código ideal”; depois, outro longo tempo em processo de aprovação no Congresso, onde sofreu grandes alterações. Na hora da implementação, foi apresentado à sociedade sem a devida preparação. Finalmente, não teve a coordenação executiva, indispensável para um projeto dessa natureza e do alcance preconizado. Apesar de tudo, foi bem



aceito pela sociedade e ganhou respaldo dos meios de comunicação, que praticamente o sustentaram durante bom tempo. Quando se pergunta sobre o papel e o envolvimento do Denatran nas cidades menores, é possível perceber até certo esforço para entender de quem se está falando, dada a distância que separa os municípios (pequenos) do órgão máximo do trânsito brasileiro. É fácil perceber que faltou ao governo preparar melhor a sociedade para o novo Código que viria. De verdade o grande estardalhaço sobre o “novo Código”, notadamente sobre o valor das multas, foi feito pela imprensa, sendo que uma longa e bem embasada campanha publicitária teria feito todo o sentido e toda a diferença.

Qualquer grande programa, grande ação nacional, que mexa com o conjunto da sociedade, requer um planejamento básico e um meticuloso trabalho com as bases para melhor entender e acatar as propostas. O governo federal tem todas as ferramentas para fazer o trabalho e, além de ter os meios, tem a obrigação de fazê-lo. Recursos financeiros, teria do mesmo jeito – era só usar parte do dinheiro destinado à educação de trânsito **que fica “contingenciado” nos seus cofres todos os anos** e seria mais que suficiente para uma boa campanha de introdução.

O fato é que, ao fazer de forma incompleta, o governo não cumpre sua função maior e também não contribui para o nosso trânsito. Recuperar o terreno perdido não significa apenas redobrar os esforços como também novos investimentos em recursos humanos e materiais.

Esse é apenas mais um dos desafios que enfrenta o nosso trânsito para se impor, para estar à altura do atual nível de desenvolvimento do país. A “indústria da multa” pode perfeitamente acabar se a indústria da eficiência for mais efetiva. Não é nada difícil imaginar a imensa dificuldade enfrentada pelo Denatran para fazer face a todos os problemas do trânsito brasileiro, com suas características regionais, suas semelhanças e dessemelhanças. Todos sabemos que o jogo é realmente difícil.

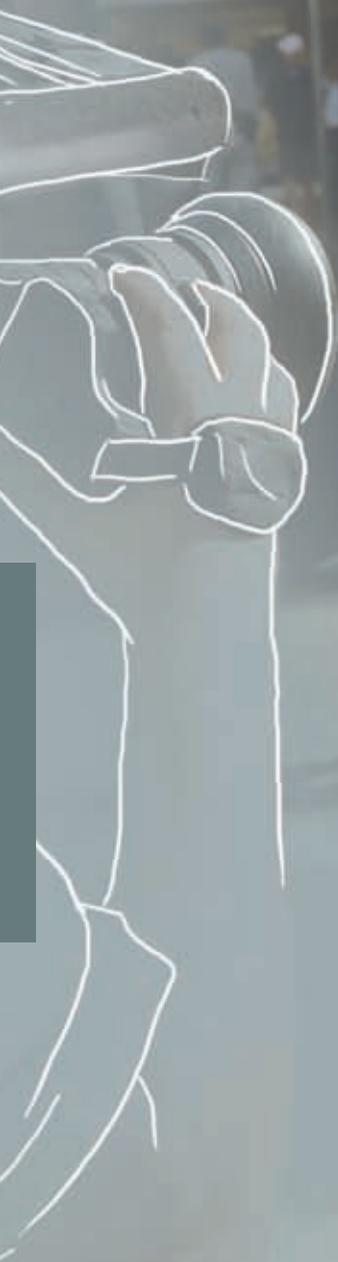
Neste ponto me parece essencial lembrar o que dizia o estadista britânico Winston Churchill, debaixo do bombardeio alemão durante a Segunda Guerra Mundial: “O importante não é fazer apenas o que é possível, mas fazer o necessário”. Afinal, estamos no meio de uma guerra não declarada, que mata mais do que qualquer outra e não podemos nos conformar com a explicação de que estamos fazendo apenas o possível. O papel das lideranças e da sociedade é pressionar governos e responsáveis a fazer o necessário e aqui o essencial é dar segurança, fluidez e seriedade ao trânsito.





A BATALHA DA COMUNICAÇÃO E O INTERESSE DA MÍDIA

*Governo federal vai investir todos os recursos das multas em ações no trânsito.
(Manchete dos sonhos do jornalista Alencar Izidoro, da Folha de São Paulo)*





e o Brasil está mais preocupado hoje para a problemática do trânsito, boa parte do mérito deve-se ao despertar dos meios de comunicação. Foi graças à veiculação de idéias, dos debates, dos artigos que boa parte da sociedade brasileira se deu conta dos problemas do trânsito e dos movimentos para buscar soluções.

Em 1987, quando contatava jornalistas de qualquer veículo e de qualquer ponto do país para falar do tema – na época estávamos lançando o Programa Volvo de Segurança no Trânsito – sentia estar abordando um tema claramente novo, mas ao mesmo tempo importante para eles e que iria se tornar assunto permanente para os meios de comunicação.

Não tínhamos dados confiáveis à mão, porém a realidade que descrevíamos era suficiente para que entendessem a gravidade da situação e passassem a discuti-la em suas páginas ou seus espaços. E o fizeram, tanto que hoje é pauta praticamente obrigatória de qualquer veículo.

“Tudo bem” – dirá você, leitor – “mas a imprensa nada mais fez do que cumprir o que era seu verdadeiro papel!”. Absolutamente verdadeiro. Mas fez. Tem tanta gente que deveria também fazer seu papel e não faz...

Na verdade, como jornalista que sempre fui e continuo sendo, sinto que o que aconteceu com a imprensa brasileira em relação ao trânsito está muito em linha com os ventos da globalização e as novas pautas para os jornalistas: o mundo passou a pautar mais os direitos humanos, direitos do consumidor, a questão ambiental, direitos da criança, direitos da mulher, igualdade social, assédio sexual e assim por diante. Nesse contexto, a questão do trânsito, com seu impacto sobre a qualidade de vida da população, como fator angustiante para todos os tipos de usuários, como motivo de dor e tristeza para milhares de famílias, sem falar no fardo econômico para a Nação, para o setor privado e para a sociedade, possuía todos os elementos para se tornar tema permanente nos jornais, rádios, televisões e, mais tarde, na Internet.

O bom dessa história é que, como todos os demais que participavam daquele esforço inicial pela segurança no trânsito, a imprensa também foi aprendendo a lidar com o tema e logo percebeu que se tratava de um campo inesgotável de cobertura, com abordagens possíveis em todos os setores de atividades e do mais amplo interesse social. Exemplo: analisando os trabalhos que concorreram ao Prêmio Volvo de Segurança no Trânsito ao longo desses 20 anos na categoria Imprensa, vemos uma quantidade enorme de matérias com enfoque social, econômico, educativo, comportamental, engenharia, tecnologia, etc.

Para os veículos isso também foi positivo. O trânsito, que até então era praticamente assunto só nas páginas policiais, passou a freqüentar outras sessões dos jornais, indo muitas vezes para os setores mais nobres, como os espaços reservados aos editoriais, ao lado dos grandes assuntos nacionais do momento. Nesse sentido, pode-se dizer que o tema teve o reconhecimento que se esperava por parte de um dos públicos-alvos mais importantes que são os meios de comunicação. Sem eles, seria muitíssimo mais complicado atingir outros setores da sociedade.

Hoje constatamos que o assunto já faz parte do cotidiano dos veículos de comunicação e, doravante, já não é mais questão de “vender” segurança no trânsito, mas sim de sustentá-la com pautas boas e que rendam matérias interessantes. Não podemos esquecer que a notícia é o oxigênio da imprensa e para que possamos colocar mais segurança nas páginas dos jornais precisamos oferecer boas sugestões, fatos importantes, abordagens interessantes, bons entrevistados e, sempre, novidades.

Passei os últimos 17 anos tocando minha consultoria em comunicação empresarial e nesse período desenvolvi vários produtos. Nos cursos de *Media training*, um treinamento para melhorar o relacionamento profissional entre executivos, políticos e empresários com os jornalistas, uma das grandes dificuldades que tinha era de explicar com clareza e simplicidade o que é notícia, aparentemente algo tão simples e tão fácil. “Notícia não é o que aparece no jornal?”, vez por outra questionavam empresários surpresos. Sim, mas a questão era: **como** ser notícia? E por isso fazíamos aqueles trabalhos.

Um dia, lendo o livro *Como ver noticiário de televisão*, escrito por dois norte-americanos, fiquei surpreso com a singeleza da explicação do que é notícia. Num capítulo que tem exatamente este título (O que é notícia), os autores Neil Postman e Steve Powers dissecam os meandros do jornalismo e explicam que, simplesmente, “notícia é tudo aquilo que o jornalista acha que é notícia...”. Estontantemente singelo! Na verdade, os autores esclarecem que estavam parafraseando o escritor

Oliver Wendell Holmes, também poeta e médico norte-americano que definiu justiça como sendo “tudo aquilo que o tribunal decide que é justiça”.

Por que estou escrevendo sobre isso aqui? Para desmistificar um pouco o trabalho dos repórteres e para sugerir e até encorajar você, leitor, que se interessa pelo tema e que mantenha relações com a imprensa, como interessar jornalistas a cobrir a segurança no trânsito.

Se você não possui um assessor de imprensa, um amigo jornalista, mas gostaria de ver um tema de segurança no trânsito tratado pela imprensa, faça você mesmo(a) o contato. Ligue para o veículo de comunicação da sua cidade e passe os dados que julga essenciais para uma reportagem. O jornalista poderá lhe pedir mais detalhes que talvez você deva buscar. Pelo menos, você já o interessou pelo assunto. O pior que poderá acontecer é o veículo não se interessar naquele momento mas deixará a porta aberta para uma outra oportunidade. Aí será a sua vez de analisar o que poderá ter faltado na vez anterior e, então, procurar ser mais completo.

O que não devemos é reclamar que a imprensa não nos dá espaço ou não tem sensibilidade para cobrir trânsito, como ouço muitas vezes. O papel da imprensa não é “dar colher de chá” para o trânsito ou qualquer assunto, mas preencher seus espaços com assuntos de efetivo interesse do seu público. Nosso papel será o de levantar bons assuntos que temos na área e saber oferecê-los à imprensa. Desse modo, damos ao jornalista o que ele precisa – notícia – e ganhamos, em troca, os espaços que buscamos para destacar o trânsito. Esse é o nome do jogo.

Todas as entidades ligadas à segurança no trânsito deveriam se preocupar muito mais com a divulgação das suas atividades, procurando sempre envolver um número crescente de interessados. A imprensa sempre terá interesse em cobrir eventos locais, de interesse da comunidade – só precisa ser informada com a devida antecedência.

Não há razão para paparicar jornalistas na cobertura de eventos de trânsito, mas devemos oferecer-lhe atenção correta, prestando as informações necessárias e disponibilizando alguém para ajudar na coleta das informações e de entrevistas. No meu tempo de assessor de imprensa na Volvo, sempre encarei os jornalistas como “clientes”, dando-lhes a atenção que dedicava aos que se interessavam pelos produtos da empresa, sem jamais chegar à bajulação ou exageros. Um bom tratamento é o quanto deseja o profissional para fazer seu trabalho. Se oferecer boas condições para que a imprensa possa desempenhar sua função é bem provável que você terá um bom retorno para o investimento que teve em relação a ela.

Lembre-se que quando um repórter chega para produzir uma matéria ele procura responder às cinco perguntas básicas do jornalismo: **O que, quem, onde, quando e por quê?** Se você puder ter prontas respostas para outras perguntas como quanto, com quem e outras mais, será ainda melhor. Não se preocupe se você não é nem tem jeito de jornalista, o essencial é que tenha a informação que ele(a) precisa. Seu esforço conta e muito.

Não podemos perder de vista que a vitória da guerra da segurança no trânsito passa obrigatoriamente pela conquista



da batalha da comunicação. Se formos mais eficientes, mais consistentes, mais completos no campo da comunicação, provavelmente nosso grande objetivo de ter um trânsito melhor, mais seguro, será realizado.

Embora precisemos saber “vender nosso peixe”, é bom separar a comunicação da propaganda ou do que se convencionou chamar por aí fora de “marketing”. Não se trata de querer vender a qualquer custo e muito menos de escamotear a verdade e os fatos. Lembro de uma regrinha simples passada há muito tempo por um professor de marketing, que se aplica perfeitamente nos programas de trânsito: para vender alguma coisa é preciso SER, PARECER e... APARECER. Digo que se aplicam às ações de segurança no trânsito pois para poder melhorar o trânsito é essencial contar com um número crescentemente maior de interessados e, assim, os três verbos acima são vitais.

Estamos mexendo com um tipo de produto – trânsito – cuja associação imediata é feita geralmente com coisas negativas como restrições, punições, limitações, mudanças de comportamento, etc. O ponto de partida da mensagem do trânsito deve se concentrar no lado positivo dele, no que ele significa de bom, de construtivo, no que pode contribuir para a melhoria da qualidade de vida das pessoas, da sociedade, de todos.

Como disse num capítulo anterior, este é um dos erros que vejo no comportamento de boa parte da comunidade ligada ao trânsito: vivemos falando mal dele o tempo todo. Ora, como vamos vender bem algo do qual falamos mal? Não há lógica nisso! O máximo que conseguiremos fazer é lograr os outros, pois nós mesmos não acreditamos no que dizemos. Dessa maneira a conta não fecha e isso ajuda a explicar porque nossas dificuldades são grandes.

Novamente, sinto a falta de um comando firme para o campo da segurança no trânsito, que ofereça à comunidade linhas de pensamento e de atuação que mostrem o caminho do bom resultado. Infelizmente desconheço no Brasil a existência de um trabalho mais profundo, mais sério, mais detalhado, que seja capaz de ajudar grupos que trabalhem pela segurança no trânsito a disseminar com mais eficácia os conceitos de segurança no trânsito e os benefícios que pode oferecer ao país.



...a lei falha, vale o bom s...

M VIGOR HÁ 10 ANOS, COMPLETADOS NO DIA 21 DO MÊS ASSADO, O CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO (CTB) ainda tem pontos omissos. Nos casos em que a lei dá margem a dúvidas, deve prevalecer o bom senso. O avanço do sinal vermelho considerado infração gravíssima, punida com multa de R\$ 91,54 e perda de sete pontos na carteira de habilitação. Já o amarelo é um sinal de advertência, indicando que o semáforo vai passar para o sinal vermelho. O CTB diz que o motorista deve parar, salvo se isso resultar em situação de perigo, mas não prevê punição para o motorista que passa no amarelo.

O que fazer? "Quando falamos em segurança, a reação mais prudente é tomar o amarelo como indicativo de que se deve parar", explica o advogado e professor Marcelo José...

ça para o vermelho. "O maior número de acidentes em cruzamentos ocorre em locais semaforizados e o motivo da colisão é o avanço de sinal", adverte. "Se ficar amarelo, não acelere: pare."

Ignorar o semáforo só é permitido quando há no local a orientação de um agente de trânsito. Neste caso, vale o que o agente orientar. Havendo fiscalização eletrônica, o agente deverá informar o setor responsável para que as autuações feitas pelo equipamento sejam ignoradas.

Furos na lei

A instrutora teórica da Auto-Escola Silva, Alessandra Oville Couto, aponta outros buracos no CTB. "Quem tem apenas a permissão para dirigir por 12 meses, só obtém a carteira de habilitação se não cometer infração gravíssima...

Trânsito

Motorista só respeita média de velocidade perto de radar

Reportagem da Gazeta do Povo

...des superiores à estabelecida para a via, que...

...contrário da lombada eletrônica, o radar é um instrumento de monitoramento para que a velocidade estabelecida seja respeitada em toda a via. Quando os radares são sinalizados, a velocidade média acaba não se reduzindo tanto porque os motoristas aumentam a velocidade na retomada para recuperar o tempo perdido", afirma o consultor em trânsito e professor de Direito de Graduação das Faculdades Integradas Curitiba, Marcelo Araújo. No entanto, a atual diretora da Diretran, Rosângela Battista, defende o sistema de...



Rigidez no combate ao álcool cresce no mundo

DA REPORTAGEM LOCAL DE BUENOS AIRES DE NOVA YORK

Assim como Brasil, diversos países do mundo, da Europa aos EUA e aos vizinhos do Mercosul, têm mudado suas legislações de trânsito ou adotado programas mais rigorosos para combater o consumo de álcool por motoristas.

Em alguns países, um dos contraditórios da legislação brasileira, que, segundo juristas, ao submeter o condutor ao bafômetro, a exame de sangue ou ainda testes clínicos no IML (Instituto Médico Legal) estaria obrigando-o a produzir provas contra si mesmo, é contornado pela presunção da culpa.

Nos EUA, caso o motorista se recuse a passar pela medição, o policial pode presumir a embriaguez e apreender o carro e a licença, além de prender o condutor, que terá as mesmas penalidades de quem foi reprovado no bafômetro. Na Argentina, a situação é semelhante.

Em Buenos Aires, a prefeitura implantou em maio um novo programa para reduzir a quantidade de acidentes de carro provocados por motoristas que bebem antes de dirigir.

Segundo o novo projeto, os condutores reprovados no teste do bafômetro devem pagar uma multa de 200 a 2.000 pesos (R\$ 106 e R\$ 1.060) e terão os carros apreendidos, mas podem voltar no dia seguinte...

LEI SECA NO MUNDO

Nova legislação brasileira está entre as mais rígidas

NÍVEIS DE ÁLCOOL TOLERADOS NO MUNDO PARA MOTORISTAS
Em decigramas por litro de sangue

Reino Unido	8
Estados Unidos	8
Argentina	5
França	5
BRASIL	2
Noruega	2
Suécia	2

*Em alguns Estados varia até 30 mg/l



Foto: Imagem/Imagem/Corbis via Alamy Photos

registram índices entre cinco e oito e permitem que o motorista espere uma hora para depois fazer uma nova prova.

Noruega

Um dos países mais rígidos na tolerância do álcool ao volante, a Noruega também foi a primeira a criar uma legislação específica, em 1936, e hoje tem as leis mais combativas de toda a Europa. Lá, o limite é de dois decigramas de álcool por litro de sangue, o mesmo do Brasil.

Acima disso, o motorista é preso por ao menos três semanas, com trabalho na cadeia, e perde o direito de dirigir por ao menos um ano. Em caso de reincidência, a perda da carteira de habilitação é permanente. O condutor norueguês...

riedade no país foi o do milionário Kjetil Ûleberg, 55, que, depois de passar a noite bebendo vinho com amigos, foi flagrado na manhã seguinte numa blitz de trânsito. O teste do bafômetro indicou sete decigramas de álcool por litro de sangue. Resultado: multa equivalente a R\$ 136 mil, perda da habilitação por três anos e trabalho forçado de cortar lenha por 30 dias. "Aprendi a lição", disse ao jornal "Aftenposten".

França

O nível de tolerância da já rigorosa legislação francesa para o consumo de álcool por motoristas ganhará um incremento no próximo ano: todos os bares que ficam abertos até as 2h terão que instalar bafômetros para que os clientes possam fazer testes antes de ir embora. Além disso, a fiscaliza-

ção do consumo de álcool por motoristas segue procedimentos bem próximos aos estabelecidos pela nova lei brasileira. A diferença está no valor das multas —que é bem superior em países como França e Reino Unido— e nos testes de álcool tolerados —que chega a ser quatro vezes maior por lá.

Pela lei francesa, o motorista parado em uma blitz deve se submeter ao exame do bafômetro, caso o policial julgue necessário. Caso recuse, ele fica obrigado a fazer um exame de sangue para comprovar o teor de álcool consumido.

A penalidade para níveis entre 0,5 miligramas de álcool por litro de ar expirado (mg/l) e 0,8 mg/l é de € 135. Acima de disso, a multa é de € 4.500 e detenção de até dois anos.

No Reino Unido, além do bafômetro, a polícia pode obrigar motoristas que aparentem estar bêbados a exames de urina ou de sangue para verificar o teor alcoólico ingerido.

Caso se recuse a fazer o exame determinado pela polícia, o condutor pode ser preso por até seis meses, além de receber multa de 5 mil libras (cerca de R\$ 15.800) e perder o direito de dirigir por um ano.

Se parado pela polícia nos EUA, o condutor é obrigado a fazer o teste do bafômetro. Se passar do limite, vai para a cadeia, de onde sai mediante fiança, cujo valor varia conforme o Estado americano —em Nova York, por exemplo, é de US\$ 200 (R\$ 318); em Ohio, de US\$ 100 (R\$ 159).

ATIVIDADE

...acha que o monitoramento de vias por radares de velocidade ajuda a reduzir os acidentes?

...publicado no site g1.globo.com

Folha de Londrina (Caderno: Opinião, p. 3) Curitiba 15.06.08

Segurança nas rodovias depende de motoristas

Rodovias do Paraná não acompanham segurança nos últimos anos em trânsito da UFPR

Marco Feltrin
Reportagem Local

Um levantamento do IBGE mostrou que o Paraná é o segundo estado brasileiro que mais mata no trânsito, com 31 vítimas fatais de acidentes para cada grupo de 100 mil habitantes.

Em entrevista à FOLHA, o especialista em transportes da Universidade Federal do Paraná (UFPR), Eduardo Rattion, faz uma análise da situação do trânsito no estado, afirmando que a infraestrutura das vias urbanas e rodovias não acompanhou o crescimento no número de veículos.

O engenheiro garante ainda que a fiscalização rigorosa, com utilização de radares, é a única forma de conscientizar os motoristas. "Enquanto não houver mecanismos de redução de velocidade espalhados pelos municípios, vamos continuar tendo um alto índice de acidentes".

O Paraná é o segundo estado do Brasil com maior número de mortes no trânsito. Como o senhor avalia esta posição?

Em primeiro lugar, é preciso levar em conta que os acidentes acontecem por vários fatores, desde a desatenção do motorista até a sinalização, de má qualidade, e a falta de manutenção das estradas.



...a contra o sono



A FALTA DE ESTATÍSTICAS

*O dado está para a informação assim como a cana-de-açúcar está para o açúcar. Você não adoça seu cafezinho com um feixe de cana.
(Sebastião Amorim – estatístico)*





e você não conhece bem um problema, como espera resolvê-lo?” Essa pergunta, tão simples quanto objetiva, dá a exata dimensão da complexidade brasileira para enquadrar o trânsito, torná-lo mais seguro e menos violento. A falta de números confiáveis sempre é apresentada como uma das principais razões para explicar porque não temos uma ação nacional bem coordenada de combate à violência do trânsito.

Na verdade, nunca fomos um país que desse a devida importância à produção e estudos de estatísticas. Mesmo no setor privado, onde essa verdade já não é tão forte, ainda se vê muitas empresas com grandes dificuldades.

Deve-se reconhecer que, em alguns aspectos, o governo melhorou bastante e sobre certos setores o controle está num nível quase ótimo. Contudo, em outras áreas o progresso ainda está por chegar. Esse é o caso das estatísticas, dos estudos de dados que ajudariam a Administração Pública a deslanchar políticas que afetariam sobremaneira a vida nacional. Há que se reconhecer ainda os problemas de orçamentos governamentais magros, que não permitem passos mais ousados no caminho da modernização.

Torço para encontrar mais prefeituras que tenham gerentes de cidade em seus quadros, com formação em administração pública e devidamente habilitados para o exercício da gestão pública, prestando serviços de excelência à sociedade. Já existem no Brasil cursos de pós-graduação nessa área. A Fundação Armando Álvares Penteado (FAAP), de São Paulo, oferece cursos em algumas cidades brasileiras e se orgulha de haver contribuído com mais de 20 prefeituras com egressos de seus cursos. Foram mais de 2.200 alunos atuando como agentes multiplicadores qualificados a inovar as administrações municipais, atuando com mais eficiência e menor custo.

O desafio está em encontrar prefeitos eleitos com o compromisso de cuidar do desenvolvimento da cidade, a recorrer a técnicos de nível para não cometer erros que podem custar muito às suas cidades mais à frente.

Nesse sentido, Curitiba, onde moro, é um exemplo. Apontada há décadas como um modelo de soluções urbanísticas, poucos sabem que o trabalho que resultou na “Curitiba de hoje”, começou de fato no início da década de 1940, ainda durante a Segunda Guerra Mundial. Foi quando o urbanista e arquiteto francês Alfredo Agache chegou para dar uma nova ordenação ao espaço urbano de Curitiba. Seu plano priorizava o saneamento, descongestionamento de vias (já naquela época!) e a estruturação de bairros para permitir o desenvolvimento da vida social e comercial.

A sorte de Curitiba foi a de ter tido prefeitos mais técnicos, mais comprometidos com a infra-estrutura da cidade, com o desenvolvimento urbano. Os ventos que mudaram um pouco a face de Curitiba chegaram quando a cidade passou a ter prefeitos políticos que, coincidentemente, passaram a enfrentar uma nova realidade econômica e social e que pode tê-los forçado a mudar a rota de direção e por isso Curitiba tem pagado um preço alto.

Voltando ao tema central deste capítulo, é essencial ter domínio sobre o desenvolvimento da cidade baseado em dados claros e confiáveis. No caso do trânsito, não é nada diferente: o órgão encarregado do trânsito deve ter controle sobre fluxo e segurança no trânsito, identificará locais de congestionamentos e estrangulamentos, bem como os pontos críticos onde acontecem acidentes além do normal e recomendará soluções. Na teoria é simples. Como muitas cidades não têm estatísticas confiáveis, simplesmente permitem a erosão de sistemas que já funcionaram melhor e para recuperar mais à frente terão de fazer sacrifícios impensáveis.

Chamo a atenção do leitor para a entrevista do estatístico Sebastião Amorim, de Campinas, que fez parte das equipes do IPEA que desenvolveram os estudos sobre custos econômicos e sociais dos acidentes de trânsito no Brasil. Ele mostra com clareza que não nos empenhamos mais em desenvolver estatísticas de trânsito por acharmos ser complexo e caro. Ele prova que a afirmativa não é verdadeira. Muitas vezes é melhor e até mais confiável fazer estatística por amostragem do que pretender ter em mãos 100% dos dados que julgamos indispensáveis.

Entende que com 1% dos dados sobre acidentes à mão é possível fazer um diagnóstico perfeitamente confiável. E isso vale para qualquer nível de governo, principalmente os municipais. Por isso, imagino que seja muito mais por desconhecimento que por qualquer outra causa que não usamos mais a ferramenta da estatística no nosso meio.

O que impressiona é que a indústria da segurança no trânsito no Brasil, que ocupa um universo de muitos bilhões de



dólares, que sabe obviamente mexer com estatísticas, não tenha esboçado um projeto que tornasse possível conhecer melhor a nossa realidade. É incompreensível que o país perca 30 bilhões de reais por ano com acidentes de trânsito e que não tenha surgido uma voz firme e forte para chamar a atenção de que, com 10% ou 20% do que se perde, é possível montar um belo plano de recuperação.

A receita de Amorim para as prefeituras trabalharem é bastante simples. Recomenda que técnicos de transporte e trânsito conheçam alguma coisa da Teoria de Amostragem (em qualquer livraria), usem os conhecimentos de algum estatístico e passem a realizar análises sistemáticas do trânsito na sua cidade. Bastará acompanhar as recomendações que o próprio banco de dados passará a gerar. Para os incrédulos, eu mesmo fui ao Google, na Internet, e pesquisei “Teoria de Amostragem”. Apareceram 260 mil citações, o que prova que realmente há informação suficiente. É preciso haver vontade de aprender e, principalmente, de exercitar.





A SINALIZAÇÃO ELETRÔNICA

*Qualquer equipamento eletrônico de controle de velocidade cuja localização é informada torna-se um “hipocrisômetro”, um medidor de hipocrisia.
(Alex Santana – professor da Universidade de Brasília)*





epois do surgimento do CTB, a chegada da sinalização eletrônica foi possivelmente o fato isolado mais importante das últimas décadas na área do trânsito brasileiro. A novidade dos equipamentos eletrônicos passou a ocupar local de destaque no cotidiano do nosso trânsito, seja pelo apoio imediato oferecido para aumentar a segurança ou mesmo pela reação contrária por parte dos infratores.

Seja como for, a introdução do uso de radares e demais equipamentos de controle de velocidade sinalizou aos infratores de trânsito que o jeitinho para aquele tipo de violação estava chegando ao fim e isso provocou uma repercussão apreciável. Os meios de comunicação se incumbiram do restante, mostrando o alto índice de infrações, os valores elevados das multas, o desprazer de quem era apanhado e a necessidade de se impor uma nova lei no trânsito brasileiro. O fato de ser uma ação impessoal – era um equipamento eletrônico que flagrava a infração – e a diminuta chance de defesa foram importantes fatores para incrementar o grau de seriedade do sistema de controle no trânsito.

O interessante é que tudo começou, em 1990, com os engenheiros da Perkons, de Curitiba-PR, comandados por José Mário de Andrade, buscando uma solução técnica e confiável para substituir as lombadas horizontais. Após conceberem a lombada eletrônica, imediatamente se deram conta de que o equipamento trazia inúmeros outros benefícios como, por exemplo, comprovação de infrações por parte de condutores quanto aos excessos de velocidade.

Dali em diante pode-se dizer que a indústria de equipamentos para controle eletrônico do trânsito nunca mais foi a mesma. Deu um salto extraordinário e ao mesmo tempo ofereceu ao então recém-iniciado movimento em favor do CTB um novo impulso e não parou mais de crescer. O BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento) considerou o sistema brasileiro de monitoração eletrônica como o maior e melhor do mundo. Hoje empresas brasileiras do setor estão vendendo seus produtos e suas soluções em dezenas de outros países, incluindo o Primeiro Mundo.

Atualmente o setor conta com duas entidades – a ABRAMCET (Associação Brasileira de Monitoramento e Controle Eletrônico de Trânsito), sediada em São Paulo-SP, e a ABETRANS (Associação Brasileira de Empresas do Setor de Trânsito), com sede em Brasília-DF – que congregam algumas dezenas de empresas que atuam nos vários nichos eletrônicos do monitoramento eletrônico do trânsito.

Parece ser difícil estabelecer o número correto, mas somam-se a algumas centenas as cidades brasileiras que atualmente utilizam de alguma forma a sinalização eletrônica. A avaliação da ABRAMCET é que municípios com população superior a 100.000 habitantes disponham de equipamentos eletrônicos, assim como inúmeros outros de menor porte. Estima-se em cerca de 3.000 o número de equipamentos em uso atualmente no Brasil. A tendência é de esse número aumentar na medida em que cresce a necessidade de mais segurança nas ruas e estradas e ao mesmo tempo em que o preço dos equipamentos tende a baixar.

Não há dúvidas de que foi um bom avanço, especialmente se considerarmos se tratar de algo novo e que enfrentou uma onda contrária fortíssima, a da chamada “indústria da multa”. Quase 20 anos depois, o setor está mais maduro, bem posicionado, seus produtos aceitos pela sociedade e tudo indica que isso só vai melhorar na medida em que novos desdobramentos forem se consolidando.

Hoje lombadas eletrônicas, radares fixos, móveis, estáticos, “pardais”, fazem parte do cotidiano do brasileiro, que pode até não gostar deles, mas aprendeu a respeitá-los, principalmente pelo temor das conseqüências que podem acarretar para seus bolsos. Sem dúvida não é a forma ideal de educar, mas é efetiva. Nesse sentido, outros equipamentos, pertencentes ao grupo dos não-metrológicos, também têm sido bem usados e provavelmente o serão bem mais num



futuro imediato. São aqueles que controlam os avanços de sinal e que contribuem de forma decisiva para a diminuição dos infra-atores nos cruzamentos.

É importante deixar claro que nenhum país desenvolvido no mundo conseguiu enquadrar o seu trânsito sem usar de forma firme a educação e a repressão, que acabam sendo extremos de uma mesma corrente. As nações mais avançadas ainda hoje aplicam o rigor da lei com a mesma severidade com que era aplicada há décadas. Só assim, acreditam, puderam manter sob controle e até diminuir o índice de acidentalidade no trânsito. Em todos, também, a ajuda da sinalização eletrônica é fundamental. Aliás, nos países desenvolvidos o uso desses equipamentos torna-se ainda mais necessário em razão dos custos de mão-de-obra, infinitamente superiores aos praticados no Brasil.

Se pretendemos chegar ao Primeiro Mundo, não precisaremos perder tempo demais, sabendo que o caminho passa pela austeridade da lei e pela intransigência em relação à boa conduta no trânsito. Não há meio-termo nesse jogo. Afinal, paz e ordem é tudo que a sociedade deseja em qualquer lugar do mundo.

Por isso, não poderia ter sido mais infeliz a decisão de prefeitos, deputados, ministros e outros legisladores em mandar sinalizar os locais onde estão instalados os radares eletrônicos sob alegação de que representa um direito dos motoristas. Ora, é obrigação de qualquer cidadão conhecer e respeitar as leis do seu país e para isso não precisa ser lembrado sistematicamente. A indicação da localização dos radares equivale na prática a um incentivo ao motorista de respeitar o limite de velocidade naqueles locais, mas, logo depois... esteja à vontade. Sem qualquer sombra de dúvida foi a mais desastrosa decisão tomada pelas autoridades nesses últimos 20 anos.

Reparar esse equívoco é absolutamente vital e pode ser uma boa oportunidade para as autoridades que o cometeram tratar de fazê-lo desaparecer o mais cedo possível. As crianças de hoje, que serão o nosso futuro, saberão agradecer ou não perdoar, mais tarde.

O mais novo desenvolvimento do setor no Brasil, em 2008, são as Centrais de Controle Operacional, que permitem visualizar atividades de diversas áreas (trânsito, bombeiros, Samu, etc.) num mesmo posto de comando. A cidade de Campinas-SP, investiu cerca de 30 milhões de reais na instalação do seu que poderá servir de modelo para outros municípios.

Outra grande novidade do setor é a chegada do *chip* para fazer leitura eletrônica das placas de veículos circulando nos centros urbanos. Sua primeira experiência deveria ocorrer em São Paulo mas encontrou algumas barreiras que devem ser desobstruídas para que possa entrar em vigor. A identificação dos veículos é feita por radiofrequência (conhecida pela sigla RFID – Radio Frequency Identification). Cada veículo deverá portar uma “placa eletrônica”. Entre suas várias utilidades estaria a facilidade do controle da frota em determinadas áreas das cidades onde houvesse restrição de circulação e justificasse a cobrança de taxa como, por exemplo, o pedágio urbano. Neste caso, a cobrança seria eletrônica, sem necessidade de postos de parada, facilitando a circulação.





Na verdade, o SINIAV (Sistema Nacional de Identificação Automática de Veículos) já tinha sido aprovado pelo Conselho Nacional de Trânsito em 2006 mas até a metade de 2008 ainda era uma incógnita como e quando iria efetivamente funcionar. Privacidade e outros aspectos legais à parte, essa tecnologia será mais uma ferramenta para ajudar os gestores do trânsito na tremenda luta para não deixar a coisa piorar.

A indústria da sinalização eletrônica estima que a utilização dos seus equipamentos no trânsito tenha reduzido de 40% a 60% o número de fatalidades nas ruas e estradas do país. É possível e é expressivo, mas ainda será necessário um maior esforço de comunicação, ou talvez de comprovação desse número para solidificar sua aceitação pela sociedade. Sabemos que a sociedade quer e aprova um maior controle sobre o trânsito. O que falta, então, é usar essa informação de maneira criativa e/ou intensiva que iniba ou talvez até anule os movimentos de pequenas minorias que eventualmente levantam suas vozes contra o sistema (e a “indústria da multa”). A aprovação esmagadora, uníssona, seria a coroação de uma opção que por sinal já foi homologada pela sociedade de tantos países desenvolvidos.

Pode-se e deve-se esperar muito ainda da sinalização eletrônica para beneficiar ainda mais o nosso trânsito. Por exemplo, há algum tempo, várias cidades brasileiras utilizam a “onda verde” como forma de favorecer o fluxo de veículos em vias de grande movimento. Graças à sincronização de semáforos, andando a uma determinada velocidade, o motorista encontrará o sinal verde praticamente em toda a extensão da via.

Cedo no Brasil, espero, graças aos sistemas de geoprocessamento, será possível que ao sair de casa para o trabalho você poderá ler nos painéis de informação nas vias as condições de tráfego em que você se encontra e que vai encontrar à frente: como está o volume de veículos, qual o grau de mobilidade naquele momento e se você deve optar por caminhos alternativos.

Há poucos anos vi na Suécia um painel que indica velocidade máxima nas estradas e que altera este limite de acordo com as condições de tempo naquela hora e naquele local. Imagine que você pegou uma estrada onde a velocidade máxima indicada é de 110 km/h. Em determinado ponto da estrada, em razão de chuva, neblina, a indicação da velocidade pode passar a 80 km ou menos, retornando mais tarde aos 100 km quando as condições forem melhores. Mais segurança, menos estresse e mais tranquilidade para todos.

Pelo que se pode ver, a indústria da sinalização eletrônica tem um vasto papel a cumprir para melhorar a segurança no trânsito brasileiro.





FISCALIZAÇÃO
POR RADAR

OJECO

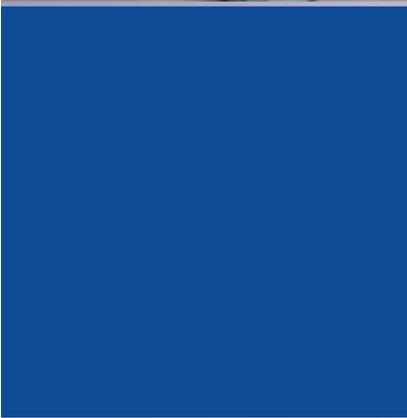
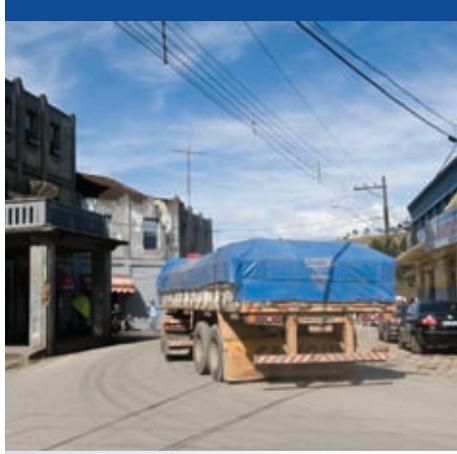




O QUE NÃO ACONTECEU NESSES 20 ANOS

*Nenhuma outra crise de saúde é tão claramente curável.
Nenhuma outra causa de morte é tão claramente evitável.
(Norman Mineta – ex-secretário dos Transportes dos EUA)*







Como todo brasileiro é técnico de futebol e de trânsito, é natural que todos tenham nossas idéias e sugestões para melhorar o trânsito. Neste final de livro vou me arriscar a apontar aquilo que julgo de importante que não tenha acontecido nesse período de 20 anos ou não aconteceu por inteiro. É uma lista que você, leitor, pode alterar, acrescentando os tópicos que na sua opinião não foram implementados ou não foram concluídos. Tudo ajuda a sonhar o trânsito ideal e necessário.

1

Trânsito não se tornou prioridade

Governo não priorizou, sociedade não exigiu, setor privado não o elegeu e assim o trânsito continua esperando sua vez. Está maduro e a hora de colher chegou.

2

Código não foi implantado por inteiro

Partes importantes do Código não foram implementadas. É necessário executar o que está faltando.

3

Custos pesados demais

35.000 mil mortos, das quais 2.500 crianças, 420 mil vítimas em 2004, 30 bilhões de reais de perdas: inaceitável.

4

Plano Nacional de Segurança no Trânsito

País precisa de plano multidisciplinar consistente para melhorar segurança no trânsito. Programa de comunicação e campanhas permanentes são indispensáveis.

5

Inspeção veicular não começou

De tudo o que faltou fazer, a inspeção foi a mais urgente e dramática. Faz muita falta ao país e à sociedade.

6

Estatísticas: calcanhar de Aquiles

Continuamos sem saber o tamanho correto da insegurança no trânsito. Como resolver um problema sem conhecê-lo bem? Estatísticas confiáveis são essenciais.

7

Educação de trânsito: o que é isso?

Apesar de tudo o que se disse e que se fez, ainda temos dúvidas sobre o nosso programa de educação de trânsito. Contran/Denatran precisam agir.

8

Atuação do Denatran

Necessário um novo formato para o Denatran, com estrutura de maior influência e com o tamanho do desafio que tem.

9

Setor privado

Empresas não reagiram na intensidade adequada com programas de segurança e capacitação. Trânsito pode ser um ótimo campo para melhorar a rentabilidade dos negócios.

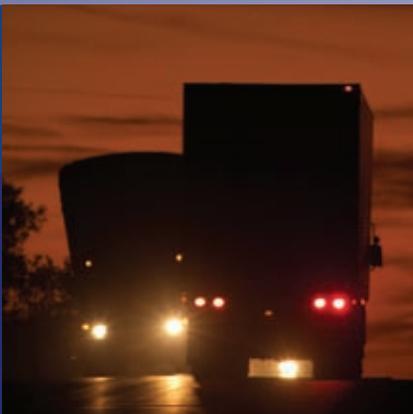
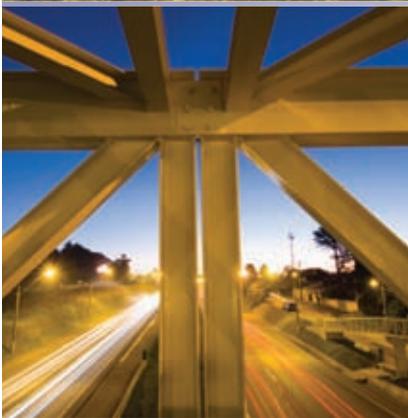
10	<p>Engenharia de tráfego</p> <p>Ilhas de conhecimento foram insuficientes para manter fluxo e segurança num padrão desejável e necessário. Mais engenheiros, mais capacitação e mais autonomia são essenciais.</p>
11	<p>Publicidade ética e responsável</p> <p>É hora de repensar a ética e a responsabilidade das propagandas de bebidas alcoólicas e de automóveis.</p>
12	<p>Velocidade</p> <p>Como em inúmeros países, aqui também é problema não resolvido. Desafio para todos. A fiscalização pode ajudar muito, a exemplo da sinalização eletrônica.</p>
13	<p>Beber e dirigir</p> <p>Durante os 20 anos, outro grande problema que, agora, precisa ser enfrentado com coragem. Governo acordou e promete enquadrar.</p>
14	<p>Crianças no trânsito</p> <p>Progredimos bastante, mas o espaço para crescer ainda é enorme. Mais de 5% dos mortos no trânsito são crianças até 14 anos, segundo dados do Ministério da Saúde.</p>
15	<p>Idosos no trânsito</p> <p>O idoso simplesmente foi esquecido na agenda do trânsito. Ele é importante porque tanto pode ser causador como vítima de acidentes.</p>
16	<p>CFC e mais competência</p> <p>CFCs deixaram de ser auto-escolas mas continuam não sendo os centros de formação que a sociedade precisa e espera. Há muito que desenvolver.</p>
17	<p>Material didático</p> <p>A produção de material tanto didático quanto promocional ficou aquém do necessário. A produção de livros sobre trânsito também é pequena.</p>
18	<p>Infra-estrutura precária</p> <p>Exemplo maior da falta de prioridade para com o trânsito. Não se pode falar em acidentes de trânsito sem constatar a precariedade da infra-estrutura rodoviária.</p>
19	<p>Capacitação de lideranças</p> <p>O setor continua sem heróis, sem porta-vozes de expressão nacional. Precisamos formar, preparar mais especialistas e técnicos e dar mais visibilidade a eles.</p>
20	<p>Mais ONGs e mais atuantes</p> <p>Não surgiram em número nem em força de mobilização. Desejável que surjam outras, por todo o país, ocupando espaço e promovendo o debate necessário.</p>



LIÇÕES DESSES 20 ANOS DE TRÂNSITO

Talvez quando chegarmos ao ponto em que as pessoas passem a ter valor e a vida respeitada, então, comportamentos e hábitos mudarão para melhor.
(Kofi Kyeremeh – economista de Ghana)





1

Vontade política: sem ela não tem segurança no trânsito.

2

Brasil precisa cultura de segurança e cultura de segurança no trânsito.

3

Um Plano Nacional de Segurança no Trânsito para 2014.

4

Sem educação, sem livros e sem material didático será impossível.

5

Estatísticas confiáveis são ferramentas indispensáveis.

6

Prioridade vem com intensificação de campanhas.

7

Trânsito precisa de um Denatran mais forte e melhor estruturado.

8

Quando o setor privado entrar de vez teremos esperança.

9

Precisamos de uma engenharia de tráfego mais eficaz.

10

Inspeção veicular é indispensável.

Precisamos de maior responsabilidade nas propagandas de bebidas alcoólicas e de automóveis.	11
Sinalização eletrônica é indispensável para coibir velocidade.	12
Fiscalização/blitz é importantíssima para coibir abusos.	13
Contra álcool e droga ao volante, determinação e persistência.	14
Crianças e idosos precisam de mais cuidados.	15
Centros de Formação de Condutores precisam de reestruturação para cumprir missão.	16
Governo precisa priorizar infra-estrutura.	17
ONGs em maior número, mais organizadas e mais profissionais.	18
O jeitinho e impunidade devem ser enquadrados.	19
Precisamos aprender a “vender” o trânsito.	20



A CHANCE DO TRÂNSITO

*“Reafirmo aqui, publicamente, meu compromisso assumido com toda a sociedade brasileira em 2004: a segurança no trânsito continuará sendo prioridade em meu governo”.
(Presidente Luiz Inácio Lula da Silva, no “Informe Mundial Sobre Prevenção dos Traumatismos Causados pelo Trânsito”, da Organização Mundial de Saúde)*



*O bom do jogo não está no começo ou no fim,
está no curso do próprio jogo.*

Autor desconhecido



Copa do Mundo no Brasil em junho de 2014 só será um sucesso se o país vencer uma verdadeira corrida de muitos obstáculos. Até lá, terá de resolver problemas de toda ordem. Numa visão rápida e imediata: questões de hotelaria, logística de transportes, estádios em condições e cidades preparadas para ser sedes dos jogos.

Para que esse cardápio de requisitos seja atendido, o país terá de atravessar um período de grandes mudanças envolvendo governantes e governados, passando por toda a administração federal, estaduais, municipais, setores empresariais bem como pela sociedade como um todo.

É indiscutível que essa será a maior oportunidade para o país colocar em ordem um sem-número de desajustes do nosso cotidiano nacional. É óbvio que, para ser sede de Copa do Mundo, teremos de mostrar progresso nos nossos indicadores sociais, nos indicadores econômicos ainda fora dos eixos, sem falar no problema maior – a violência que hoje grassa nos quadrantes nacionais. Um imenso esforço terá de ser desenvolvido nesse campo como forma de provar ao mundo que somos o que dizemos que somos. Esse esforço será absolutamente de todos, até porque todos serão beneficiados também.

É aí que se insere a segurança do trânsito. O trânsito é o cartão postal de uma cidade, de um estado e de país. É o cartão de visita, checado a partir do primeiro minuto que o visitante coloca o pé na cidade. Há muitos administradores municipais fazendo do (bom) trânsito local um forte argumento de vendas para atrair investidores e turistas.

Pergunto-me se haverá melhor oportunidade para provocar a grande transformação do trânsito brasileiro. Não tenho a menor dúvida: se não orquestrarmos um grande movimento nacional agora em favor de uma grande arrumação do trânsito – fluxo e segurança – teremos perdido a maior chance da vida deste país.

O volume de investimento no Brasil por conta da Copa do Mundo será algo incomparável na nossa história. Para ser sede dos Jogos Olímpicos em 2008, a China teria investido cerca de 35 bilhões de dólares, para dar uma idéia da grandiosidade do empreendimento.

Aproveitar para organizar debate profundo sobre segurança no trânsito deve ser missão de cada um dos que se interessam pela causa e que querem ver as coisas melhoradas. O país tem todas as condições de dar um salto extraordinário caso saiba fazer seu “dever de casa”, que não é pequeno, mas está longe de ser impossível.

É a oportunidade de ouro do trânsito entrar nos eixos e de o país, finalmente, entrar nos trilhos. Se o Brasil ganhar um trânsito decente até 2014 não precisará nem ganhar a Copa do Mundo, porque o mais importante já terá conseguido. Sei que não é isso o que a maioria dos brasileiros pensa, mas é um ponto importante. Trabalhar para esse objetivo deve ser a missão de todos nós.

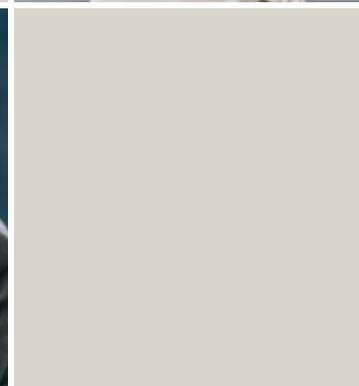
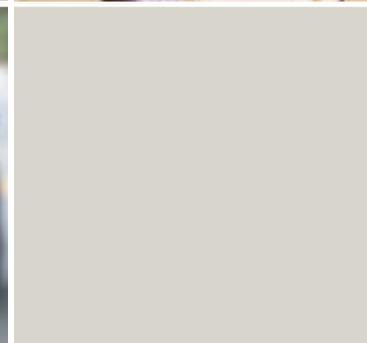
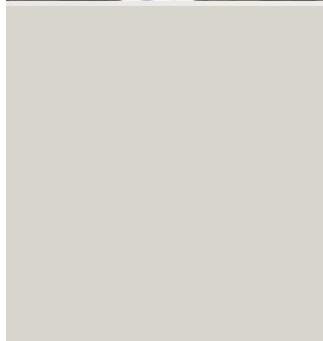
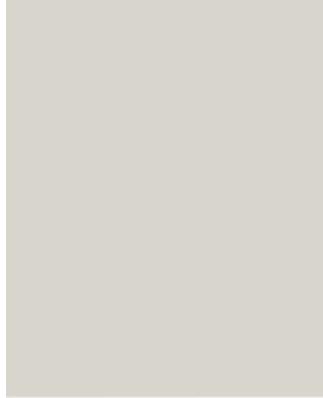






20 TEMAS DE TRÂNSITO NA VISÃO DE PERSONALIDADES

Vivemos procurando o inimigo no trânsito e acabamos descobrindo que somos nós mesmos. (Documento Acidentes de Trânsito – Flagelo Nacional Evitável, Geipot, 1987)





eservamos este espaço para opiniões, visões diferenciadas sobre as duas últimas décadas vividas por especialistas de diversas áreas ligadas ao trânsito brasileiro. Não tive a preocupação de buscar apenas nomes de maior importância em algumas regiões brasileiras, mas conseguir personalidades de áreas distintas e que pudessem contribuir para um melhor entendimento sobre o setor numa perspectiva nacional.

É um mosaico de pontos de vista sobre esse período importante do nosso trânsito. Infelizmente não há espaço para publicar as mais de 60 entrevistas realizadas. Espero que as selecionadas ajudem o leitor a ver melhor os caminhos, descaminhos e encruzilhadas por que passou o nosso trânsito desde a metade dos anos 80.

Todas as entrevistas foram realizadas no primeiro semestre de 2008 pelo autor e obedecem a seguinte ordem:

	ÁREA	NOME	ENTIDADE	LOCALIDADE (ENTIDADE)
P.171	Bicicletas	Antônio Miranda	Consultor ciclovitário	Curitiba
P.174		Beth Veloso	Rodas da Paz	Brasília
P.175	Causas e custos	Ieda Lima	Consultora/IPEA	Campinas
P.178	Cidadania	Alex Santana	Consultor	Campinas
P.181	Cidade	Roberto Scaringella	Consultor	São Paulo
P.184	Criança	Alessandra Françóia	Criança Segura	Curitiba
P.187	Detrans	Mônica Melo	Presidente AND	Manaus
P.190	Direito	Damásio de Jesus	Complexo Damásio de Jesus	São Paulo
P.193	Educação	Nereide Tolentino	Transitando - Volvo	São Paulo
P.196		Juciara Rodrigues	Denatran	Brasília
P.199	Estatísticas	Sebastião Amorim	Estatístico	Campinas
P.202	Governo	Alfredo Peres	Denatran	Brasília
P.205		Otaliba Libano	Ministério da Saúde	Brasília
P.208	Indústria Automotiva	Sérgio Gomes	Volvo do Brasil	Curitiba
P.210		Solange Fusco	Volvo do Brasil	Curitiba
P.212	Mídia	Alencar Izidoro	Jornal Folha de São Paulo	São Paulo
P.215		S. Stefani	Editora AutoData	São Paulo
P.218	Mobilidade	Eduardo Vasconcelos	Consultor	São Paulo
P.221	Medicina do tráfego	Flávio Adura	Abramet	São Paulo
P.224	Motos	Eugênio Diniz	Fundacentro - MG	Belo Horizonte
P.227		Cleber Pereira	Motoboy	Londres, Inglaterra
P.230	Ong	Diza Gonzaga	Vida Urgente	Porto Alegre
P.233	Pedestres	Eduardo Daros	Pedestre	São Paulo
P.237	Psicologia	Maria Helena Hoffmann	Psicologia	Florianópolis
P.239	Transporte de Cargas	Flávio Benatti	NTC	São Paulo
P.242	Visão estrangeira	Phillip Gold	Consultor segurança viária	São Paulo

A bicicleta pede passagem

Antônio Miranda

Consultor Ciclovitário – Curitiba

Arquiteto, especialista em planejamento de transportes urbanos e em gestão ambiental; consultor em Planejamento Ciclovitário; autor de mais de 50 projetos de ciclovias para cidades brasileiras; autor de todos os manuais de planejamento ciclovitário produzidos pelo (extinto) GEIPOP e Ministério das Cidades.



O Brasil possui mais de 40 milhões de bicicletas, bem mais do que a frota de carros e muito mais do que qualquer outro veículo. No entanto, o ciclista continua sendo um elo fraco na corrente cotidiana do nosso trânsito. Nas duas entrevistas a seguir, vamos tentar entender por quê.

J. Pedro – A bicicleta sempre teve uma participação importante na vida do país, mas na última década houve um movimento mais forte pelo seu uso. O que aconteceu?

Miranda – Começou a partir de 2001 com a publicação do Manual Ciclovitário do Geipot, que foi extinto em seguida e não teve tempo de ser distribuído. No entanto, ele chegou às grandes cidades através da ABRADIBI (Associação dos Fabricantes, Distribuidores, Exportadores e Importadores de Bicicletas, Peças e Acessórios), e aí começou a mudança. Em 2007, o Ministério das Cidades criou o Bicicleta Brasil (Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta), outro marco importante. Outros movimentos como o Plano de Mobilidade para as Bicicletas nas Cidades ajudaram a mobilizar mais. Segundo a ABRACICLO, a produção de bicicletas dobrou nos últimos 15 anos, estabilizando-se na faixa de 5 milhões de unidades por ano – o que coloca o Brasil na condição de terceiro maior produtor mundial, com 4,2% de mercado. A China tem 80 milhões de unidades e 66,7% do mercado e a Índia, 10 milhões de unidades e 8,3% do mercado. Por outro lado, a ANTP estima que 53% dessa produção é destinada ao transporte de pessoas; 29% para uso infantil; 17% para lazer e 1% para esporte. A venda anual de bicicletas para transporte é de cerca de 2,5

milhões de unidades. Nossa frota era estimada, em 2004, em 40 milhões de bicicletas, sendo 61% usadas para transporte. Boa parte da população fugiu do custo do transporte coletivo usando a bicicleta.

J. Pedro – Dá para dizer que existe um movimento grande pelo uso da bicicleta para deslocamentos diferentes do ciclismo de lazer ou esporte?

Miranda – Não, diria que ainda não! A cultura do automóvel é muito forte. Considero o Brasil o quintal do planeta: temos aqui mais de 25 plantas industriais de montagem de automóvel. Nenhum outro país no mundo, nem os Estados Unidos, têm tantas fábricas quanto o Brasil. Então, é muito difícil para a bicicleta competir com isso.

J. Pedro – Por outro lado, a turma da bicicleta não se organizou direito, não conseguiu se juntar mais para ficar mais forte e vender melhor seu peixe. Parece estar faltando mais organização deste lado ou não?

Miranda – É verdade, mas o que acontece é que temos três segmentos diferenciados no lado da bicicleta: a grande maioria dos ciclistas é da classe operária, são ciclistas por falta de opção financeira e sonham em ter uma moto ou um automóvel. Não são ciclistas convictos. Tem um segundo segmento, são ciclistas já tradicionais que têm a bicicleta como um item econômico e de saúde. Possuem automóvel, mas preferem a bicicleta para viagens curtas, menores, como os aposentados, o pessoal que mora no litoral, etc. Um outro segmento são os

jovens da classe média e média alta com consciência e cultura, que usam a bicicleta para viagens até 5 km, 8 km, e que gostariam que a bicicleta tivesse infra-estrutura adequada e igualdade de acessibilidade. Até colocariam a bicicleta como objetivo número um. São três segmentos com objetivos diferentes e não convergentes. Mas há um avanço no uso da bicicleta, avanço da frota, é um avanço identificado por uma miríade de razões que variam de cidade para cidade.

J. Pedro – Quantas cidades têm atividade de transporte de bicicleta razoavelmente organizado? Como está o surgimento de ONGs voltadas para a bicicleta?

Miranda – Começo pelas cidades. Pesquisa no Rio de Janeiro, em 2006, mostra que a cidade tinha 1,8% das viagens sendo realizadas por bicicleta. E 3,6% na Região Metropolitana do Rio. Razão? Existe infra-estrutura. Há 147 km de ciclovias, o

Miranda – A cidade mais ciclável do Brasil é Praia Grande, São Paulo. É mais do que o Rio de Janeiro por conta da relação população e infra-estrutura construída. Eles já estão com 77 km construídos ou em vias de conclusão. Praia Grande tem 31,38 centímetros por habitante. Rio de Janeiro, 2,61; Teresina, 6,23; Curitiba, 6,65. Fortaleza continua fazendo, Belém faz alguma coisa. Detalhe importante: estamos vendo uma tendência, no Brasil, de construção de condomínios de classe média e alta se antenando para o uso da bicicleta. É a associação da bicicleta com qualidade de vida que começa a tomar corpo. Pesquisa desenvolvida em 2006 pelo Ministério das Cidades mostra que o Brasil tinha em 277 cidades pesquisadas 2.505 km de infra-estrutura para bicicleta. Considerando os 5.562 municípios brasileiros isso ultrapassaria 3 mil km. Três mil km não é nada frente a 1.450 km da cidade de Munique ou 1.850 km na maior infra-estrutura do mundo, Hamburgo, também

“Nossa frota era estimada, em 2004, em 40 milhões de bicicletas, sendo 61% usadas para transporte.”

que é pouco! São Paulo, por outro lado, tinha 0,26% e não tem mais do que 30 km de ciclovias, sendo que 27 km estão em parques. Há uma relação direta entre infra-estrutura e uso da bicicleta. Uma cidade como Teresina, em 2007, tinha 49,5 km construídos e tinha 11% de repartição modal e lá a bicicleta participava com 11% do total de viagens. Fortaleza tem 6% e tem uma infra-estrutura próxima de 50 km. Blumenau tem percentual maior. Então, em cidades que têm infra-estrutura há uma mudança na sua repartição modal. Não é muito grande, mas começa a experimentar uma mudança significativa. Em relação ao número de municípios é impossível dizer, porque não há uma informação centralizada e o que se sabe é muito fragmentado. Quanto aos movimentos de ciclistas pelo país, são frágeis, poucos e pequenos. São coordenados geralmente por ciclistas da classe média e alta que fizeram opção pela bicicleta. É difícil dimensioná-los porque a maior parte dos ciclistas está na classe operária, nos subúrbios, nas zonas mais afastadas dos grandes centros. Mas há uma boa perspectiva de crescimento.

J. Pedro – Onde se anda mais de bicicleta no Brasil hoje?

na Alemanha. Ou, 1.650 km em Roterdã, na Holanda; ou, 1.000 km em Amsterdã.

J. Pedro – O que existe sobre segurança de ciclistas no Brasil?

Miranda – Muito pouco. Falta muito trabalho de educação de trânsito, de educação do ciclista e dos demais usuários. Existe só uma cidade no Brasil que teve emplacamento, e continua fazendo, que é Lorena, São Paulo. Mas somos contra, por várias razões. Número um: a prefeitura não consegue cadastrar todos nem fazer o acompanhamento efetivo dos ciclistas, que são muito mais numerosos do que os motoristas. Segundo: o custo de uma bicicleta e principalmente de uma bicicleta velha é menos de 50, 60 reais. Se for cobrar uma taxa de emplacamento de 10 reais já pesará no bolso do trabalhador. Terceiro: como você vai ter matrícula de bicicleta se bicicleta é algo descartável? É muito difícil fazer o controle de transferência da bicicleta que passa de mão em mão. Então, existem tantos fatores complicados e onerosos do ponto de vista operacional que realizar controle com a adoção desse procedimento não é recomendável. A chave, como tudo mais na vida, está na educação.



A bicicleta é a solução

Elizabeth Machado Veloso

Rodas da Paz – Brasília

Idealizadora, fundadora e primeira presidente da ONG Rodas da Paz, de Brasília; era jornalista do Correio Braziliense, por ocasião da Campanha “Paz no Trânsito”, em 1996; vencedora do Prêmio CNT de Jornalismo pela Campanha “Paz no Trânsito”; atualmente é consultora legislativa da Câmara dos Deputados, na área de Ciência e Tecnologia, Comunicação e Informática.



J. Pedro – O que chamou mais a atenção de vocês entre o começo e o ápice da Campanha Paz no Trânsito: a reação das pessoas, a atitude do Correio Braziliense, o governo ou foi a mobilização em si?

Elizabeth Veloso – Duas coisas foram inesperadas. A primeira é que o problema estava latente: ele existia, incomodava, mas não era percebido. Julgavam que a violência no trânsito, o excesso de velocidade nas pistas e a brutalidade dos acidentes eram algo normal, um acidente, inevitável. E como essa visão mudou depois da campanha, aquilo de fato era um genocídio coletivo autorizado pela impunidade. A segunda constatação foi de que a sociedade tem um imenso poder quando se mobiliza. É a mesma coisa que acontece com a Rodas, a ONG da segurança nas bicicletas, que fundei e presidi em 2002, seis anos depois da Campanha do Jornal Correio Braziliense. Essas foram as grandes lições. Aquilo que parece imutável começa a se transformar quando as pessoas vão para as ruas, fazem protestos e manifestações, pautam a agenda do governo. A sociedade tem um poder tremendo sobre a definição das políticas públicas. Mas não sabe a força que tem, e não usa. É o mesmo caso das bicicletas. O governador do Distrito Federal está prometendo construir 600 km de ciclovia; isso é uma revolução! Isso se deve ao fato de que meia dúzia de ciclistas fundaram uma ONG, inclusive eu, que nem ciclista sou, estão aí cobrando medidas, fazendo barulho. A Campanha Paz no Trânsito é profundamente emblemática porque a mídia tem um papel preponderante de ser o interlocutor,

o porta-voz, dos anseios da sociedade. Quando essa triangulação se realiza: sociedade, mídia e governo, cada um cumprindo o seu papel, as coisas funcionam. É o que costumamos dizer: não existe governo sem sociedade e não existe sociedade sem governo. E a mídia faz essa intermediação.

J. Pedro – E quando a Campanha Paz no Trânsito começou a cair?

Elizabeth Veloso – Por uma questão de política de governo. Na hora em que mudou o governo de Brasília, do Cristovam Buarque para Joaquim Roriz, a Campanha acabou. Os policiais foram retirados das faixas de pedestres, os anúncios sumiram e o discurso político esvaziou-se. Por quê? Porque ninguém quer colocar azeitona na empada do outro. A campanha ficou com a cara do Cristovam Buarque. E Paz no Trânsito não era uma Campanha populista. Pelo contrário: era uma Campanha que desagradava especialmente à classe dominante, porque o carro deixa de ser prioridade. Aí ela acabou.

J. Pedro – Depois do Roriz a coisa não voltou mais?

Elizabeth Veloso – Voltou nesta gestão do governador José Roberto Arruda, que relançou a Campanha Paz no Trânsito. Inclusive com o símbolo da Campanha, que era o mesmo do jornal, a mãozinha do ‘pare’.

J. Pedro – Como está indo? Como está a receptividade agora?

Elizabeth Veloso – Não muito bem, porque as medidas

iniciais não eram compatíveis. Ao mesmo tempo em que ele relançou a Campanha, aumentou a velocidade de várias pistas. Ao aumentar a velocidade, aumentam os acidentes, evidentemente. Também anunciou que iria retirar os radares móveis das ruas, mas recuou diante do crescimento dos acidentes. É preciso que uma boa proposta tenha coerência com as ações, caso contrário, o político se desmoraliza.

“O país pedala, mas o país que decide não pedala. A classe média não pedala!”

J. Pedro – Dá para dizer que hoje segurança no trânsito é um tema realmente forte em Brasília?

Elizabeth Veloso – O trânsito sempre fez parte da vida do brasileiro. Brasília não foi feita para pessoas. Aqui se diz que a gente tem cabeça, tronco e rodas. É uma cidade que não tem calçada; as distâncias são muito longas; as avenidas muito largas e a velocidade é alta. A violência no trânsito sempre esteve muito presente na vida do brasileiro. Quando ela começou a atingir também a classe média, houve a reação. A mídia ainda pauta o trânsito, e os desafios: reduzir os acidentes, ter um transporte público eficiente, integrar bicicleta, metrô e ônibus – continuam sendo um desafio. A lógica do transporte individual motorizado é cruel e catastrófica.

J. Pedro – O que acontecerá daqui para frente em Brasília?

Elizabeth Veloso – Precisa de uma mudança estrutural. O trânsito é violento porque ele é uma manifestação de poder e de conflitos sociais. As pessoas que planejam as políticas de trânsito têm que sair do banco do motorista para se sentar no banco do passageiro de ônibus. Quando há eficiência, não precisa de velocidade. Isso só vai mudar quando o dono da rua deixar de ser o motorista. É ele quem dá o dinheiro para o governo, em tributos. Hoje, as obras, as políticas, os pensamentos, as ações e os programas são feitos para o automóvel.

J. Pedro – Bicicleta. O que você vê de movimento em prol do uso da bicicleta enquanto meio de transporte, lazer e despoluição dos centros?

Elizabeth Veloso – A bicicleta é uma aposta unânime. Hoje, em termos de mobilidade sustentável, é eficiente em qualquer lugar do mundo, menos no Brasil. Seu uso, hoje, é uma questão estratégica do ponto de vista econômico, social, ambiental e de política pública urbana. A bicicleta é a solução. Mais do que solução, ela é evolução. Como meio de transporte, é eficiente para os centros das cidades. O que precisa é, de novo, romper uma mentalidade histórica de que o carro é o rei. E criar um transporte integrado, casando ônibus, metrô e bicicletas.

J. Pedro – O fato é que nós não saímos do lugar tanto quanto gostaríamos em relação à bicicleta. A bicicleta não está ocupando o espaço que poderia se houvesse um movimento realmente no país...

Elizabeth Veloso – O problema é o seguinte: o Brasil vive um paradoxo. A bicicleta é o meio de transporte mais usado. Predomina nas menores cidades. Mas é o pobre quem usa. É um absurdo que as fábricas de bicicleta não invistam e não sejam obrigadas a investir em segurança, como o uso do capacete. E que os prefeitos não invistam em ciclovias e não sejam obrigados a isso. Na última legislatura da Câmara Federal, um projeto que previa a construção de ciclovias morreu por falta de apoio. Moral da história: pobre nunca foi prioridade em política pública neste país.

J. Pedro – Resumo: existe uma frota de bicicletas maior que a de automóveis e um número de ciclistas bastante grande. Há poucos movimentos a favor, mas existem: por que o país não pedala então?

Elizabeth Veloso – O país pedala, mas o país que decide não pedala. A classe média não pedala! Os formadores de opinião, as pessoas que interferem nas políticas, que têm acesso às autoridades, idolatram o carro, que é um bem de consumo sinônimo de status e de poder numa sociedade consumista e desigual. Carro = mais direitos. No entanto, carro = mais poluição, mais engarrafamento, menor qualidade de vida, mais violência. E isso precisa mudar. No trânsito, o motorista segrega o ciclista e o pedestre. Mas a violência no trânsito não segrega ninguém. A vítima pode ser qualquer um de nós.



Se houver vontade, haverá um jeito

Ieda Lima

Consultora/IPEA – Campinas

Idealizadora e coordenadora para o IPEA, de Brasília, dos estudos sobre custos dos congestionamentos, dos acidentes de trânsito nas áreas urbanas e nas rodovias federais. Formada em Economia de Transportes na Alemanha, é mestre e doutora em Engenharia de Transportes. Atualmente dirige a Agência Metropolitana de Campinas, Agemcamp.



J. Pedro – Um dos grandes problemas do trânsito no Brasil é a falta de estatísticas sobre o número de acidentes. Como você enfrentou esse problema?

Ieda Lima – Para usar alguma coisa, tenho que procurar até encontrar. Foi isso que fizemos no projeto de quantificação dos custos dos acidentes nas rodovias brasileiras. Posso dizer que temos, no que se refere aos acidentes que acontecem nas rodovias federais, um excelente banco de dados de registro de acidentes.

J. Pedro – Quando você diz “temos”, está dizendo quem?

Ieda Lima – Qualquer usuário que queira analisar acidentes pode dispor de diversas informações. Tem dados para cada acidente, identificação do dia, hora, local, número de veículo, tipo de veículo, quantas vítimas, envolvidos, quantas vítimas fatais, mortes no local, etc. O banco de dados da Polícia Rodoviária Federal inclui a avaria provocada no veículo, se houve perda total, etc. Chega até mencionar se, no acidente, houve destruição de propriedade privada ou pública.

J. Pedro – Isso tudo está no B.O. (Boletim de Ocorrência), imagino...

Ieda Lima – Isso tudo está no BAT, Boletim de Acidente de Trânsito, do Banco de Dados Datatran, da Polícia Rodoviária Federal, que está no BR Brasil, um software que incorpora as informações do Datatran e outras da PRF. Pela análise exploratória que fizemos sobre os itens que seriam necessários para analisar um acidente podemos considerar como

um banco de dados excelente. E o mais interessante, está em Excel. Na mesma linha, sabemos se é homem, mulher, se foi o motorista, se é passageiro. Dá para rastrear depois. E foi com essas informações que conseguimos saber se a pessoa que tinha sido considerada vítima realmente tinha se recuperado, ou tinha ido para o hospital ou falecido depois. Enfim, há uma variedade enorme de informações disponíveis, mas, resalto, para as rodovias federais.

J. Pedro – Então, não cobre os acidentes urbanos, das cidades?

Ieda Lima – Não. Somente acidentes, também de pedestres e bicicletas ocorridos nas rodovias federais, inclusive travessias urbanas. Por exemplo: BR 116, BR 101, nas áreas urbanas que cruzam, em todas as áreas sob jurisdição da Polícia Rodoviária Federal.

J. Pedro – E nas rodovias estaduais, o que temos de estatísticas?

Ieda Lima – Nas rodovias estaduais, há sete estados que dispõem de bons bancos de dados. Um deles é excelente, o de São Paulo. A qualidade é próxima à da PRF. É do Comando de Policiamento da Polícia Rodoviária Militar de São Paulo. E outros seis estados dispõem de informações importantes, embora falem outras relevantes. Analisamos também o SINET, que é o Sistema Nacional de Estatística de Trânsito, do Denatran, que tem muitas deficiências. Quando cruzamos os dados do SINET com os das rodovias estaduais do Rio

Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, Distrito Federal, Espírito Santo e Ceará, que são os existentes além de São Paulo, vimos que muita coisa não batia. Por isso, decidimos não usar o SINET. Usamos os dados de SP, RS, SC, PR, DF, ES e CE, e dos demais tivemos que fazer estimativas.

J. Pedro – E as rodovias municipais?

Ieda Lima – Nas rodovias municipais, fora do perímetro urbano, também não se acha nada. Há diferentes níveis de qualidade de bancos de dados. Foi necessário usar o Renavam como universo para, daí, rastrear, sortear os veículos e identificar aqueles que teriam, eventualmente, sofrido no último ano algum acidente, para poder investigar o que aconteceu. Se fosse executar o projeto a partir dos bancos de dados dos municípios, não seria possível. Agora, é claro, tem municípios e municípios, e estaria sendo imprudente se mencionasse todos, porque não conhecemos, não analisamos todos. No estudo que fizemos, só consideramos rodovias, por isso que não entramos detalhadamente nesse assunto dos acidentes nas áreas urbanas.

J. Pedro – Quais os pontos básicos para fazer um trabalho desses?

Ieda Lima – Identificar os fatores que estão contribuindo para a ocorrência dos acidentes, onde estão ocorrendo, tipo de acidentes, gravidade, tipo de vítima, pode até identificar se aquele local facilita determinado tipo de acidente. E que tipo de acidente pode ser facilitado pela engenharia viária, sinalização mal feita, cruzamento desnecessário, onde poderia ter uma rótula. Pode ter como causa uma conversão irracional, que faz com que as pessoas desrespeitem aquela conversão. Ou seja, se você sabe onde quer chegar, o que quer com aquela informação, você gera um banco de dados simples, não precisa complicar. Isso poderia ser definido pelo Denatran. Para que a gente adote uma política de redução da gravidade dos acidentes, e que tenha bom resultado, precisamos de tais e tais informações. Se houver outras, ótimo, mas precisamos dessas informações. E treinar o pessoal para registrar aquilo que é essencial.

“Já avançamos bastante e não podemos mais dizer ‘Não é possível fazer uma radiografia do trânsito, dos acidentes, porque não há dados’. Não é verdade, podemos fazer aproximações significativas.”

J. Pedro – Você acha que seria factível, hoje, 2008, radiografar o problema brasileiro, em 5.560 municípios? Com que grau de confiabilidade?

Ieda Lima – Acredito que já avançamos bastante nos últimos anos e não podemos mais dizer “Não posso fazer uma radiografia do trânsito, dos acidentes, porque não há dados”. Não é verdade, podemos fazer aproximações significativas. O Brasil é muito grande, mas precisamos acabar com a idéia de que só se consegue bons resultados se tivermos uma amostra muito grande. Isso não é mais assim. As técnicas e estatísticas estão aí para serem usadas, para nos dar esse suporte. Não podemos continuar achando bode expiatório para justificar a nossa incompetência gerencial.

J. Pedro – As prefeituras não possuem equipamento, equipes de trânsito ou recursos para fazer avaliações na sua cidade. Como uma cidade de porte médio ou pequeno poderia fazer esse gerenciamento da acidentalidade na cidade?

Ieda Lima – Não é complicado, porque existe o Sistema Nacional de Trânsito. Tem os Fóruns de Secretários de Transporte e Trânsito, o nacional e os estaduais, que podem ser o grande instrumento de troca de experiência. Em Belo Horizonte, a BHTrans está disponibilizando para os demais municípios que não tinham condições a estrutura do seu banco de dados. O exemplo da BHTrans poderia ser seguido por municípios mais avançados, em outros estados. O Denatran também poderia pagar uma consultoria ou trei-

namento, promover cursos específicos para isso. Nada de ficar padronizando, com formulário. A gente não consegue padronizar bancos de dados, com formulários, num país desse porte. Tem que acabar com esse sonho de padronizar. Tenho mais de 30 anos de profissão e, desde que entrei, escutava esse negócio e ainda hoje escuto.

J. Pedro – Como se sentiria se tivesse de radiografar a acidentalidade no trânsito brasileiro com os dados que temos hoje?

Ieda Lima – Não teria nenhum receio. Dá pra fazer as coisas. Começar pelas coisas pequenas, simples, não tem muita complicação fazer esse registro, principalmente considerando que hoje temos internet, computador, GPS, *palm*, que vai direto para o computador. Quer dizer, temos disponibilidade de equipamento. Vamos supor que não tenhamos isso. Aí precisamos definir exatamente o que queremos assim como o que não precisamos.

Necessitamos identificar as razões que estão provocando acidentes, onde estão ocorrendo acidentes, que tipo de acidentes, se são graves ou não, tipo de vítima e, inclusive, até apontar o local como o gerador de acidentes. Há soluções de engenharia que acabam provocando problemas e acidentes. Ou seja, você deve saber onde quer chegar e o que quer com aquela informação. Aí gera um banco de dados simples, não precisa complicar. Às vezes você tem uma quantidade muito grande de dados, quanto mais informação melhor, mas se você não tem suporte de informática no nível que tem a Polícia Rodoviária Federal ou o Comando da Polícia de São Paulo, você se adapta e define quais as informações mais importantes. Inclusive isso poderia ser definido pelo Denatran. Para adotar uma política de redução da gravidade dos acidentes e que produza bom resultado, é preciso de tais e tais informações. Se tiverem outras, ótimo, mas precisamos dessas. Depois, é treinar o pessoal para registrar corretamente as informações. É como dizia Shakespeare: “Se houver vontade, haverá um jeito”.



Cada um precisa fazer a sua parte

José Alex Sant'Anna

Consultor – Campinas

Matemático, doutor em Engenharia de Transportes, mestre em Engenharia Civil. Ocupou vários cargos no governo federal, foi professor da Universidade de Brasília. Pelo IPEA, participou dos estudos sobre custos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito. Atualmente está na Universidade Federal do ABC.



J. Pedro – Como você descreve a realidade do trânsito brasileiro?

Alex – Eu descrevo como a própria característica do brasileiro, que chamo de efeito Nimby, acróstico de “*Not In My Back Yard*”, “Não é no meu quintal”, algo como querendo dizer que isso não é comigo. Acidentes de trânsito sempre acontecem com os outros, não comigo... então não tem problema. É ver que uma coisa é errada nos outros, mas não é errada quando nós mesmos estamos fazendo. Se eu passar no sinal fechado, para mim está tudo bem, mas para os outros está errado. O cidadão desobedece a sinalização na frente de todo mundo e não percebe sua incorreção.

J. Pedro – Como mudar esse quadro?

Alex – Depende muito da mobilização. No Brasil às vezes se mobiliza a sociedade para uma coisa e se resolve um grande problema. Se houver conscientização e se não for num ano eleitoral, é possível, em um ano, baixar muito o número de acidentes de trânsito.

J. Pedro – Existe algum roteiro para se conseguir isso?

Alex – Existem quatro grandes grupos de fatores que contribuem para os acidentes: o ser humano, o veículo, o ambiente e a cultura. O importante é que cada cidadão se pergunte: “O que eu posso fazer?”; “O que eu, prefeito, posso fazer?”; “O que eu, motorista, posso fazer?”; “O que eu, pai, posso fazer?”. O indivíduo reclama do trânsito, mas quando está com o filho no carro comete irregularidades e,

assim, está ensinando errado. Todo mundo pode fazer algo. Se cada um se comportar corretamente, a gente melhora. Ah, encontrou um vereador, um deputado, o que podemos cobrar dele? O que uma emissora de rádio pode fazer por isso? Eu, como professor, todo dia na sala de aula mostro aos meus alunos o que a gente tem que fazer.

J. Pedro – O Brasil tem 5.560 municípios, cerca de 80% com menos de 30 mil habitantes, sem departamento de trânsito e de transporte. São os municípios onde as mortes de trânsito estão crescendo violentamente. O que dizer disso?

Alex – O IPEA já via isso há 20 anos e tentou fazer um manual de engenharia e de segurança no trânsito para ser distribuído aos municípios para que o secretário de obras da cidade pudesse cumprir as exigências contidas nele. Ele deve ter um mínimo de regras para seguir. Veja o exemplo do orçamento da União: qual é o orçamento para manutenção dos bens públicos de forma geral - rodovias, portos, hospitais? Nada! O primeiro artigo da lei orçamentária deveria deixar claro que enquanto não se alocar recursos suficientes para a manutenção, não se poderia colocar nada em investimentos. Primeiro manter, para depois fazer o novo. Mas todo prefeito quer inaugurar alguma coisa.

J. Pedro – Que evolução no trânsito brasileiro você viu nesses últimos 20 anos?

Alex – Os veículos evoluíram sensivelmente em termos

de segurança: cápsula de segurança, freios ABS, sistemas de suspensão, etc. Há uma série de acessórios de proteção ao motorista e passageiros dentro do veículo. O próprio Código de Trânsito Brasileiro foi uma evolução. Podemos evoluir mais? Podemos. Acho que o que mais evoluiu foram os veículos. As posturas das pessoas é que não evoluíram. Parece que quanto mais evoluiu o *hardware* (veículos, equipamentos), mais se involuiu na cultura e no comportamento. Quando a gente pára no trânsito e deixa alguém passar à frente ou fazer uma manobra, as pessoas se assustam. O sistema viário e a estrutura viária tampouco evoluíram. As cidades são ainda do século XIX, não se transformaram em realidades do século XXI.

J. Pedro – O que faltou para que evoluíssemos na área de comportamento?

Alex – A população jovem cresceu muito rápido e perdeu a influência das pessoas de mais idade, perdeu em cultura. Hoje o número de jovens motoristas é altíssimo, pessoas que aparentemente não sabem que as ruas, originalmente, foram projetadas para certa velocidade e os carros foram feitos para outra. Quando falo do problema cultural, a escolaridade está implícita. Acho que não adianta medir índice de produtividade nas escolas comparando internamente. Devemos comparar com escolas de outros países, que têm padrão mais alto, vamos nos equiparar aos padrões de-

celular ligado. A atitude é a mesma. Passar o sinal vermelho e deixar tocar o celular na hora em que a orquestra sinfônica está tocando é a mesma coisa. Vejo a cultura, a educação como o grande nó de tudo. Vivemos ouvindo: “Começamos a ensinar trânsito que daqui a 20 anos as crianças vão estar educadas”. É fugir da responsabilidade, é jogar o problema para a frente. Acho que os educadores têm que fazer educação, inclusive de trânsito.

J. Pedro – Onde podemos começar a ganhar essa batalha? Há condições de dar a volta por cima?

Alex – Acho que a única forma de quebrar isso é ir ampliando essa consciência. Acredito que mobilizações e campanhas são coisas para estado de guerra. Aí precisamos promover uma trégua para discutir o problema. Como estamos vivendo num ambiente de guerra, uma trégua não vai adiantar. Ou criamos uma consciência geral e a guerra acaba ou então não vai ter jeito.

J. Pedro – Não é contraditório querer conscientização sem mobilização ou campanhas?

Alex – Exatamente ao contrário. Uma campanha fica do lado de fora das pessoas, elas não as internalizam. Você precisa de mobilização e campanha quando não tem consciência. Quando se faz uma campanha contra a dengue é porque as pessoas não estão conscientes do problema. Agora,

“Não acho que deve haver educação de trânsito, deve haver educação, só!”

les. Pouco importa se as escolas parecem excelentes para nós, são péssimas em relação a escolas da Suíça, França, Inglaterra ou Estados Unidos. Temos que escolher outros padrões de comparação. Na educação, infelizmente, ainda estamos no século XIX, na Idade da Pedra, do giz.

J. Pedro – O que deveria ser um programa eficaz de educação de trânsito no Brasil?

Alex – Não acho que deve haver educação de trânsito, deve haver educação, só! Da mesma forma que o indivíduo é mal educado no trânsito, será mal educado no celular, no computador, no telefone... em tudo. Ele não vai melhorar no trânsito enquanto assistir a uma peça de teatro com o

quando há consciência, isso se transmite de pai para filho. Se o comportamento das pessoas for igual em casa, no carro e na rua, se ele está preocupado que o filho aprenda coisas boas e na rua ele faz exatamente as coisas boas também, ele internalizou. Isso tem que ser o dia-a-dia: é a rádio falando, é o exemplo da propaganda de automóvel, é tudo. Enquanto precisar fazer campanha, não está internalizado.

J. Pedro – Você diz que essa ampliação da consciência vai ser resultado de um nível de escolaridade melhor. Contudo, a população que já saiu da escola não seria atingida por esse trabalho, continuaria dando mau exemplo e precisaria mudar comportamento...

Alex – Mas é aí que entra o papel da novela dando o bom exemplo, a notícia do rádio. É o dia-a-dia que dará o bom exemplo. Isso desencadeia uma série de reações – um falando na escola, outro comentando na rádio, na televisão... essas coisas vão permeando a sociedade. As pessoas que já saíram da escola vão ser aculturadas de outro jeito. Há uma infinidade de pessoas que não aprenderam a usar computador na escola, mas usam; não aprenderam a usar celular na escola, mas usam... A escola é um elemento, mas a educação como um todo transcende a escola.

J. Pedro – Para isso é preciso que alguém dê a partida, o primeiro tiro...

Alex – Eu acho que tem muita gente dando tiro, todos eles são bons. A própria Volvo, o Prêmio Volvo, muitas pessoas se conscientizaram do problema. O ideal seria que tivéssemos vários modelos desses assim como nas escolas. Às vezes penso que no dia que morrer um parente de um presidente, um figurão, isso vai acontecer. No dia em que tiver um fato forte assim isso vai mexer com a consciência nacional.

J. Pedro – Então vai depender um pouco do infortúnio, do acaso?

Alex – Infelizmente sim. Enquanto isso, cada um deve fazer sua parte. Nas cidades menores, uma primeira ação é produzir um mapa na delegacia para marcar onde acontecem os acidentes. Se acontecer um acidente na frente da casa de alguém, esse alguém vai até a prefeitura brigar pela solução.

J. Pedro – Se todos somos parte do problema devemos ser também parte da solução...

Alex – Gostaria de perguntar a cada um, o que efetivamente temos feito? Não perguntar para os outros. Questionarmos sobre o exemplo que cada um dá dentro do próprio carro, dentro de sua própria casa, quando nossos filhos estão vendo. Perguntar ao dono da rádio, ao dono do canal de televisão, ao publicitário: o que temos feito para contribuir para a melhoria do trânsito? As pessoas que são conscientes e que hoje estão paradas precisam tornar-se uma minoria ativa e bater firme em cima disso, cobrar ações das autoridades. O resultado nunca vai chegar se não for por imposição, por pressão.

J. Pedro – Você mencionou que o IPEA produziu um manual para reduzir acidentes de trânsito cujo objetivo era servir de parâmetro para todas as obras financiadas pelo governo federal. Que manual é esse e como pode ser encontrado?

Alex – O IPEA contratou o consultor Phillip Gold para fazer um manual de engenharia de segurança viária. Viajamos pelo Brasil e ele fez um documento fantástico mas que ficou perdido, guardado. O IPEA sempre foi de pensar muito na frente e agir, simultaneamente. Depois, teve o projeto de cálculo de custos de acidentes nas cidades, dos custos de congestionamento, de custos dos acidentes nas rodovias no Brasil. Mais tarde, o BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento), pediu ao IPEA autorização para refazer o manual, atualizá-lo, e o documento virou um livro editado em português, espanhol e inglês. A partir desse livro, em 1999, alguns alunos começaram a trabalhar diretamente com engenharia de segurança viária e várias coisas interessantes começaram a acontecer, principalmente em Brasília.



A espinhosa missão de gerenciar o trânsito

Roberto Scaringella

Consultor – São Paulo

Engenheiro civil, jornalista, atua no trânsito desde 1968. Criou a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), de São Paulo, em 1976. Foi presidente do Contran, diretor do Metrô e do DSV de São Paulo e superintendente do Instituto Nacional de Segurança no Trânsito (INST), entre outras funções. É o único brasileiro no Hall da Fama de Segurança no Trânsito, escolhido em 1994 pelo SHERCI (Safety, Health, and Environmental Resource Center International), atualmente no National Safety Council, Illinois, Estados Unidos.

Obs.: Entrevista dada em fevereiro de 2008, quando ainda era presidente da CET – SP.



J. Pedro – Que lições de trânsito você traz consigo desses 40 anos de experiência no trânsito?

Scaringella – Temos que entender o trânsito fundamentalmente como uma função derivada tanto do ponto de vista de fluidez como de segurança, de saúde e meio ambiente. Passamos de uma visão limitada da questão trânsito para uma visão holística, mais global. Por exemplo, há 40 anos o técnico de trânsito se sentiria culpado com congestionamentos. Hoje ele entende que a função trânsito, notadamente no que diz respeito à circulação, paradas e estacionamento, é resultado da política do uso e ocupação do solo. Exemplo: a verticalização urbana intensiva e o boom imobiliário transformam vias tranqüilas em congestionadas. As deficiências de qualidade e quantidade no transporte coletivo alimentam a resistência de trocar o transporte individual pelo coletivo. O crescimento da frota – com produção recorde da indústria automobilística – e a grande facilidade de financiamento também têm grande influência. Igualmente importante é considerar que a economia aquecida gera um forte aumento no número de viagens. É evidente, também, que o desempenho do trânsito depende muito do comportamento dos condutores.

J. Pedro – Precisamos de um modelo europeu...

Scaringella – Sim. Em primeiro lugar: um transporte coletivo sobre trilhos de grande capacidade e qualidade, sendo verdadeira alternativa para o transporte individual. Em segundo lugar: o nítido respeito ao primado da operação e

manutenção sobre a construção do novo. Em terceiro lugar: recursos financeiros para se agregar tecnologia à operação de trânsito. Em quarto lugar: uma nítida predisposição do cidadão em respeitar a lei. Em quinto lugar: na Europa a valorização da vida e respeito ao meio ambiente são maiores.

J. Pedro – Há uma multiplicidade de variantes nesse quadro que você desenha e que envolve educação básica, cidadania, desenhos/tamanhos de cidades que colocam as pessoas longe do trabalho o que redundam em mais transporte, mais trânsito.

Scaringella – Perfeitamente. Você pode querer agir só na questão da fluidez do trânsito. Mas há um outro problema, tão mais grave, que é o da segurança. O número de vítimas é muito grande, não só fatais, mas as que vão para os leitos hospitalares e UTIs. A população, os técnicos, o próprio poder público, têm enorme resistência para encarar essa realidade. Enquanto que de um lado eles se associam ao debate da fluidez ou da falta dela, tentam se dissociar psicologicamente do debate da segurança. Isso tem mostrado de uma forma clara, às vezes até cruel, que a sociedade tem uma posição de defender o primado da segurança com fluidez. Se num ponto da cidade você não puder fazer uma melhoria na fluidez e na segurança, todo mundo acha que a prioridade tem que ser a segurança, mas quando você opta concretamente pela segurança em prejuízo da fluidez, quando você não pode melhorar os dois, há uma rejeição profunda por parte da população, da imprensa. Então, chegamos à con-

clusão que na escala de valores a sociedade quer fluidez e nem tanto a segurança. A gente já banalizou as estatísticas de acidentes, que aliás são precárias. Agora, tem um outro dado que é essa questão de meio ambiente, de saúde pública, que por mais que se façam estudos sobre saúde pública, expectativa de vida, isso não tem ainda sensibilizado suficientemente a população. Nesses vinte anos até cresceu bem a consciência de meio ambiente junto à população. Acho que os ambientalistas tiveram muito mais sucesso do que os técnicos em trânsito.

J. Pedro – E a gestão do trânsito, como ficou nessa história?

Scaringella – Na gestão das cidades e estradas nossa cultura administrativa pública, empresarial e até acadêmica entende que as soluções de trânsito estão exclusivamente na construção de obras de capital intensivo. É uma visão equivocada do trânsito. A grande obra é importante e necessária, mas não absoluta. Assim, esse conjunto de grandes construções, que traduz uma visão muito valorizada do que pode se chamar de *hardware* urbano, tem que ser complementado por ações concretas e tecnológicas que poderíamos chamar de *software* urbano, beneficiando operar e manter com eficiência a infra-estrutura existente.

J. Pedro – Mas isso passa também em reduzir se possível o tamanho das cidades ou criar várias “cidades” dentro de uma cidade só, ou não?

Scaringella – Para isso você precisa uma política urbana nacional e isso não existe. Na visão do trânsito, com uma função derivada do uso do solo, do transporte, do crescimento da frota, da atividade econômica e do comportamento das pessoas, chega-se à conclusão de que a solução e sua governabilidade estão muito fora do trânsito. Uma política urbana inteligente ajudaria muito.

J. Pedro – Você tem falado bastante que temos um motorista de segundo nível, um carro de segundo nível, uma via de segundo nível. Explique melhor, por favor.

Scaringella – Vou fazer uma comparação: na Alemanha não há limite de velocidade nas auto-estradas. Lá, um carro andando a 150 km/h, com um motorista bem preparado, numa estrada bem mantida, num veículo de uma frota que conhece inspeção veicular há 40 anos, é mais seguro do que o nosso a 75 km/h, com um motorista habilitado de forma duvidosa, numa estrada esburacada, sem sinalização e carro

sucateado. Em resumo: bom veículo, bom motorista e boa estrada resultam num trânsito mais seguro. No reverso, com um motorista precário, estrada precária, você vai ter um trânsito precário onde a primeira consequência será a dramática frequência de acidentes.

J. Pedro – Como é a sua cidade ideal?

Scaringella – A cidade ideal deveria ter as seguintes características: 1º) sem acidentes de trânsito e, principalmente, sem vítimas; 2º) a administração da escassez de espaço viário deve ser feita de modo socialmente justo; 3º) é ecologicamente correta; 4º) trata a mobilidade urbana como uma prioridade efetiva; 5º) incorpora toda a tecnologia disponível da gestão de trânsito; 6º) harmoniza as políticas de uso do solo, transporte e trânsito e 7º) conta com recursos financeiros e humanos suficientes.

“Quem entende de trânsito não decide orçamento, quem decide orçamento não entende de trânsito. Isso vale para a grande maioria dos órgãos de trânsito.”

J. Pedro – A mudança desse cenário que você traça passa necessariamente por quem puxa os cordéis, o governo. Como conseguir isso?

Scaringella – Tenho dito com frequência que o marketing dos especialistas de trânsito não deveria ser para a população, o marketing tem que ser dirigido para quem administra o orçamento. Porque quem entende de trânsito não decide orçamento, quem decide orçamento não entende de trânsito. Isso vale para a grande maioria dos órgãos de trânsito.

J. Pedro – Isso explica por que o trânsito não é prioridade no país? Ou ajuda?

Scaringella – Ajuda. Conheço vários órgãos rodoviários que têm estrutura para projeto, obra, manutenção, fiscalização, mas pulam a operação. Com a chegada das concessionárias de rodovias, elas implantaram centros informatizados de operação de trânsito. Os técnicos rodoviários associavam

a operação à fiscalização realizada pela Polícia Rodoviária, que executa uma tarefa essencial, mas não tem formação de engenharia de tráfego. Trata-se de proporcionar, através de meios de engenharia, a garantia de fluidez, segurança e monitoramento contínuo. Por exemplo, a operação de trânsito junto ao autódromo de Interlagos, em São Paulo, na Fórmula 1, em que se consegue o escoamento em 45 minutos, sem uma operação planejada levaria aproximadamente 3 horas. A operação é uma ação de engenharia no campo, mas também no escritório.

J. Pedro – Por isso você fala que saímos da fase da betoneira para entrar na era do chip...

Scaringella – Mais do que o chip, que é uma importante ferramenta para monitoramento eletrônico do trânsito, trata-se de passar de uma visão de *hardware* (betoneira) para uma visão de *software* (computador). Tem grande importância a regulamentação do uso racional do espaço viário. O coração do sistema de monitoramento eletrônico de trânsito é a Central Inteligente que inclui recursos tecnológicos como semáforos eletrônicos em tempo real, circuito de tv, computador de mão para os técnicos e fiscais, sistema de comunicação com o público, painéis eletrônicos de mensagem variável, sistema de comunicação de última geração, coordenação da fiscalização eletrônica, leitor automático de placa e sistema de identificação automática de veículo em movimento.

J. Pedro – E o que a engenharia de tráfego poderia fazer para evitar que uma cidade tenha que conviver com 120 quilômetros de lentidão nas horas de rush?

Scaringella – Eu preferia começar pelo que a engenharia não faz. A engenharia de tráfego não coloca dois carros numa única vaga. Não há engenharia de tráfego que consiga contrariar o princípio de impenetrabilidade da matéria. Na compatibilização do conteúdo de veículos com o continente de vias, é inevitável uma regulamentação, que muitas vezes

restringe a circulação de veículos. O uso do espaço viário escasso requer uma escala de prioridades: 1) pedestres; 2) transporte coletivo; 3) transporte de carga e 4) veículos particulares. Estamos estudando uma nova política de estacionamento. Há áreas onde estacionar é mais difícil que circular.

J. Pedro – Em Copenhague, Dinamarca, nos últimos anos foram fechados mais de 400 estacionamentos no centro, dando lugar a praças, para desestimular a entrada de carro e incentivar a bicicleta ou a caminhada.

Scaringella – Isso não funcionaria num país como o nosso que absolutiza não a qualidade do ar, mas a posse do carro. Dá a ilusão de liberdade de você ir para qualquer lugar. Em São Paulo, cuja população é de onze milhões de pessoas, com uma frota de mais de cinco milhões de veículos, sem um sistema de transporte coletivo suficientemente sedutor para que o cidadão deixe seu veículo em casa e use o transporte coletivo, medidas como a de Copenhague não nos parece viável.

J. Pedro – Você concorda com críticas de que falta competência para o país gerenciar melhor o trânsito, não só nos postos federais, mas principalmente posições municipais?

Scaringella – O trânsito é importante para você, para mim e para as pessoas que trabalham no trânsito. Quem não trabalha no setor, não tem a menor idéia do que se trata. Identificam as atividades de trânsito com um talão de multas. O trânsito não é prioridade nacional.

J. Pedro – O que vai acontecer e como será o trânsito brasileiro nos próximos cinco anos?

Scaringella – A Constituição Brasileira diz que cabe privativamente à União legislar sobre trânsito. Ela o fez através do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), sancionado em 23/09/1997. O que de melhor poderá acontecer nos próximos cinco ou dez anos é a implantação efetiva desse mesmo Código.



A criança está melhor protegida. Mas ainda falta muito

Alessandra França

Criança Segura – Curitiba

Coordenadora regional da Criança Segura em Curitiba, coordena o programa de formação de mobilizadores da instituição, formada em Jornalismo pela PUC-PR, especialista em Gestão de Projetos com ênfase em Responsabilidade Social pelo ISAE/FGV.



J. Pedro – A criança de hoje está mais segura no trânsito do que estava há 20 anos?

Alessandra – Hoje existem mais meios de proporcionar maior segurança no trânsito para a criança, mas ainda falta consciência da importância disso. Temos ainda muitos acidentes com crianças, tem muita criança sendo atropelada. Ela é dependente da segurança que o adulto proporciona. Tem características físicas e psicológicas próprias, baixa estatura, fragilidade do corpo, dificuldade em não enxergar lateralmente e também de perceber de onde vem o som. Tudo isso faz com que ela corra mais risco. Outra questão é o próprio Brasil, com suas diferentes culturas e características regionais. Num estado a criança pega barco para ir à escola, em outro ela vai de pau-de-arara, noutros de vans ou nos carros de passeio dos pais. Assim, a segurança da criança nem sempre é eficiente, principalmente porque vemos que alguns desses meios de transporte são inseguros e as pessoas não têm consciência da importância de se cuidar da criança. Hoje em dia a mãe não está mais em casa para levar a criança à escola. Se ela vai a pé, vai sozinha já a partir dos seis anos, aí não tem calçada, nem espaço para caminhar. Isso era realidade há 20 anos e agora também. A diferença é que há 20 anos as mães podiam ir com a criança até a escola e tínhamos menos carros nas ruas.

J. Pedro – Hoje quais são os pontos fortes da segurança no trânsito para crianças no Brasil?

Alessandra – Hoje existem recursos humanos, tecnológi-

cos, educativos e de engenharia para trabalhar a segurança no trânsito com a criança. São pontos bem fortes, há pessoas capacitadas. Não é o suficiente ainda, mas há tecnologia à disposição da segurança da criança, desde uma lombada eletrônica e um redutor de velocidade, até uma cadeira de segurança para carro e o próprio desenvolvimento tecnológico dos veículos. Existe material educativo e conhecimento de engenharia para trabalhar a segurança da criança.

J. Pedro – Você diz que ainda não se pode falar de uma consciência generalizada, mas parte da população está mais atenta. É assim mesmo?

Alessandra – É, não existe uma consciência da segurança da criança no trânsito e isso é um reflexo do que é o Brasil: a corrupção, o oportunismo, aquele que pode tirar maior proveito da situação, a busca pelo poder, as desigualdades, a falta de oportunidade, individualismo. Uma sociedade que não valoriza a criança. Há um documento que fala sobre o mundo para as crianças e nele fica claro que todos os países que valorizaram a criança em primeiro lugar tiveram soluções em todas as outras questões como educação, saúde e trânsito. A questão do Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) se desenvolveu muito porque a criança foi colocada em primeiro lugar. É um futuro adulto que vai poder trazer o melhor para o país. Mas ela não é o futuro, ela é o presente, hoje.

J. Pedro – É possível afirmar que pelo menos na área da segurança da criança no trânsito o país despertou?

Alessandra – Sim. Acho que só despertou nessa área. A criança foi, sim, beneficiada. Só pelo leque de ações que comentei, vê-se que hoje há mais tecnologia, mais recursos para desenvolver a segurança da criança, acredito que se despertou sim. Tem gente fazendo coisas maravilhosas: escolas, profissionais, especialistas. Não se pode dizer que só tem coisa ruim. A gente vê mesmo nos trabalhos do Prêmio Volvo onde grande parte dos trabalhos aborda crianças.

J. Pedro – E os pontos fracos na segurança da criança?

Alessandra – Não há um compromisso do governo para começar e colocar a criança como prioridade. E também não há a consciência da população. A criança precisa ser cuidada por todos, como pedestre, ocupante de veículo, ciclista, cidadã que ela é. Esses pontos fracos acabam caracterizando muita coisa, como o descompromisso do governo para realmente implantar certas ações. Aqui em Curitiba

e uma atuação de valor muito grande.

J. Pedro – O que o país precisa fazer para oferecer segurança decente às suas crianças?

Alessandra – Precisamos de um Estado mais consciente. A cultura da prevenção levanta a questão da segurança e até a questão de outras doenças. Veja o caso da dengue e o trabalho preventivo para eliminá-la. No Brasil a gente trabalha a prevenção da dengue quando começa a esquentar. Mas isso tem a ver com cultura e precisamos dessa cultura da segurança para o trânsito em todo o país. Uma sociedade mais atuante entende a importância da atitude preventiva, de segurança, do cuidado nos espaços de controle social. A Criança Segura participa de muitas atividades mas só nós falamos sobre trânsito em eventos como conferência das cidades e de saúde. A gente discute o trânsito porque isso não aparece como demanda da população. Acho que a so-

“A criança precisa ser cuidada por todos, como pedestre, ocupante de veículo, ciclista, cidadã que ela é.”

é obrigatório fazer calçada, mas não se faz calçada e ninguém é multado por isso. Em Santo André, São Paulo, quem quer construir, além de ter o projeto da casa tem de ter o da calçada, senão não é aprovado, o que também acontece em várias cidades que conheço. Aí você vê que muitas cidades não têm o compromisso ainda.

J. Pedro – Aí você bate no ponto, também, da falta de cultura da segurança no país...

Alessandra – Sim, a questão da cultura de segurança e da prevenção, que não temos! Até já tentei estudar essas questões, ver se isso tem a ver com guerras. Se países que tiveram guerras têm maior consciência de preservação. Contudo, vejo países como a Itália, que viveu muitas guerras e está mais tranqüilo em relação à questão da segurança. Outro exemplo: em 2006, a Nova Zelândia teve seis casos de atropelamentos de crianças, todos da mesma forma: saída de garagem, estacionam de frente e saem de ré e, sem ver as crianças, as atropelam. O governo simplesmente aprovou uma lei mudando a engenharia das garagens. No ano seguinte o número de atropelamentos foi zero. Um país que tampouco teve guerra, mas tem uma consciência

cidade precisa ser mais estimulada no debate do trânsito para saber o que precisa e que isso é importante.

J. Pedro – O trânsito é mais perigoso para as crianças do que outros tipos de perigos?

Alessandra – Sim, o trânsito é a causa de maior prioridade da nossa atuação. Nós, na Criança Segura, trabalhamos a prevenção de acidentes com crianças como um todo: todos os tipos de acidentes, domésticos, em águas abertas, afogamento, etc. O trânsito é responsável por 40% dos acidentes. Em seguida vem o afogamento, que é responsável por 20%.

J. Pedro – Como a Criança Segura avalia a experiência de educação de trânsito nas escolas?

Alessandra – A gente avalia que é importantíssimo trabalhar valores, cidadania e civismo nos currículos escolares e a educação no trânsito permeia tudo isso.

J. Pedro – Você consegue perceber resultados concretos nessa área?

Alessandra – Em 2001, quando começamos a falar sobre isso, realmente parecia um monstro. Os profissionais de

educação não sabiam o que era ou como trabalhar a educação de trânsito. Mas, hoje, apesar de ainda ser incipiente, tem muita gente fazendo trabalhos maravilhosos em relação a isso. A educação de trânsito está evoluindo sim. Você consegue perceber pessoas fazendo a diferença, fazendo ações e escolas trabalhando.

J. Pedro – É possível quantificar o número de escolas, de professores ou de alunos que tenham evoluído nesse quesito – educação de trânsito nas escolas?

Alessandra – Não corro esse risco porque acho que não é um grande número. Acho que a educação de trânsito é um espelho do fato da educação não ser prioridade no Brasil. Mas hoje o tema está sendo executado por boas escolas, públicas, particulares, creches, por pessoas fantásticas. Algumas até foram experiências nossas que se sensibilizaram por causa do problema.

J. Pedro – Apesar de todos os problemas havidos com a implantação da educação de trânsito nas escolas, pode-se dizer que houve efetivamente um progresso nessa área?

Alessandra – Houve, mas são pessoas trabalhando de forma voluntária, não porque foi imposto ou porque tenha sido estruturado. Acredito que a educação de trânsito não deve ser mais uma matéria, mas tenho medo dessa palavra “transversal”, porque nem o professor sabe trabalhar tema transversal, de uma forma geral no Brasil. Vamos precisar educar os educadores, ensiná-los a trabalhar o tema trânsito. Trânsito deve ser trabalhado na escola, ser construído e vivenciado com as crianças. Deve ser construído de forma vivencial porque esse é o dia-a-dia da criança.

J. Pedro – Depois do Código, havia a impressão de que os adultos queriam jogar a educação de trânsito para as crianças para não serem mais incomodados por essa “chatice”. Você vê isso também?

Alessandra – Sim, e a gente vê isso até hoje, pessoas falando que tem que educar a criança, a gente percebe isso dos próprios pais. Eles dizem que devemos ensinar a criança porque o adulto não tem mais jeito. Só que os pais, os professores, as famílias ainda são educadores das crianças, através do exemplo. A criança é um campo muito fértil, mas o adulto ainda pode ser trabalhado com ações diversas, com campanhas de massa, mídia. O adulto ainda precisa ser muito trabalhado, sim.

J. Pedro – Você é otimista em relação à segurança no trânsito no Brasil, em geral, e da segurança das crianças, em particular?

Alessandra – Resultado a curto prazo, não, infelizmente. No ritmo que vamos, em três anos não creio em avanço grande. Não estamos vendo nada tão sólido. O que vejo é que estamos vivenciando uma mobilização e a gente vai colher cada vez mais resultado. Mas a mobilização poderia ser significativa se viesse ao lado de uma forte ação governamental. Essa geração que está recebendo informações, quando estiver atuando no trânsito estará mais consciente. A gente tem que investir nesse povo que está chegando. Em seis anos de Criança Segura envolvermos 400 escolas públicas e privadas em seis cidades: São Paulo, Curitiba, Recife, São José dos Campos, Caraguatatuba e Jacareí. Em 2005 tivemos 90 mil crianças e 2 mil professores participando desse programa.

O Brasil é um país com muitos problemas, mas é feito de pessoas com comprometimento, que ousam se destacar fazendo trabalhos maravilhosos em diversas áreas, como o sociólogo Betinho, no Rio, o desembargador Valeixo em Curitiba, a dra. Zilda Arns, da Pastoral da Criança, o escritor Ariano Suassuna, no Nordeste, a Diza Gonzaga, do Vida Urgente de Porto Alegre, só para citar alguns. Foram pessoas que trouxeram exemplos vivos de que é possível fazer um trânsito e um país melhor.



O papel dos Detrans

Mônica Melo

Presidente AND – Manaus

Presidente da Associação Nacional dos Detrans – AND; diretora do Detran Amazonas; diretora da Região Norte do Fórum Consultivo do Departamento Nacional de Trânsito.



J. Pedro – Que lembrança você tem do trânsito há 20 anos? Estamos falando de 1985/87.

Mônica – Há vinte anos eu atuava profissionalmente como advogada. A lembrança mais forte que tenho do trânsito é que há mais de 30 anos eu fui vítima de um acidente de trânsito. Sou testemunha viva das consequências do trânsito, emocionais, psicológicas. Morava em Manaus e num final de férias fui com a família ao Nordeste. Nosso passeio foi interrompido, perto de Recife, por um caminhoneiro que saiu de um canal, atravessou a pista e bateu no nosso carro. Perdi um ano da minha vida escolar, fiquei nove meses em recuperação, quase fiquei deficiente, mas, graças a Deus, sobrevivi. Então, posso dizer que sou uma testemunha viva da violência do trânsito. Uma grande lição do trânsito que vivenciei nesses 20 anos é que aprendi a usar o cinto de segurança com um veículo automotor. Entrava no carro, fechava a porta e ele já vinha. Foi a tecnologia de um veículo automotor que me ensinou a usar cinto de segurança. Mas, hoje, o grande nó do trânsito brasileiro é o comportamento humano. Acho que precisamos, no Brasil, de pessoas que, além da habilidade, tenham atitude, porque nosso grande problema é comportamental.

J. Pedro – Você é de Manaus. Como era o trânsito por lá, que preocupação com segurança no trânsito havia na época?

Mônica – Eu era bastante jovem ainda, no início da facul-

dade, e me encontrava com muitos jovens e não vejo diferença do jovem do passado para o jovem do presente. Na população de uma forma geral eu via menos riscos. A frota era infinitamente menor, a população era muito menor. Manaus, por exemplo, hoje passa de dois milhões de habitantes, mas em 86 era em torno de 200 mil talvez. Era tudo muito mais pacato, mais sossegado.

J. Pedro – Houve progresso ao longo desses 20 anos? Como você qualifica essa evolução?

Mônica – Posso falar muito do meu estado, Amazonas, e um pouco também dos outros estados, porque participei de todas as diretorias da AND de 2003 para cá. Eram poucas ações de governo, com exceção de alguns estados, mas, dos últimos cinco anos para cá, houve uma revolução, uma mudança, uma transformação de gestão. Mudança de gestão, eu diria significativa, mudanças de estratégias, de políticas públicas que começaram a ser melhor visualizadas nesses últimos cinco anos.

J. Pedro – Foi o Código que provocou isso?

Mônica – Também. O Código promoveu muitas mudanças, mas, nos últimos cinco anos, falo pela AND, o Código já havia provocado mudanças, tanto que houve um certo esmorecimento posterior em relação ao auge da sua promulgação do Código. Não fossem as gestões eficientes que os Detrans passaram a aplicar, os municípios a adotar e acredito que as coisas estariam bem piores.

J. Pedro – O que de repente teria acordado os dirigentes a tomar mais cuidado com isso? As estatísticas de trânsito?

Mônica – Exatamente. Hoje a tecnologia da informação é o grande ‘boom’. Mais informação é preciso, comunicação é preciso, e isso aconteceu de forma mais incisiva. Estou sentindo que nesses cinco anos a informação e a comunicação têm se acentuado muito mais, com maior frequência e cada vez mais acelerada.

J. Pedro – Que papel tiveram os Detrans nesses últimos 20 anos, que papel eles têm hoje e que papel eles vão ter daqui a 10 anos?

Mônica – Acho que o papel mais relevante dos Detrans hoje é a educação. A educação é a força motriz do país, uma questão de segurança nacional e de desenvolvimento para qualquer país. Então, a educação é a grande preocupação, o grande trabalho e o grande desafio de envolvimento dos

“A experiência dos Detrans é muito importante para sensibilizar nossos governantes que hoje a questão do trânsito é de saúde pública e, por isso, vital para o país.”

Detrans nas suas ações, nas atividades técnicas e gerenciais de um modo geral. Acho que doravante, além da educação que já está acontecendo hoje, será a vez da tecnologia. A tecnologia vai ser outra grande ferramenta, um outro grande instrumento de trabalho na reversão desse quadro.

J. Pedro – O papel dos Detrans acabou sendo reduzido com o CTB. E agora?

Mônica – Realmente o papel dos Detrans foi reduzido pelo Código de Trânsito Brasileiro. Em 1998, tivemos a divisão das competências e os Detrans perderam a gestão, a administração do trânsito de um modo geral, mas isso não os enfraqueceu de forma nenhuma. Continuamos com a formação do condutor, uma das grandes missões dos Detrans. Acho que a educação tem que se tornar mais efetiva

para os Detrans, nos estados, temos um comprometimento muito grande com a educação. Aliás, o papel dos Detrans hoje é não só o de discutir, mas fazer, implementar, fazer acontecer. Aí, sim, esse papel de agregação, de associação, de interação com Denatran, Contrans, Ministério da Saúde, Ministério do Transporte, Ministério das Cidades – a que nós pertencemos, se tornará mais relevante inclusive na formulação, na normatização das leis deste país.

J. Pedro – Como você vê o papel dos Detrans daqui a cinco, dez anos?

Mônica – Vários, inúmeros. Acho que os Detrans têm que aplicar a educação, promover uma revolução tecnológica em sua gestão, um ponto primordial. A fiscalização tem que ser incentivada, mas o grande desafio dos Detrans para o futuro é a transformação da consciência popular em relação ao trânsito. É fazer com que cada um entenda a sua responsabilidade. Al Gore tem uma frase mais ou menos assim: “A força coletiva pode mudar os rumos de uma nação, os rumos do planeta”. O grande desafio dos Detrans é trabalhar para que a população entenda que é preciso mudar, é preciso transformar, é preciso ter atitude no trânsito, é preciso ter cidadania, que o trânsito hoje é problema de saúde pública e, assim, o envolvimento da sociedade é vital.

J. Pedro – Que instrumentos podem os Detrans utilizar para atingir esses fins?

Mônica – Nós já utilizamos, por exemplo, os cursos de reciclagem para condutores infratores, aplicando o Código, o curso de atualização. No Amazonas, por exemplo, temos tido uma experiência única no país, diferente dos demais estados. Nosso curso é ministrado pelo próprio Detran, levando em consideração inúmeros fatores importantes. Estamos mudando comportamento com uma ferramenta que temos à disposição, que é o curso de atualização. São 15 horas, desde direção defensiva a primeiros socorros. Essa expressão que “pau que nasce torto morre torto” não é verdadeira, as pessoas param para refletir e é exatamente isso que estamos fazendo nesse curso de atualização.

J. Pedro – A imagem dos Detrans não é das melhores. Você consegue ver uma transformação grande dos próprios Detrans? Que tipo de gestão temos hoje?

Mônica – Vejo gestões mais eficientes, mais criativas, que quebraram paradigmas e continuam quebrando. Gestões

que estão desburocratizando serviços, que estão facilitando o acesso aos serviços dos Detrans, melhorando os serviços.

J. Pedro – Existe uma tentativa de uniformização de procedimentos, de comportamento, de gestão?

Mônica – Sim. Esse é o maior desafio da Associação Nacional dos Detrans, é justamente essa padronização, essa unificação de ações de políticas públicas voltadas para a melhoria de trânsito, da conscientização de trânsito seguro, que buscamos de forma sincronizada, unificada e adequada, para que possamos cada dia aceitar novos desafios, transpor barreiras e as metas de cada dia.

J. Pedro – Dá para se ver que você é otimista. O que a faz otimista?

Mônica – Porque acredito nas pessoas, nas pastas de governo. O governo precisa ter vontade política, mas a população é a grande força que pode mudar. O Brasil já mudou tantas vezes, o mundo já mudou, então, podemos mudar a realidade do trânsito; a tragédia do trânsito não é só no Brasil, é mundial. Sou otimista porque acredito que as pessoas podem mudar e um exemplo está justamente no resultado do curso de atualização do Detran do Amazonas.

J. Pedro – Qual é a sua visão lá de cima, do Amazonas, olhando o país como um todo e vendo que trânsito não é prioridade nem para o governo e nem para a sociedade?

Mônica – Aí reside o erro, mas até os grandes estrategistas falham e eles aprendem com os seus próprios erros e o governo vai acabar aprendendo com esse erro de não dar im-

portância ou dar menos importância para o trânsito. Hoje, estamos falando em praticamente cem mortes por dia, estamos falando em praticamente um avião lotado que cai a cada dia. Acredito, espero que vá chegar um momento que vamos despertar, falta realmente o governo acordar para a missão de humanizar o trânsito.

J. Pedro – O que falta para isso? Qual seria o elemento detonador?

Mônica – Vontade política.

J. Pedro – Aí, então, caberia um papel importante aos Detrans, que se encontram entre a base da pirâmide da sociedade e o topo, o governo. Que instrumentos dispõe a AND para fazer com que os Detrans respondam a esse anseio?

Mônica – A experiência dos Detrans é muito importante para sensibilizar nossos governantes que hoje a questão do trânsito é de saúde pública e, por isso, vital para o país. O grande problema do Brasil é a falta de conhecimento até dos nossos governantes que não sabem, muitas vezes, quantas pessoas morrem por dia no seu estado, no seu país. Essa falta de conhecimento, suprida pela informação correta, pode despertar os poderes, para que entendam que trânsito é uma questão de saúde pública, parece ser o caminho apropriado. Mostrar que o dinheiro economizado nos acidentes poderia estar custeando despesas hospitalares, sinalização, gerando recursos para a saúde preventiva, saneamento, habitação, transporte, etc. Os governos precisam entender isso, através da informação dos Detrans, ou seja, de baixo para cima.



Damásio de Jesus

Complexo Damásio de Jesus – São Paulo

Presidente e professor do Complexo Jurídico Damásio de Jesus (SP); doutor honoris causa em Direito pela Universidade de Estudos de Salerno (Itália); autor de mais de 20 livros publicados; membro da comissão de elaboração do Código de Trânsito Brasileiro e um dos mais respeitados juristas brasileiros.



J. Pedro – Como está indo o Código de Trânsito Brasileiro mais de 10 anos depois de implantado?

Damásio de Jesus – É um Código avançado. Como qualquer Código avançado, em pouco tempo, tem que ser alterado, melhorando determinadas brechas que o dia-a-dia, por intermédio da criatividade humana, vai arranjando para a impunidade. É um Código muito bom que não teve sucesso como mereceria a sua qualidade por falta de aplicação, de incremento, de execução, de fiscalização. É uma verdade comprovada, no mundo inteiro, o que reduz a prática do crime é a certeza da punição. Nos países em que a justiça criminal é séria, responsável, eficiente, a criminalidade é reduzida. O trânsito em si precisa ser fiscalizado de maneira mais correta, mais eficiente.

J. Pedro – É estranho que tenhamos capacidade de criar um Código bom, mas não tenhamos capacidade de implementá-lo. Onde está o problema?

Damásio de Jesus – É falta do que se chama de vontade política. Na minha empresa, quando necessito alguma coisa, chamo meu diretor e resolvemos definitivamente o assunto. No Brasil falta vontade política. O que é isto?

É decisão de arregaçar as mangas não para resolver o problema da criminalidade, que sempre vai existir, mas para reduzir a criminalidade de trânsito a um nível tolerável. Isso é o que deve ser feito e é o que não vejo. Já fiz parte de muitos projetos de alteração de lei que depois desaparecem. No Brasil falta vontade política, alguém com vontade séria de aplicar a lei, de executá-la, mandar a turma trabalhar. Por isso que há uma diferença muito grande entre a qualidade do Código e o que se vê na prática cotidiana.

J. Pedro – O cidadão Damásio de Jesus se sente mais confortável hoje com esse Código de Trânsito do que estava antes de 1998?

Damásio de Jesus – Sem dúvida alguma, porque o Código de Trânsito transformou muita coisa. Você pede para eu comparar minha posição antes e depois do Código: não fosse um jurista que tivesse estudado muito a respeito disso, como cidadão comum minha resposta seria diferente, porque hoje algumas infrações penais a que antigamente não dava maior importância, hoje, vejo como fato proibido, algo muito sério que deve ser evitado.

“No Brasil falta vontade política, alguém com vontade séria de aplicar a lei, de executá-la, mandar a turma trabalhar.”

J. Pedro – Como acabar com a impunidade nesse país? Existe alguma receita? O senhor vê algum futuro nisso?

Damásio de Jesus – Vejo. O Brasil nos últimos anos tem melhorado e tem havido uma consciência, embora muito lenta, de que as coisas devem ser alteradas. Entendo que somos caranguejos, mas temos andado para frente. O Congresso Nacional, nos últimos anos, tem trabalhado muito nesse sentido, mas falta clareza sobre o que deve ser melhorado. Por exemplo, a aprovação de uma lei no Congresso Nacional é algo penoso, porque não se tem tempo suficiente para estudar os casos. Vejo brechas absurdas na lei penal por causa disso, porque ninguém estudou direito, ninguém viu. Há muitos anos tinha a impressão que nunca chegaríamos a ponto de diminuir a criminalidade. Hoje já vejo alguns caminhos. O caminho maior é fazer com que a justiça penal funcione, funcione na fase da prática do crime e especialmente na fase de execução de pena.

J. Pedro – O senhor é otimista em relação ao futuro do trânsito brasileiro?

Damásio de Jesus – O povo brasileiro é muito tolerante, mas estamos chegando numa fase em que o nível de tolerância está terminando e as pessoas estão se dando conta. Então, quem assiste televisão, vê que a imprensa fala coisas que o povo se interessa, está vendo naquele momento. Há um interesse muito grande hoje em acertar as coisas, em colocar este país na direção certa. E isso também existe no tocante ao trânsito. Todos nós somos condutores, somos pedestres e somos passageiros. Então somos autores e vítimas ao mesmo tempo, qualquer um pode ser autor de um crime de trânsito e pode ser vítima do crime de trânsito, a todo momento. É certo que temos sido vagarosos, mas somos criativos, inteligentes e o nível de intolerância está chegando aos seus limites. Com certeza, vamos, sim, melhorar.

Artigo

O que fazer para melhorar o trânsito brasileiro?

Esse é um assunto que sempre despertou meu interesse; não por outra razão escrevi uma obra relacionada com o tema *Crimes de trânsito – anotações à parte criminal do Código de Trânsito*, Saraiva, São Paulo.

Entendo que há um inegável liame entre trânsito e cidadania. Esse vínculo se manifesta sob dois enfoques: a atitude dos motoristas e a segurança de todos no trânsito, como direito inerente à cidadania.

Nossa legislação de trânsito contém como principal diploma a Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997, o Código de Trânsito Brasileiro. Cuida-se de um texto legal que merece encômios. Logo em seu início dispõe que: “O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos...” (art. 1º, §2º).

Tão logo entrou em vigor (no início de 1998), o Código promoveu uma sensível redução na criminalidade ligada ao tráfego de veículos automotores. Ocorre que, como só acontece em nosso país, a mudança na legislação não foi acompanhada de políticas públicas consistentes que visassem a promover a filosofia que o “novo” Código buscava implementar.

Faltaram, notadamente, atitudes eficazes que promovessem uma maior educação no trânsito para crianças e adultos. Carecemos, além disso, de um aparato estatal para o incremento da fiscalização e punição das infrações de trânsito.

Os primeiros meses de vigência do Código foram marcantes no que se refere à diminuição das condutas ilegais no tráfego de veículos automotores, notadamente em razão do alto valor das multas por infrações ao volante, que passou a vigorar a partir de então. A ampla campanha de divulgação feita pelos órgãos de imprensa também prestou contribuição importante nesse sentido.

Passado algum tempo, contudo, notou-se que a mudança era mais formal do que real, isto é, no que diz respeito à estrutura de fiscalização e aplicação das normas do “novo” Código, quase nada havia mudado. Em outras palavras, a impunidade no tráfego de veículos automotores ainda era a regra.

Pesquisa realizada pela consultoria “Hora H”, em parceria com a ABRAMET, intitulada *Observação de infrações de condutores em vias urbanas de São Paulo*, constatou índice elevadíssimo de infrações de trânsito praticadas por motoristas: depois de observarem aproximadamente 41.000 veículos, em três diferentes pontos fixos da metrópole paulistana, durante 36 horas, foram identificadas 13.974 infrações, muitas das quais ficaram absolutamente impunes pela falta de fiscalização pelos órgãos de trânsito. Segundo estimativas da consultoria “Hora H”, em 15.000 cruzamentos com semáforos em São Paulo são praticadas em torno de 30.000.000.000 de infrações de trânsito por ano. De acordo com Horácio Augusto Figueira, engenheiro especialista em transporte e responsável pela pesquisa, com a atual tecnologia e metodologia de fiscalização utilizada pela CET seriam necessários 365 dias para atuar o total de infrações que os condutores cometem em menos de uma hora.

No âmbito criminal, o Código se mostra exageradamente punitivo e menos preocupado com o estabelecimento de princípios, políticas de educação e orientação dos cidadãos, usuários diretos e indiretos de nosso trânsito.

Não se pode ignorar que o estatuto viário tem méritos e prestou consideráveis serviços, coibindo abusos e evitando muitos males, mas hoje se apresenta com o defeito de se inserir na tendência, geralmente dominante na legislação brasileira, de usar o Direito Penal como normativo, disciplinador e exageradamente sancionador - o que, do ponto de vista do Direito, é muito contra-indicado. Se dependesse de mim, humilde palpiteiro da Justiça, o Código de Trânsito seria, com certeza, bem diferente do que é. Eu preferiria um Código menos cominativo, com menor número de determinações de ordem penal. Não se pode negar que alguns de seus dispositivos chegam a ser draconianos, prevendo penas excessivas e desproporcionadas, embora em outros as imposições de penalidades sejam justas e até indispensáveis para coibir comportamentos perigosos há muito cometidos.

O que reduz a violência no trânsito, como, aliás, também a violência genericamente considerada, já se disse mil vezes desde épocas remotas, é a certeza da punição, não a gravidade das penas previstas em lei, porém raramente aplicadas. Há países nos quais a população é tão bem policiada que, se alguém tiver a infeliz idéia de jogar um pedaço de papel numa estrada, logo, logo, não se sabe como nem de onde, aparece uma sirene no seu encalço. Nessas terras, a lei se cumpre, mesmo sendo menos graves as penalidades previstas.

Damásio de Jesus, *Presidente*
Complexo Jurídico Damásio de Jesus



A longa espera pela educação de trânsito

Nereide Tolentino

Marco Tecnologia – São Paulo
Projeto Transitando-Volvo

Pedagoga, pós-graduada em Orientação Educativa, programadora neurolinguística aplicada em empresas/escolas/saúde; gerenciou o Projeto Novo DETRAN - RS, do qual foi presidente; consultora do Instituto Nacional de Segurança no Trânsito (INST), desenvolveu o Projeto Transitando, do Programa Volvo de Segurança no Trânsito, além de outros trabalhos para entidades públicas e privadas; dirige a Marco Tecnologia, São Paulo.



Foto: Sílvia Aurichio

J. Pedro – Como era educação de trânsito na metade dos anos 80 e como é hoje?

Nereide – Acho que houve uma evolução institucional, não de implantação. Teve dois degraus. A municipalização do trânsito fez com que os municípios pelo menos ouvissem falar da obrigatoriedade da educação de trânsito, porque tiveram que assumir em algum momento o trânsito, pelo menos os maiores municípios. Foi importante que os municípios tivessem tomado consciência da obrigatoriedade da educação de trânsito. Essa foi a evolução nos 20 anos, porque antes do novo Código, quem tinha competência legal eram os Detrans, já que no sistema só existia o órgão estadual e assim dificilmente chegava aos municípios. Não chegamos ainda à fase operacional porque esse assunto, no Código, ainda não foi regulamentado pelo Denatran. Na verdade o que não temos é a devida normatização do que fazer e como fazer.

J. Pedro – Mas o Código é claro a este respeito...

Nereide – A lei é clara: nos municípios, a arrecadação das multas deve ser usada em trânsito, mas não conheço um município que faça isso. Um aspecto importante é que quatro anos de mandato de um governo é muito curto, é pouco tempo. O que acontece? Até assumir, ter consciência da obrigatoriedade, o prefeito não encontra meios operacionais até porque não está regulamentado mesmo. Se tivesse

regulamentação que dissesse: “5% das multas obrigatoriamente na educação”, o prefeito iria ter algum dinheiro na mão e começaria a achar caminhos. Como isso inexistente, o dinheiro vai todo para um caixa comum e não se consegue operacionalizar a educação de trânsito.

J. Pedro – E, quando sair a regulamentação, teremos gente para disseminar educação de trânsito no Brasil?

Nereide – Durante muito tempo tive essa preocupação, por isso há 20 anos desenvolvia cursos de forma abrangente, para tentar formar mais gente para a tarefa. Mas sabemos que o Brasil é assim: a obrigatoriedade deslança o processo. Precisamos da obrigatoriedade. Quando vier, vai ser assim: o prefeito indica uma professora como educadora de trânsito. Ela começa a se capacitar e a se desenvolver. E o processo de capacitação continua.

J. Pedro – O despertar para a educação de trânsito pode ser considerado uma conquista desses 20 anos?

Nereide – Acredito que sim e quando falamos em município é mesmo despertar. Havia municípios que não sabiam o que era isso e hoje pelo menos há consciência do que é a obrigatoriedade legal. Principalmente os grandes municípios, que são os que mais interessam nesse sentido de educação de trânsito.

J. Pedro – Se o governo decidir implementar imediatamente a educação de trânsito no nosso sistema escolar, como isso poderia ser feito rápida e realisticamente?

Nereide – São três coisas importantes. Primeira: implementar um projeto para o ensino infantil e fundamental, por meio de atividades inseridas nas disciplinas de cada série como por exemplo o Rumo a Escola (parceria Denatran/Unesco). Segunda: implementar um projeto para o ensino médio e superior, por meio de atividades inseridas nas disciplinas de cada série como por exemplo o Transitando (do Programa Volvo). Terceira: desenvolver um **programa de campanhas**. Embora seja contra campanhas, vejo que é o único jeito, hoje, de chegar ao grande público. Estamos formando gente, mas educação de trânsito não é só formar. Tem que pegar quem está na rua, começar a ensinar. Mostrar a responsabilidade civil dessas pessoas no trânsito, informar que o Código tem mais de dez anos e elas ainda não sabem. Mas tem que ser um programa, não adianta fazer uma campanha nacional do trânsito. Outra coisa é usar as empresas para treinar seus empregados. Isso ajuda. E ainda não temos um processo formal na universidade, embora seja obrigatório também.

J. Pedro – Quais os conteúdos básicos de um curso para escolas?

Nereide – É indispensável que as pessoas entendam o sistema trânsito como um todo e não só regras e proibições. Se o jovem entender como funciona o sistema, muda tudo. Para entender, passamos “o que é desenvolvimento urbano”, “o que é movimento”, “o que é velocidade”, “o que é direito de ir e vir”, para chegarmos no entendimento de “o que é trânsito”. O trânsito depende do desenvolvimento urbano. “Aqui é proibido andar na contramão”. O que a gente fez foi colocar esse contexto no processo, para entender trânsito, entender o Sistema Nacional de Trânsito e, portanto, as competências legais.

J. Pedro – Os cursos precisarão de regulamentação?

Nereide – Já são regulamentados. Isso já é anterior por causa das auto-escolas, não por causa da educação no trânsito. Quem quiser fazer certo, já tem tudo regulamentado. É diferente da educação pois se alguém quiser fazer não vai encontrar pronto, vai bolar da sua cabeça.

J. Pedro – Você é otimista quanto ao futuro imediato da educação no Brasil?

Nereide – Quando a gente fala de uma coisa que depende de vontade política não há como ser otimista ou pessimista, depende de quem está no poder. Porque vontade política sai do nosso controle. Em educação, tudo é hoje e não futuro. A cabeça do educador é sempre pensando no amanhã. Qual a diferença de educação e treinamento? Em treinamento o resultado é hoje, você ensina uma pessoa a preencher um papel e ela deve sair sabendo preencher este papel. Em educação não: você está plantando um monte de coisas, para amadurecer naquela pessoa, juntar com outras coisas e formar uma cidadania, um comportamento, um conhecimento mais adequado.

J. Pedro – Por que segurança no trânsito não é prioridade para ninguém?

Nereide – Porque não temos a visão do trânsito ligado à segurança. E não é só o trânsito. Segurança não é prioridade no Brasil em nada, em segurança pública, segurança no trabalho, segurança em casa. O Brasil nunca passou por grandes eventos que exigissem segurança coletiva. Não tivemos guerras, coisas que exigiam das pessoas se juntarem para sobreviver. Se você analisar culturalmente os vilarejos de hoje que são a nossa história, verá que não tem porta fechada, janela era de uma folha só para entrar ar, não tem nada a ver com ladrão. No trânsito, a segurança ainda é uma fatalidade, não é um comportamento inadequado. É algo em que você não tem responsabilidade. “Foi um acidente, aconteceu sem minha vontade”. Então o que acontece no trânsito não é uma violência, é um acidente. A gente percebe que hoje estamos engatinhando nisso e a lei de trânsito também. Rua de mão única para quê? Era para andar mais depressa, não era para segurança, mas é claro que para a segurança mão dupla é mais seguro.

J. Pedro – Resumo: segurança não é um valor para o brasileiro...

Nereide – Como se desenvolve um valor? Desenvolvendo crenças que atendam as suas necessidades. Saúde é um valor. Como se desenvolve o valor saúde? Você precisa se alimentar melhor para garantir uma melhor vida e ligar a alimentação à saúde. Saúde na nossa cultura é remédio, ou seja, é cura, não é prevenção. Segurança é igual. São valores que não foram desenvolvidos culturalmente por

ser um país muito rico. Nos países que já passaram muitas dificuldades esses valores são mais fortes. Temos que gerar crenças que levem a esses valores. Esse é o grande objetivo dos conteúdos. Todo valor passa pela crença intelectual. Você só se convence se tiver argumento e a hora que se convencer e virar uma crença ela ajudará no seu trabalho. Em nossas pesquisas com jovens perguntávamos: “Se você for pego dirigindo sem habilitação, o que vai acontecer?” Respondiam: “Não vai acontecer. Se acontecer, qualquer cinquentinha resolve”. Então, são duas crenças. Uma: “não há controle mesmo, portanto, não preciso ter comportamento adequado”. Duas: “Se o guarda aparecer, tenho como comprá-lo”. É preciso quebrar essas crenças.

J. Pedro – Como devemos ver e tratar o trânsito?

Nereide – O trânsito é o espaço de cidadania, porque não há outra situação onde efetivamente o comportamento seja de cidadania, onde todos os valores de cidadania estão presentes como no trânsito. Todos! De respeito aos outros usuários, de direito ao espaço público porque o trânsito é onde todos estão. No trânsito somos todos iguais, em papéis diferentes, em momentos diferentes, mas somos todos iguais. Então é o maior espaço de cidadania.

“O trânsito é o espaço de cidadania.”



Educação de trânsito – o que é e como devemos entendê-la

Juciara Rodrigues

Denatran – Brasília

Coordenadora geral de Qualificação do Fator Humano no Trânsito do Denatran, escritora, pedagoga, especialista em educação e desenvolvimento infantil. No setor é autora de *Nosso Trânsito* (Editora Scipione), *Motorista e Pedestre: passo a passo conquistando seu espaço* (Editora Formato), *Rumo à Cidadania: educação de trânsito no ensino fundamental* (Editora Lumine), *500 anos de trânsito no Brasil: convite a uma viagem* (editado pela extinta Associação Brasileira de Detrans) entre outros trabalhos.



J. Pedro – O que é educação de trânsito e como devemos entendê-la a partir da definição do próprio Denatran?

Juciara – O objetivo da educação de trânsito na escola é formar cidadãos, pessoas responsáveis, conscientes do seu papel no espaço público, e não formar futuros motoristas. Nessa direção, o Denatran tem procurado desenvolver uma série de projetos para as escolas: o Programa Trânsito Consciente, para alunos do ensino médio; o Projeto Viva o Trânsito, para alunos do ensino fundamental. O Contran publicou a Resolução n. 265/2007 para a implementação da educação de trânsito como atividade extracurricular nas escolas de ensino médio. A Câmara Temática de Educação para o Trânsito e Cidadania está em fase final (setembro 2008) de elaboração de dois importantes documentos: o Referencial Curricular Nacional da Educação para o Trânsito na Educação Infantil (Pré-Escola) e as Diretrizes Curriculares Nacionais da Educação para o Trânsito no Ensino Fundamental. Esses documentos apresentarão um conjunto de fundamentos e princípios para nortear a educação de trânsito nas escolas e orientar os educadores. Assim, traçaremos parâmetros para o trabalho no ensino básico. Além disso, separamos recursos financeiros para em 2009 investir em parcerias com universidades públicas com a finalidade de promover cursos seqüenciais, cursos de extensão universitária e cursos de pós-graduação. A ação será divulgada para que as universidades interessadas possam apresentar seus projetos em conformidade com os critérios estabelecidos pelo Denatran.

Porém, a educação de trânsito não deve se restringir ao ensino regular. Por meio do Projeto Capacitação de Profissionais de Trânsito, só em 2008 o Denatran realizou 84 cursos, capacitando e formando quase 5 mil profissionais que atuam em diversas áreas. Há também as campanhas educativas que foram veiculadas sobre álcool e direção e sobre a criança no trânsito. Em 2009, certamente contaremos com recursos para a veiculação de campanhas permanentes. Enfim, o universo da educação de trânsito é vasto e temos trabalhado bastante para executar ações, implementar projetos, promover encontros, seminários e outras atividades que contribuam para a melhoria do Sistema Nacional de Trânsito.

J. Pedro – O CTB preconiza a educação de trânsito, mas ela não está regulamentada ainda...

Juciara – Na verdade não deve existir uma regulamentação do Artigo 76, porque o CTB é claro quando estabelece a adoção de um currículo interdisciplinar com conteúdo programático sobre segurança de trânsito. Portanto, diferentemente do que algumas pessoas crêem, o Código não menciona que as escolas devam ter a disciplina educação para o trânsito. Sobre esta questão, o Denatran consultou o Conselho Nacional de Educação que, por meio do parecer n. 22/2004, manifestou-se totalmente contrário à inserção compulsória de disciplinas na educação básica e sugeriu ao Denatran envidar esforços para produzir material didático a fim de subsidiar as escolas em seus projetos pedagógicos.

É isso que temos feito além, é claro, dos documentos que citei anteriormente que definirão as diretrizes para o trabalho nas escolas de educação infantil e de ensino fundamental porque não basta apenas distribuir material. É preciso orientar os educadores para que realizem, efetivamente, atividades que desenvolvam valores, posturas e atitudes éticas e de cidadania no espaço público.

J. Pedro – No caso do ensino fundamental e do médio, como o conteúdo será passado? Será mesmo de forma transversal?

Juciara – A proposta para o ensino fundamental a ser apresentada ao Contran é trabalhar de forma transversal, ou seja, é inserir o trânsito como tema de debate e de reflexão permanente nas diferentes disciplinas. Já a proposta para o ensino médio é que o trânsito seja desenvolvido como atividade extracurricular, com aulas sobre os conteúdos das disciplinas exigidas na legislação vigente. A Resolução n. 265/2007 é bastante didática e traz todas as orientações às escolas interessadas em implementar a atividade.

valorizados, quando são criados mecanismos que incentivem o seu trabalho, quando são oferecidos recursos pedagógicos de qualidade, é possível e muito gratificante ver os resultados.

J. Pedro – Você acha então que essa objeção pode acabar se for desenvolvido um projeto “redondo”?

Juciara – Com certeza. Sobretudo quando o educador descobrir que para “fazer” educação de trânsito não é preciso ensinar placas de sinalização, dar aulas de direção defensiva para crianças de sete, oito anos... Em minhas palestras já ouvi o seguinte: como posso falar em trânsito com meus alunos se eu nem sei dirigir? Quando esta visão reducionista, que relaciona trânsito automaticamente a motorista, é (des)construída e que o educador compreende a dimensão conceitual expressa na palavra trânsito, abrem-se portas fantásticas para o seu trabalho na escola. E para que qualquer órgão, entidade ou profissional na área de trânsito desenvolva um projeto “redondo”, a primeira pergunta a se fazer é exatamente qual a concepção de trânsito será adotada. Eu, particularmente, acredito numa concepção abrangente, que vai muito além de decorar as placas de sinalização...

“A educação de trânsito nas escolas deve ir muito além de ensinar o que fazer. Deve ensinar como ser.”

J. Pedro – Isso significa que os professores vão inserir o tema trânsito na medida em que as demais disciplinas forem sendo passadas?

Juciara – Exatamente. Você está trabalhando um texto na sua aula de Português. Por que não trabalhar um texto de um jornal, por exemplo, que aborde uma questão de trânsito? E a partir daí você retira do texto várias questões para discussão, para levar ao debate, à reflexão, daquilo que está acontecendo. O trânsito é um tema tão abrangente que pode ser inserido em qualquer disciplina.

J. Pedro – Percebo reações negativas de professores, para quem “estão vindo com mais carga para nossas costas sem qualquer compensação”. É verdade?

Juciara – Não há uma reação negativa. O que existe é uma dificuldade para trabalhar com todos os conteúdos que devem ser abordados. Os educadores estão sobrecarregados. Mas experiências anteriores demonstram que quando os educadores são

J. Pedro – Para o ensino fundamental haverá módulos diferenciados, em função das diferenças regionais do Brasil ou um material único?

Juciara – Quando um material é bem elaborado, tem uma linguagem clara e objetiva, adequado às diferentes faixas etárias, é bem cuidado esteticamente e tem uma proposta metodológica e ideológica, não há porque elaborar material regionalizado. Os 20 programas educativos para os alunos de ensino médio, criados pelo Denatran e produzidos e exibidos pela TV Cultura, por exemplo, são um exemplo disso. Encaminhamos mais de 2 milhões de cadernos educativos aos alunos e recebemos diariamente, de todo o Brasil, mensagens incríveis com a opinião desses jovens. Os seis livros de literatura infanto-juvenil e os dois *softwares* educativos que fazem parte do Projeto Viva o Trânsito para alunos do ensino fundamental, trazem histórias em contextos distintos, além de sugestões de atividades que podem ser adequadas às diferentes realidades. Mas não é

um material dividido em módulos, até porque nossa proposta é transversal e, portanto, não elaboraremos “cartilhas”, mas materiais capazes de serem utilizados pelos educadores em suas aulas de ciências naturais, história, geografia, língua portuguesa, matemática.

Em 2009 trabalharemos diretamente com alunos do ensino médio. Promoveremos encontros em diversos estados para que os jovens possam debater questões voltadas ao trânsito. Queremos saber o que pensam, ter dados e informações para que possamos elaborar recursos pedagógicos que atendam às suas necessidades e expectativas.

J. Pedro – Enquanto os documentos para educação básica são finalizados pela Câmara Temática de Educação e analisados pelo Contran, o que vai acontecer nas escolas brasileiras, em relação à educação de trânsito?

Juciara – A maioria dos órgãos e entidades executivos estaduais e municipais de trânsito realiza bons trabalhos junto às escolas. O Denatran distribuirá a coleção de livros do Projeto Viva o Trânsito para 60 mil escolas de ensino fundamental, produzirá 12 programas educativos em parceria com a TV Cultura para o público infanto-juvenil, realizará os eventos com os alunos do ensino médio. Assim que o Contran aprovar os documentos, procuraremos estender nossos cursos, hoje voltados apenas aos profissionais que atuam na área, também aos educadores. Temos, inclusive,

pensado muito em implementar um programa de educação a distância. Assim, será possível capacitar um universo maior de educadores, pois em nosso país continental é impossível atender uma grande demanda de pessoas apenas com cursos presenciais.

J. Pedro – Qual é a sua explicação para o fato da segurança no trânsito não ser prioridade neste país? Nem para o governo e nem para a sociedade.

Juciara – É uma pergunta difícil de ser respondida. Tenho percebido nos últimos dois anos uma mudança. É um despertar para essa questão, sobretudo atualmente, após a publicação da Lei n.11.705/2008, a chamada “Lei Seca” de tolerância zero ao álcool. As pessoas estão se manifestando e isto se deve, em grande parte, aos especialistas de trânsito deste país, que lutam cotidianamente, falam, escrevem, trabalham. A mídia também tem sido aliada, transmitindo informações, programas de televisão têm abordado muito esse tema. Enfim, tem muita gente preocupada e trabalhando para transformar a realidade.

J. Pedro – Que razões você tem para ser otimista?

Juciara – Eu sou educadora, pedagoga, escritora de literatura. Dedico minha vida à educação há 30 anos. Se eu não tiver esperança ou não acreditar é melhor me aposentar ou mudar de profissão...



Estatísticas: 1% do todo é suficiente

Sebastião de Amorim

Estatístico - Campinas

Participou como consultor em estatísticas dos vários estudos do IPEA sobre causas e custos de acidentes de trânsito no Brasil; professor de Estatística da Unicamp; diretor técnico da TecnoMetrica, de Campinas.



J. Pedro – Por que não conseguimos montar estatísticas corretas no Brasil?

Sebastião Amorim – Primeiro, pela falta de consciência da importância de se trabalhar com informação. Isso é visto como coisa secundária. Muitas vezes a tarefa de medir, monitorar, coletar informação de forma sistemática, não é vista como importante.

J. Pedro – Isso reforça a tese de que segurança do trânsito não é prioridade no Brasil?

Sebastião Amorim – Vejo esse mesmo problema de abandono da informação em outras áreas. Por exemplo, o país tem gigantescas bases de dados na Previdência, na Receita, mas extrai pouca informação delas. Não tiramos proveito da vasta riqueza informativa dessas bases. Não temos uma tradição fatal. Dar valor aos dados não é um forte em nossa cultura. Por outro lado há, por toda a parte, sinais de melhoria. Há uma busca crescente por estatísticas e índices de desempenho, como nos sistemas de ensino, por exemplo. O problema é que muita gente pensa, equivocadamente, que a maneira correta de adquirir conhecimento sobre um processo é medindo tudo. Aí temos um problema sério, porque medir tudo é muito caro, freqüentemente inviável e sempre impreciso! O governo age assim com freqüência. Por exemplo, para avaliar a qualidade do ensino médio no Brasil, submetemos os milhões de jovens nas escolas a uma prova extensa, ao custo de dezenas de milhões de reais. Um desperdício injustificável, pois se o objetivo é monitorar ín-

dices de qualidade do ensino, com alta precisão e elevado nível de resolução, a abordagem correta é amostral. Tome uma amostra de alguns milhares de crianças, submeta cada uma a um teste minimalista com uma única questão por disciplina... duas, se queremos monitorar correlações internas. Estranho? A teoria da amostragem é estranha – desafia o senso comum – mas como é poderosa!

J. Pedro – Esse processo amostral pode ser aplicado para o trânsito?

Sebastião Amorim – Onde você quiser. O governo economizaria muito e ganharia em qualidade se trabalhasse mais com amostras. Um exemplo: o Datatran, a base de dados de acidentes da Polícia Rodoviária Federal, com praticamente todos os acidentes ocorridos nas rodovias federais do país, é um grande avanço. Entretanto, faltam os desdobramentos, não sabemos o que aconteceu com as vítimas nas semanas críticas imediatamente após os acidentes, pois não há acompanhamento. Assim não sabemos, de fato, quantas pessoas morrem por ano nas rodovias federais porque as mortes nos hospitais, em consequência dos ferimentos, não são computadas. A PRF não tem recursos para o acompanhamento. Mas se acompanhássemos uma amostra, monitorando os desdobramentos de cada centésimo acidente, reduzindo os custos por um fator de 100, seria possível obter resultados melhores do que com o acompanhamento universal! Estranho, não?

J. Pedro – Então, com 1% de acompanhamento já dá para ter uma idéia do total?

Sebastião Amorim – Não se trata de “ter uma idéia”. Dá para saber *precisamente* o que aconteceu. É muito mais do que “ter uma idéia”, é saber o que aconteceu. Imagine: o Datatran registra cerca de 110 mil acidentes por ano. Acompanhar 110 mil acidentes no mês seguinte é economicamente inviável e estatisticamente errado. Mas podemos ter estatísticas completas sobre o que acontece nas semanas subseqüentes, monitorando uma amostra de um centésimo desses acidentes. Poderia até ser uma amostra estratificada, priorizando os acidentes mais graves. Os recursos metodológicos estão disponíveis na teoria estatística. Acompanhar o universo todo, nesses casos, seria um desperdício.

J. Pedro – Seria muito bom se o governo começasse a usar isso...

Sebastião Amorim – É um avanço a ser conquistado no curto prazo. Recentemente estive trabalhando com dados de acidentes na Rodovia Anhangüera, em São Paulo. Em 2004 ocorreram 72 mortes nos 453 quilômetros da rodovia, das quais 10% ocorreram num trecho de 500 metros. Ali já se percebe um ponto crítico. Em acidentes de trânsito é fundamental coletar dados de maneira sistemática, aplicando planos radicais de amostragens, porque o levantamento amostral melhora a qualidade dos resultados e reduz drasticamente os custos. Trabalhando-se com amostras pequenas há maior controle da qualidade. Se você passa para a Polícia Rodoviária a incumbência de acompanhar todos os acidentes, ela vai ter dificuldades e não conseguirá realizar a tarefa com qualidade. Por outro lado, você pode sugerir “não acompanhe todos, mas apenas cada centésimo acidente”. Você obtém informação de melhor qualidade e viabiliza o projeto.

J. Pedro – Quais os passos iniciais para montar um sistema de estatística para uma cidade ou estado ou mesmo para o Brasil?

Sebastião Amorim – Começaria promovendo uma faxina geral nos procedimentos e bases de dados. A Previdência sofre horrores com erros de cadastro. Nossas cidades não sabem o tamanho de suas frotas. Diz-se que a cidade de São Paulo tem seis milhões de veículos automotores. A prova de que a realidade é cerca de metade disso se faz com

um exercício simples de aritmética e lógica básica. Já demonstrei isso tantas vezes, para tantas platéias diferentes, mas aquela estatística continua sendo citada na imprensa. Em fevereiro deste ano, um importante jornal paulistano informou que “800 novos veículos são registrados por dia na cidade de São Paulo” e que, naquele dia, a frota paulistana estava atingindo a marca de seis milhões. Ora, o ritmo recorde de 800 veículos novos por dia teria que ser sustentado desde 1978 para acumular uma frota de seis milhões... desde que eles durassem para sempre. Teríamos então, na cidade, uma frota com 15 anos de idade média. Um absurdo óbvio... Situação análoga acontece em *todas* as grandes cidades do país.

J. Pedro – Além de faxina geral, que outras ações são necessárias?

Sebastião Amorim – Procedimentos para que as bases de dados sejam continuamente analisadas. A gente confunde dados com informação. Dado não é informação. Dado é a matéria-prima bruta da qual se pode, através de procedimentos estatísticos adequados, extrair informação. O dado está para a informação assim como a cana-de-açúcar está para o açúcar. Você não adoça seu cafezinho com um feixe de cana. É importante que órgãos públicos contratem estatísticos, que façam convênios com universidades, com departamentos de estatísticas, que contratem consultoria especializada para obter as informações que necessitam. Ajudaria a tirar os departamentos do marasmo platônico em que vivem. Existe grande competência no Brasil nessa área. Explorando as bases de dados, podemos localizar os pontos críticos na cidade, entender onde, quando e como intervir. Reconhecer as práticas e os procedimentos de riscos, os hábitos associados do usuário em geral, do pedestre, do motorista. Há grande desconhecimento nessa área e as bases de dados certamente contêm informações latentes sobre essas questões.

J. Pedro - Como desenhar um modelo estatístico para as cidades brasileiras?

Sebastião Amorim – Conheço um pouco da burocracia federal na área e hoje critico menos as pessoas de órgãos como o Denatran, devido ao gigantismo das dificuldades que enfrentam. É preciso criar procedimentos padronizados – simples e robustos – aplicáveis no país inteiro. Com as variações regionais, isso se torna um desafio formidável.

Começaria por uma experiência piloto, com duas ou três cidades para, em seguida, ampliar a experiência: Campinas, Curitiba, Goiânia. Que tal?

J. Pedro – Por que isso não ocorreu ainda?

Sebastião Amorim – Tenho dito que o Brasil está mudando de estado. Olhem em volta... o gigante está acordando. Há muita coisa boa por acontecer no Brasil e que só não aconteceu ainda porque falta um empurrãozinho. Como começar? Primeiro, temos que entender nossos processos, decifrando-lhes a geometria básica, seus parâmetros fundamentais; ter nossas bases nacionais de dados bem estruturadas, com um sistema de busca e análise estatística que corra em tempo real, abrindo-os aos pesquisadores. Nosso sistema nacional de ensino básico, por exemplo, é uma silenciosa tragédia nacional. Mas, por mais boa vontade

momento, por favor. E lá vem o maitre. Você não precisa ter um maitre para cada mesa. Há, sim, muitos garçons, com treinamento básico, que podem tocar o trabalho. Temos excelentes departamentos de estatística. Estamos formando profissionais jovens, ávidos por emprego. E temos um país carente de estatísticas de qualidade. Em resumo: temos um problema, temos a solução junto a nós mas não nos damos conta dela.

J. Pedro – Por que as estatísticas do Denatran hoje não são confiáveis?

Sebastião Amorim – Acho que o Denatran tinha que criar mecanismos para manter o frescor das bases de dados. As nossas freqüentemente nascem bem e vão se deteriorando com o tempo, porque a manutenção é inadequada. Mas eles têm avançado...

“O problema é que muita gente ainda pensa, equivocadamente, que a maneira correta de adquirir informação estatística sobre um processo é medindo tudo.”

que tenhamos, não vamos melhorá-lo como devemos sem entender suas profundas mazelas. No caso dos acidentes de trânsito, acho estranho que os secretários municipais de transporte não tenham “termômetros” estatísticos permanentemente ligados, com informações em tempo real, sobre suas escrivaninhas: cartas de controle. Um acidente com vítima e seu computador dá um bip. Uma morte, então... A análise contínua dos dados revelará que os acidentes não ocorrem de maneira fortuita, mas obedecem a uma lógica perversa. A redução dos riscos exige decifrar essa lógica. Como você explica que, em 453 quilômetros da Anhangüera, 10% das mortes ocorram num trecho de 0,1% da sua extensão? Aqui temos um ponto crítico para corrigir. O processo de informação é crucial nesse caso.

J. Pedro – Existe mão-de-obra com qualidade para trabalhar estatística de trânsito nacionalmente, capaz de fazer o levantamento de dados, da informação que precisamos?

Sebastião Amorim – Essa qualidade será exigida em dois níveis. É como num restaurante: há o maitre e os garçons. O garçom atende a rotina, faz a cortesia, traz o cardápio, etc. Quando o cliente pede algo mais complicado, ele diz: um

J. Pedro – Estou falando do sistema de coleta de dados nas cidades. Parece-me que isso torna a estatística do Denatran pouco confiável...

Sebastião Amorim – Realmente ficamos totalmente dependentes da qualidade dos dados enviados pelas prefeituras e isso não é bom. No entanto, podemos ter um sistema supervisor independente, baseado em amostras. O exemplo que eu dei antes continua valendo. Posso saber o que acontece no primeiro mês após o acidente, sem ter seguido, monitorado, rastreado todos os acidentes que ocorreram no país durante um período tão longo.

J. Pedro – Se num país distante lhe perguntassem quantas pessoas morrem no trânsito do Brasil por ano que resposta você daria?

Sebastião Amorim – Diria que nossas estatísticas de fatalidade do trânsito são, infelizmente, horrendas e que, como nossas estatísticas de trânsito são incompletas e imperfeitas, não dispomos de estimativas precisas e confiáveis. Diria que a realidade não deve estar fora do intervalo de 20 a 30 mil mortes por ano. Mas diria também que estamos focados no problema e que veremos dramáticas melhorias nas estatísticas dentro dos próximos dez anos.



Trânsito: a prioridade vem aos poucos

Alfredo Peres da Silva

Denatran – Brasília

Diretor geral do Denatran; advogado; especialista em trânsito; membro do Contran; membro das câmaras temáticas de assuntos veiculares e engenharia de via, sinalização e tráfego do Denatran, participou da elaboração do Código de Trânsito Brasileiro.



J. Pedro – Que progressos o senhor viu na segurança do trânsito nos últimos 20 anos?

Alfredo – Tivemos evoluções tecnológicas na segurança veicular que foram se tornando, inclusive, obrigatórias. Houve evolução expressiva na produção e comercialização de veículos. Da mesma forma, a formação do condutor foi renovada através do Código.

J. Pedro – Que outros avanços citaria como expressivos nesses 20 anos?

Alfredo – O grande marco foi o Código. Antes dele, era limitado. Exemplo: o Contran tinha competência para definir equipamentos obrigatórios, mas não tinha competência para obrigar o uso. Chegou a baixar resolução tornando obrigatório o uso do cinto em todo o país e teve que voltar atrás, já que alguns governadores, arguindo a competência legal do Contran, decidiram não aplicá-la nos seus estados. Assim a obrigatoriedade ficou apenas nas rodovias federais. Depois surgiram legislações municipais, começando por São Paulo, que tornou obrigatório o uso do cinto nas áreas urbanas. Embora fosse clara, o Contran não arguiu sua inconstitucionalidade, pois considerou mais importante o objetivo da lei: diminuir o número de mortes, e isso aconteceu. Hoje, no Código, não há mais dúvidas e o fato dos Detrans atuarem por delegação do Denatran fortaleceu o sistema.

J. Pedro – Significa que os Detrans continuam com papel importante dentro Sistema Nacional de Trânsito?

Alfredo – Sem dúvida. Não adianta o Denatran querer funcionar sozinho. O Denatran não tem ação direta junto ao trânsito, ele tem a função de fazer cumprir a legislação; e, principalmente, promover a integração dos órgãos estaduais e municipais de trânsito para que haja aplicação uniforme da legislação. Para poder integrar o nosso Sistema, os Detrans passaram por reformulação técnica, como investir em processamento de dados. Também se reformularam os municípios que receberam, através do CTB, a competência de gerir o trânsito.

J. Pedro – Com a municipalização do trânsito, os Detrans perderam parte considerável da sua força. Quais as suas funções mais importantes hoje?

Alfredo – O ponto principal é a formação do condutor, pois cabe a eles a fiscalização dos CFCs, um ponto crítico. Procuramos melhorar cada vez mais a formação e a fiscalização, que tem que ser rígida. Cabe aos Detrans fazer acompanhamento de alterações de características dos veículos, fiscalizando a classificação do dano ocorrido em caso de acidente, se sua recuperação é possível ou, sendo o dano de grande monta, retirá-lo de circulação, dando a sua baixa por sucateamento. Tem ainda a função de emplacar e licenciar os veículos e, por seu intermédio, será implantado o sistema da placa eletrônica, que dará mais eficiência à fiscalização e controle da frota.

J. Pedro – Municípios de até 20 mil habitantes têm registrado número muito alto de acidentes e mortes no trânsito. Como o senhor tem acompanhado esse problema?

Alfredo – É um problema que tenho comentado muito com Detrans e secretarias municipais de trânsito e transporte. Essa divisão de competências tem gerado discussões, inclusive jurídicas, e criado o que chamo de “zonas cinzentas” não fiscalizadas. Por exemplo, o município ficou com a competência para fiscalizar o carro em movimento, cabendo ao Estado (Detran) fiscalizar o veículo, o condutor e a habilitação. Aí pode acontecer uma situação absurda: se você estaciona o carro em local proibido, o agente municipal pode multar, mas constatando que o carro não está licenciado ou o motorista não está habilitado, não pode aplicar penalidades porque estas ações são da competência do Estado. Por outro lado, a PM vendo alguém estacionar ou fazer conversão em local proibido tampouco pode multar porque a competência é do município. A solução está na assinatura de convênio com delegação recíproca de competência.

J. Pedro – Como o problema de alto número de mortes em municípios pequenos pode ser equacionado?

Alfredo – Na hora que o município assume o trânsito, assume também a obrigação de sinalizar, criar órgão de trânsito, fazer concurso público para contratação de agentes, instalar Jari (Junta Administrativa de Recursos de Infrações). Em alguns casos, sentindo que o sistema está abandonado, juízes federais cobraram a ação conjunta do estado e do município. Em outros casos, procuradores da República entraram com ação civil pública para exigir que o poder municipal assumisse o sistema de trânsito conforme define o CTB. Não podemos também deixar de citar que alguns municípios às vezes não têm nem frota suficiente para justificar a integração no sistema trânsito.

J. Pedro – Como analisa o CTB do ponto de vista das realizações e também das não-realizações?

Alfredo – Em relação à não-realização, o que chama mais a atenção é a Inspeção Técnica Veicular. Tivemos a resolução que estadualizava a inspeção, e foi revogada. Depois tivemos nova resolução que federalizava a inspeção e que está suspensa. Toda vez que se fala em implantação da Inspeção Técnica Veicular começa a discussão se

a competência será do estado, do município ou da União. Embora a legislação atual defina que a competência para a regulamentação é do Contran, o governo federal decidiu que não vai mais baixar resolução, aguardando que o assunto seja definido pelo Congresso através de aprovação de projeto de lei que tramita na Câmara dos Deputados.

J. Pedro – A Inspeção pode sair em quanto tempo?

Alfredo – Em três anos. Se fosse aprovado o projeto de lei em 2008, definindo um padrão nacional de inspeção, daria tempo para fazer a licitação em 2009. Terá que ser privatizado, porque os estados não têm recursos para investir num projeto que exigirá algo como 2 bilhões de reais. A iniciativa privada não pretende fazer investimento sem garantia contratual. O momento atual é bom para a implementação do projeto: a indústria automobilística está vendendo bem, facilitando a renovação da frota, o que facilitaria implantar a inspeção.

J. Pedro – Até hoje a educação no trânsito não foi implementada por completo. Que benefícios ela pode gerar e quando poderemos ter uma educação 100%?

Alfredo – Durante quase 10 anos ficamos esperando decisão do Ministério da Educação para incluir a matéria trânsito no currículo escolar. Ano passado o Conselho Nacional de Educação informou que não iria incluir o trânsito como matéria curricular e que isso terá que ser feito transversalmente através de proposta pelo Contran. Estamos definindo as diretrizes básicas e aí, sim, vamos enviar ao MEC para implementá-las transversalmente. Iniciamos a inclusão da disciplina no ensino médio, definindo a carga horária em 90 horas, distribuídas nos 3 anos; e quem tiver 75% de frequência terá direito de fazer a prova direto no Detran, e se passar, pode ir para as aulas práticas de direção.

J. Pedro – Em quanto tempo o sr. imagina que podemos ter programas de educação de trânsito, campanhas permanentes cobrindo os diversos públicos?

Alfredo – Este ano (2008) o Denatran teve orçamento de 28 milhões de reais para campanhas. O ministro Marcio Fortes negociou reforço orçamentário para este ano e a garantia de mais recursos para 2009. Não adianta legislar sem divulgar a legislação. No mundo inteiro você vê campanhas permanentes de cinto de segurança, capacete, velocidade e álcool. Campanhas, de acordo com o Código, devem ser permanentes.

J. Pedro – Por que o Denatran não pode usar os “contingenciados” 5% das multas do Funset?

Alfredo – Essa é uma situação recorrente em todos os fundos que existem no governo. Criam-se fundos, seja de educação de trânsito, das comunicações, etc., mas, de fato, não se dá liberdade para gerenciá-los. Tecnicamente ele não está contingenciado, já que você só pode contingenciar o que está no orçamento e ele não está. Os recur-

“O trânsito sempre foi o patinho feio. Mas agora chama a atenção de todo o mundo porque as conseqüências apareceram no sistema da saúde, que sentiu o problema no bolso, e o dinheiro do SUS começou a ficar curto.”

sos arrecadados só podem ser aplicados em segurança e educação de trânsito. Parte é destinada ao Denatran por orçamento aprovado pelo Congresso e o restante fica na conta do Fundo. O dinheiro está lá, o governo tampouco pode gastá-lo em outra coisa. Todo e qualquer valor oriundo do fundo destinado ao Denatran tem que ser aprovado pelo Congresso, que pode inclusive reformular a proposta do executivo destinando parte para outras atividades.

J. Pedro – Como o sr. vê o problema da falta de estatísticas confiáveis e sua equação?

Alfredo – Cabe ao Denatran colher essas informações. Quem dá informações sobre acidentes são os estados e os municípios. Temos dificuldades de cobrar do pessoal. O último anuário foi em 2002/2003 e estamos trabalhando os dados de 2006/2007 para disponibilizar no nosso site. Para facilitar o recebimento das informações, o Denatran desenvolveu um programa que possibilita que os dados sejam lançados diretamente no sistema online. Os estados dependem dos municípios e estes dependem do recebimento dos boletins de ocorrência. Pelos dados da Saúde, isso só vai ser resolvido com o Boletim Eletrônico que está sendo desenvolvido pela Secretaria Nacional de Segurança Pública. A partir daí teremos um bom acompanhamento. Quando o acidentado

chegar ao hospital e for feito o registro do acidente no Boletim Eletrônico, este número será imutável, e o acompanhará em todas as fases de tratamento evitando duplicidade e com maior clareza nas estatísticas.

J. Pedro – O sr. concorda que hoje o ideal é usar as estatísticas do Ministério da Saúde, baseadas nos atestados de óbito e por isso mais confiáveis?

Alfredo – Sem dúvida. O SINET registra os óbitos ocorridos no local do acidente. O sistema da saúde registra inclusive os ocorridos após o atendimento hospitalar. Historicamente a diferença é da ordem de 20%. Veja a distorção entre os dados da Saúde e as indenizações do DPVAT por morte. É assustadora! O Denatran fala em 26 mil mortes, a saúde diz que são 35 mil, e o DPVAT paga 60 mil indenizações por mortes num ano, 50 mil em outro! A justificativa é que a indenização poderia ser reclamada em até 10 anos após o fato. Como o prazo foi reduzido para 3 anos esta distorção deve acabar.

J. Pedro – Qual a sua teoria para a falta de prioridade para a segurança no trânsito no Brasil?

Alfredo – Nunca foi prioridade, o trânsito sempre foi o patinho feio. Mas agora chama a atenção de todo o mundo porque as conseqüências apareceram no sistema da saúde, que sentiu o problema no bolso e o dinheiro do SUS começou a ficar curto. A OMS elegeu o trânsito como fator de saúde pública. Nosso número de mortes é assustador, e pior, não temos consciência. Contratamos o IPEA para provar que vale a pena investir em prevenção. Até por inteligência, para fazer economia na Saúde, temos que investir em prevenção.

J. Pedro – Sabemos qual é o problema e qual a solução, a dificuldade está em implementar...

Alfredo – Vou dizer algo que pode não ser a verdade total, mas um grande indício. Em 2001, o orçamento do Denatran era 150 milhões e a arrecadação foi de 125 milhões. Atualmente, temos uma arrecadação de 400 milhões, mas o orçamento ano passado foi de 65 milhões. A diminuição do orçamento pode não ter nada a ver com o aumento de vítimas fatais, mas a curva do decréscimo coincide com o aumento dos acidentes. Se o Denatran tivesse recebido esse recurso, o trânsito estaria melhor? Acho que sim.



Soluções para o trânsito dependem de vontade política

Otaliba Libanio

Ministério da Saúde – Brasília

Médico, diretor do Departamento de Análise da Situação de Saúde da Secretaria de Vigilância em Saúde do Ministério da Saúde, área que se ocupa da vigilância e prevenção da violência causada pelo trânsito e onde se localiza o SIM – Sistema de Informação sobre Mortalidade, o banco de dados mais confiável sobre fatalidades no trânsito no país. Doutor em Saúde Coletiva pela Unicamp; professor de Saúde Pública da Universidade Federal de Goiás; por quatro anos foi secretário de Saúde de Goiânia, Goiás.



J. Pedro – Que lembranças você tem do trânsito nos anos 80 e como você viu o desenvolvimento da segurança no trânsito?

Otaliba – A mudança mais marcante no Brasil nesse período foi a introdução do Código de Trânsito Brasileiro, que criou o Sistema Nacional de Trânsito. Antes víamos muito forte o papel dos Detrans nos estados. Na década de 80 houve uma urbanização rápida, crescimento acelerado das cidades, aumento da frota sem o correspondente crescimento da infra-estrutura necessária, sem estrutura de planejamento e sinalização das vias e sem a cultura da população que migrou do campo para as cidades. Além disso, a inexistência de uma legislação que desse conta da situação. Como consequência, o que se observou foi o aumento das lesões e mortes causadas pelo trânsito. A partir do Código, passamos a ter dois momentos. Primeiro, o da legislação mais eficiente, com instrumentos eficazes para civilizar o trânsito. O segundo, a municipalização do trânsito, com os municípios maiores assumindo a responsabilidade, a fiscalização do número de acidentes e vítimas. A partir do início da atual década, vive-se uma fase meio de acomodação. Nas grandes cidades houve uma estruturação do sistema de trânsito com a constituição dos órgãos municipais responsáveis pela fiscalização e planejamento, mas os pequenos e médios municípios continuam sendo os maiores problemas. Há uma ausência de fiscalização e controle do trânsito, o Estado não tem estrutura para atuar e há uma expansão gritante da frota de veículos, em

especial das motocicletas. Dessa forma, há a necessidade de uma ação mais forte para retomar o controle e garantir um mínimo de civilidade no trânsito.

J. Pedro – Você se lembra do número de vítimas de trânsito antes de 1990?

Otaliba – O que marcou esse período foi o aumento das lesões e mortes, principalmente nas grandes cidades e atingindo mais os pedestres. O aumento na década de 80/90 foi vertiginoso, acompanhando o processo acelerado de urbanização das cidades, o aumento da frota, além da ineficiência da legislação e da capacidade de fiscalização. Os radares foram difundidos no Brasil a partir de 1990, principalmente depois do governo Collor. A fiscalização, a engenharia de tráfego, a estrutura de lidar com as vias são recentes.

J. Pedro – Como você define a missão da saúde sobre a segurança no trânsito?

Otaliba – Hoje consideramos o excesso de acidentes e mortes causado pelo trânsito como um dos mais graves problemas de saúde pública. O papel da saúde é trabalhar para evitá-los. Para isso trabalhamos com ações de vigilância e monitoramento das lesões e mortes causadas pelo trânsito a partir dos sistemas de informação de mortalidade e internações hospitalares. Criamos o sistema de vigilância de violências e acidentes que traça o perfil das violências nas urgências brasileiras. Apoiamos estados e

municípios nos projetos de articulação intersetorial para promoção da saúde e segurança no trânsito. No âmbito do governo federal, por exemplo, criamos o Comitê Intersetorial pela saúde, segurança e paz no trânsito que teve um papel decisivo na formulação da Lei Seca em vigor desde junho de 2008. E trabalhamos com o cuidado às vítimas do trânsito através dos serviços de atenção a saúde, em especial o serviço de atenção móvel de urgência – SAMU 192.

J. Pedro – Como você vê o interesse da área da saúde pelo trânsito? Quando o trânsito passou a ser prioridade para o Ministério da Saúde?

Otaliba – A responsabilidade da saúde em relação ao trânsito é grande. A partir da década de 60, 70, 80 começa a ficar mais forte e mais visível a preocupação da saúde pública. Antes ela se concentrava nas doenças infecciosas e parasitárias e na atenção materno-infantil. Nas últimas décadas, as causas violentas tornaram-se um dos principais problemas de saúde. A questão do trânsito nas últimas décadas tornou-se a segunda causa de morte violenta no Brasil. O elevado número de lesões e mortes causadas pelo trânsito provoca grande impacto no sistema de saúde em termos de custos e de sofrimento para milhares de famílias, atingindo principalmente a população masculina e jovem em idade produtiva.

J. Pedro – Você lembra do percentual do orçamento do Ministério da Saúde dedicado ao trânsito no começo dos anos 90 comparado com o de agora?

Otaliba – Não. Em 1990 o orçamento era voltado para a assistência às vítimas e ainda hoje o maior orçamento é destinado para os serviços de saúde. Mais recentemente, com a criação da Secretaria de Vigilância em Saúde, em 2003, o Ministério vem destinando recursos para as ações de vigilância, prevenção e promoção da saúde voltadas para a segurança no trânsito. Esses recursos são destinados para ações no âmbito federal e transferidos a estados e municípios para que desenvolvam as ações nos seus territórios. Nos últimos anos tem havido aumento progressivo de recursos para as ações de prevenção e promoção da saúde. Temos ainda os recursos do DPVAT utilizados na assistência às vítimas e tivemos uma única vez recurso do DPVAT para prevenção, transferido a 16 municípios para desenvolver ações de mobilização e prevenção de violência no trânsito.

J. Pedro – Como você define o desafio da saúde de cuidar do trânsito?

Otaliba – Os desafios maiores são a atenção às vítimas, a questão da vigilância, promoção da saúde como um todo e, dentro da promoção, a prevenção com a redução das lesões causadas pelos acidentes de trânsito. Trabalhamos nessas três linhas. A promoção não depende só da saúde, depende de articulação intersetorial de vários setores, governo, sociedade civil e iniciativa privada. Não se dá apenas com a ação do Ministério da Saúde, somos um indutor de articulação intersetorial.

J. Pedro – Estamos falando hoje de 35 mil mortes e centenas de milhares de mutilados e feridos por ano. Como se enfrenta esse desafio, essa complexidade?

Otaliba – Do ponto de vista da promoção da saúde no trânsito, da prevenção dos acidentes, buscamos a articulação intersetorial. São ações que os Ministérios das Cidades, da Justiça e os governos dos estados desenvolvem nos seus departamentos de trânsito e em suas áreas de planejamento urbano. O principal papel do Ministério da Saúde está em promover essa articulação intersetorial e fazer planos e políticas públicas articuladas para a redução dos acidentes. Ação isolada do Ministério não vai ter efetividade nenhuma nesse aspecto. Porém, para reduzir mortes, aí o Ministério tem atribuição específica, que é melhorar a atenção às vítimas para minimizar as conseqüências dos acidentes de trânsito com vítimas fatais. É função ajudar no conhecimento da realidade, entender quais os principais fatores de risco e monitorar a situação em cada município, em cada Estado.

J. Pedro – Como você elenca os fatores de risco e define as causas principais de tantas mortes que temos no Brasil do ponto de vista da saúde?

Otaliba – A gente trabalha com as definições da Organização Mundial de Saúde. Alguns fatores de risco: alta velocidade, associação de álcool e direção, falta de uso de equipamentos de segurança, como cinto de segurança, a cadeira para criança, melhoria da proteção dos veículos, manutenção, comportamento e solidariedade no trânsito. Além de trabalhar com eles, é fundamental pensar o planejamento das cidades e vias, a mobilidade do cidadão, melhoria do transporte público e estímulo a opções de transportes como bicicletas.

J. Pedro – Em que medida o fato de não termos uma população bem educada e informada aumenta o desafio para o Ministério?

Otaliba – O Brasil viveu um processo de urbanização acelerado. O que na Europa levou séculos, no Brasil foi feito em décadas. É difícil fazer uma transposição tão rápida, acompanhar a passagem da população rural para urbana sem infra-estrutura, vias adequadas. Tem mudanças bruscas que a população agrária não consegue lidar com essa nova realidade de forma adequada. Então enfrentamos os problemas causados pela pouca educação para o trânsito, disputas e conflitos no trânsito e falta de capacidade do usuário de como lidar com o trânsito. Hoje, nos pequenos municípios,

Otaliba – Acredito que sim. O governo tem trabalhado muito nesse sentido, priorizado a articulação das políticas sociais. Acho que é o primeiro passo para se conseguir avançar. Já evoluímos em várias proposições de articulações intersetoriais. Outro dado é que o governo tem estimulado as parcerias entre setores governamentais e sociedade civil.

J. Pedro – Qual o fator determinante que pode colocar o trânsito lá?

Otaliba – Principalmente vontade política dos governantes, das instituições, dos deputados e senadores. Vontade política é a chave.

“Atuar nas causas das causas. Para alcançar a redução dos acidentes de trânsito é fundamental que isso se torne uma prioridade de governo.”

estamos vivendo uma outra transição: a substituição dos meios de transporte de tração animal pela motocicleta. E já estamos observando a evolução epidêmica das mortes causadas por esse tipo de veículo. Precisamos urgentemente de estratégias de mobilização, civilização, fiscalização.

J. Pedro – Imaginemos o seguinte: este ou um novo governo passa a dar prioridade absoluta ao trânsito e resolve enfrentá-lo de vez. Por onde começar?

Otaliba – Para mim, a principal forma de melhorar a saúde da população é atuar sobre os fatores determinantes e condicionantes da saúde. Atuar nas causas das causas. Para alcançar a redução dos acidentes de trânsito é fundamental que isso se torne prioridade de governo, não uma prioridade do Ministério da Saúde. Trabalharia na articulação dos vários setores do governo e formularia políticas públicas intersetoriais com foco nos principais fatores de risco bem como nos pontos críticos onde ocorrem os acidentes: municípios, estados, vias urbanas e rodovias. É complexo porque envolve áreas de planejamento urbano, vias urbanas, incluindo a educação das pessoas.

J. Pedro – Você consegue imaginar isso num futuro relativamente próximo e que o trânsito será um dia efetivamente prioridade de governo?

J. Pedro – O fato da OMS ter eleito o trânsito como problema de saúde pública em que medida reforça a atuação do MS e de toda a saúde pelo Brasil afora?

Otaliba – Tem grande importância. Se você tem uma iniciativa da ONU, da OMS, que se traduz em resoluções, estas são recomendadas aos ministros de Saúde. Quando o ministro assina, se transformam em prioridade. Isso aconteceu com o tabaco e espera-se que aconteça em relação ao trânsito. É a mesma situação com outros organismos como Banco Mundial e grandes financiadoras não-governamentais, que elegeram o trânsito como prioridade e canalizam financiamentos para certos países. Não é tanto o financiamento, mas a mobilização que provoca na sensibilização e mobilização nos países.

J. Pedro – Você é otimista em relação ao futuro imediato do trânsito brasileiro?

Otaliba – Eu não diria como um futuro imediato, mas sou otimista a médio e longo prazo. No curto prazo temos que enfrentar problemas sérios como o crescimento da frota em decorrência do crescimento econômico atual e o caos que isso está gerando nas nossas cidades.



O decisivo papel da indústria automotiva

Sérgio Gomes

Volvo do Brasil – Curitiba

Gerente de planejamento estratégico da Volvo do Brasil para a América Latina, envolvido em todos os projetos globais de novos veículos lançados pela Volvo para o continente; engenheiro mecânico, há 30 anos no setor automotivo, tem especializações em Planejamento Estratégico e Marketing.



Foto: arquivo Volvo

J. Pedro – Como você define segurança do ponto de vista de um fabricante de caminhão e ônibus?

Sérgio Gomes – Nosso esforço em termos de novos veículos e dispositivos de segurança é para aumentar a segurança levando em consideração vários aspectos decorrentes da natureza dos produtos caminhões e ônibus. Levamos em consideração as necessidades dos diferentes agentes como os motoristas, os passageiros, os demais usuários das vias e também os produtos transportados.

J. Pedro – O que é segurança veicular e como o público pode percebê-la?

Sérgio Gomes – Segurança veicular é tudo o que se faz na forma de novas tecnologias e equipamentos para aumentar a segurança do motorista e da condução do veículo, inclusive de outros usuários das estradas e das vias públicas. A segurança veicular é dividida em passiva e ativa. Segurança passiva é o conjunto de dispositivos que reduzem as conseqüências quando ocorre o acidente. Já a segurança ativa é o conjunto de sistemas que auxiliam o motorista a evitar acidentes. É a que está progredindo mais e recebendo mais investimentos e esforços dos fabricantes. A Volvo é líder nessa área.

J. Pedro – Você está na Volvo desde o seu início. Como era a segurança no trânsito na metade dos anos 80 e como é hoje?

Sérgio Gomes – Muito se fez nessa área e os avanços são enormes. Até os anos 80, a segurança era basicamente pas-

siva e resumia-se ao cinto de segurança abdominal e outros dispositivos menos sofisticados. Além da introdução do cinto de segurança de três pontos, muito mais eficiente, a incorporação da eletrônica no caminhão nessa época de flagrou a inclusão de itens que melhoraram significativamente a segurança. Mesmo maior em tamanho, levando-se em consideração os veículos de passeio, o caminhão começou nesse período a se destacar em segurança por conta dos dispositivos de segurança veicular.

J. Pedro – Quais foram os principais progressos da segurança veicular desse período?

Sérgio Gomes – Foram muitas as conquistas nessa área. Entre vários itens, poderia citar o cinto de segurança de três pontos, a utilização de tecidos antichamas nos bancos e revestimentos internos da cabine, os pára-brisas laminados, o desenvolvimento e produção de uma cabine com célula de sobrevivência e os pneus sem câmara, que esvaziam aos poucos em caso de furos, e não subitamente. Além desses, o banco do condutor com várias regulagens, atributos de conforto dentro da cabine, melhor visibilidade e maior área envidraçada, e painel ergonômico com comandos ao alcance das mãos. Outros exemplos: freios ABS, EBS, air bag, *alcolock* – bafômetro dentro da cabine –, detector de mudança de faixa, ESP – dispositivo que reduz o risco de capotamentos – e o FUPS – proteção no pára-choque que impede a intrusão do automóvel embaixo do caminhão em caso de colisão frontal.

J. Pedro – O Grupo Volvo mantém há muitos anos o único comitê de investigação de acidentes com caminhões no mundo. Como está sendo desenvolvido esse trabalho e que contribuições tem trazido para a Volvo e para o setor?

Sérgio Gomes – O trabalho de pesquisa de acidentes dá à Volvo Trucks um banco exclusivo de experiências e informações sobre causas dos acidentes. Os dados coletados pela equipe de pesquisa brasileira são enviados para a Suécia e fazem parte de um banco de dados mundial que rege as políticas de investigação e de incorporação de novos *features* de segurança dos veículos. O Grupo de Investigação de Acidentes da Volvo Trucks, que existe há quase 40 anos na Europa, contribui decisivamente para melhorar o caminhão que chega ao mercado. No Brasil, grupo semelhante foi montado há três anos. Quando se sabe porque os acidentes ocorrem, torna-se mais fácil evitá-los.

J. Pedro – Quais foram as principais contribuições da Volvo à segurança veicular brasileira?

Sérgio Gomes – Além dos atributos e dispositivos citados anteriormente, poderíamos citar várias outras contribuições. É o caso do Programa Volvo de Segurança no Trânsito, a mais longa campanha brasileira, com 21 anos de atividades patrocinadas por uma empresa privada em defesa de um trânsito mais seguro e humano. Outro exemplo é o programa Transitando, projeto de educação de trânsito para escolas e alunos do ensino médio, do qual já participaram mais de 500 escolas de vários estados brasileiros e cerca de 100 mil alunos.

J. Pedro – O que a sociedade – e o mercado, em especial – podem esperar da Volvo em matéria de segurança veicular para os próximos anos?

Sérgio Gomes – Devemos esperar mais tecnologia e itens de segurança ativa. Câmeras e sinais sonoros muito mais freqüentes para eliminação de pontos cegos. O maior uso de eletrônica independe da ação do motorista, como o controle de frenagem e de aceleração são exemplos de dispositivos que proliferarão num futuro breve e numa velocidade cada vez maior.

J. Pedro – A Volvo Car anunciou o City Safety no seu Crossover XC60 como “um sistema projetado para

evitar colisões de trânsito em baixa velocidade”. Você acredita que os veículos do futuro conseguirão evitar fatalidades em acidentes de pequena ou média proporções?

Sérgio Gomes – Acreditamos que sim. Tão importante quanto evitar os grandes acidentes é imperativo trabalharmos para diminuir também os acidentes que ocorrem em baixas velocidades. As pesquisas indicam, por exemplo, que a maior taxa de acidentes acontece quando o veículo está nas proximidades da residência do condutor, em velocidades mais baixas.

J. Pedro – Qual é o limite do seu sonho de segurança para caminhões e ônibus Volvo num futuro de 10-15 anos?

Sérgio Gomes – Os investimentos em segurança vão continuar. Os ganhos obtidos nos últimos dez anos são muito importantes. Isso nos faz prever e sonhar que os próximos dez serão igualmente importantes. A velocidade de transformação nessa área, associando a segurança, a telemática, a eletrônica e a tecnologia farão com que tenhamos avanços que antes não se imaginava. Quem imaginaria, há dez anos, que em 2008 já teríamos desenvolvido um sofisticado equipamento que desacelera o caminhão em caso de proximidade perigosa de veículo à frente, independentemente da ação do motorista?

J. Pedro – Sabemos que um dos fatores que mais contribuem para os acidentes de trânsito é o estado atual da frota brasileira. Como você vê este problema e como resolvê-lo?

Sérgio Gomes – Uma parte importante dos acidentes é provocada e pode ser atribuída à idade avançada da frota brasileira, tanto de automóveis como de veículos comerciais. Mas parcela significativa está relacionada ao fator humano. Há, por exemplo, mais acidentes em retas que em curvas e é grande a incidência de acidentes em estradas de melhor qualidade. Os programas de renovação de frota são importantes, mas também precisamos ter cada vez mais equipamentos que minimizem os riscos e os efeitos humanos nos acidentes. O investimento em treinamento de motoristas, associado a aspectos comportamentais, como no programa *TransFORMAR*, recém criado pela Volvo, será cada vez mais importante.



A segurança está em nosso DNA

Solange Fusco

Volvo do Brasil – Curitiba

Gerente de Comunicação Corporativa da Volvo do Brasil; responsável pelos programas institucionais da empresa, incluindo o Programa Volvo de Segurança no Trânsito (PVST).



Foto: arquivo Volvo

J. Pedro – O que significa segurança para uma empresa como a Volvo?

Solange Fusco – A segurança está no DNA da Volvo. É o princípio de tudo. Já em 1927 os fundadores da Volvo reconheciam que: “Veículos são feitos para transportar pessoas. Por isso, o princípio básico para todo o trabalho, do desenvolvimento à produção, deve ser sempre a segurança”. A Volvo tem sido incansável no desenvolvimento de novas tecnologias de segurança veicular. Inicialmente tinha como foco a segurança passiva, o conjunto de dispositivos que reduzem as consequências quando ocorre um acidente.

Atualmente, o foco é a segurança ativa, que são os dispositivos criados para ajudar a evitar que os acidentes ocorram. A Volvo também mantém um Grupo de Investigação de Acidentes que analisa os acidentes envolvendo caminhões da marca, subsidiando um banco de dados, fonte de estudo para as novas tecnologias de segurança nas futuras gerações de veículos.

J. Pedro – Por que a Volvo decidiu criar seu PVST quando nenhuma outra indústria automotiva desenvolvia ação similar?

Solange Fusco – Quando chegou ao Brasil, no final da década de 70, a Volvo, sediada na Suécia, país modelo em segurança de trânsito, se deparou com as tristes estatísticas de acidentes e mortes nas ruas e estradas brasileiras. Ao completar 10 anos no Brasil, ao invés de comemorar a trajetória de sucesso, decidiu mobilizar o país em defesa de um trânsito mais seguro e humano. Para a Volvo, não basta produzir

os veículos mais seguros do mundo. A Volvo é também porta-voz de alguns dos grandes problemas sociais que afetam o mundo, como a segurança de trânsito. No PVST, a empresa procura ir além, ao conscientizar os motoristas sobre a importância do comportamento seguro no trânsito. Temos orgulho em saber que a iniciativa pioneira da Volvo serviu como fonte de inspiração para vários programas e projetos em prol da segurança no trânsito no país, implementadas por outras empresas, inclusive do setor automotivo.

J. Pedro – Como você avalia o retorno institucional do PVST?

Solange Fusco – A Volvo se antecipou à importância das empresas adotarem práticas de responsabilidade social corporativa. Naquela época, em 1987, quando o PVST começou, não se falava em responsabilidade socioambiental. Assim, o PVST é reconhecido como a mais longa campanha em prol da segurança de trânsito no país, com muitos benefícios para a sociedade e também para a marca. As inúmeras ações do PVST, aliadas ao contínuo investimento da Volvo em tecnologias de segurança, reforçam a imagem da marca como líder em segurança veicular.

J. Pedro – Depois de 20 anos de ações, que resultados o PVST pode apresentar?

Solange Fusco – O PVST ajudou a despertar e a mobilizar o país para uma causa de extrema urgência, influenciando a implantação de medidas de grande importância para a

melhoria do trânsito brasileiro. Entre elas, a obrigatoriedade do uso do cinto de segurança e a criação do atual Código de Trânsito Brasileiro, além do estímulo à realização de inúmeras campanhas de educação e conscientização para o tema. Mais de seis mil trabalhos com foco em segurança foram inscritos no Prêmio Volvo e muitos dos trabalhos vencedores serviram de exemplo para implementação em diversos segmentos da sociedade. Ainda ao longo desse período, foram realizados inúmeros fóruns, câmaras técnicas, conferências e debates sobre temas diversos, com o objetivo de buscar soluções e melhorias para o trânsito brasileiro. Patrocinados pela Volvo, mais de 200 profissionais, estudantes e especialistas estiveram na Suécia conhecendo um país modelo em sistemas seguros de trânsito. A preocupação em desenvolver comportamentos seguros nos motoristas do futuro levou a Volvo a lançar o Programa TRANSITANDO, destinado a estudantes do ensino médio e implementado em diversas regiões do país. Já os motoristas profissionais têm à disposição uma metodologia moderna de desenvolvimento, baseada no gerenciamento de riscos e comportamentos seguros, base principal do Programa TransFORMAR implantado em parceria com a rede de concessionários Volvo.

J. Pedro – Valeu a pena? Você o faria de novo?

Solange Fusco – Não só valeu como está valendo! A causa é nobre e necessária. Faz parte do nosso ambiente de trabalho, com reflexos nos negócios, e principalmente na vida pessoal de cada um de nós. Tenho o privilégio de dar continuidade a uma iniciativa bem-sucedida que contou com a paixão e o envolvimento de muitas pessoas que contribuíram e ainda contribuem para que o PVST seja uma referência nacional e modelo para outros países com trânsito similar ao do Brasil.

J. Pedro – O investimento em programas sociais como esse, de que forma contribui para a sustentabilidade na gestão dos negócios e da sociedade?

Solange Fusco – A sociedade já não tolera empresas que não tenham seus compromissos sociais transparentes. As empresas estão sendo convidadas, cada vez mais, a assumir uma posição ativa de governança corporativa com reflexos

e benefícios para toda cadeia de relacionamento. Para a Volvo, trata-se de uma herança, de um forte compromisso com a sociedade. Acreditamos que uma marca é uma promessa. No caso da Volvo, uma promessa traduzida em qualidade, segurança e respeito ao meio ambiente.

J. Pedro – Por que a Volvo desenvolveu seu programa de segurança no trânsito apenas no Brasil se atua em tantos outros mercados?

Solange Fusco – Naquele momento o Brasil reunia as condições necessárias para uma jornada dessa natureza: um trânsito que padecia de socorro, uma sociedade que ansiava por ações, uma empresa que trazia na bagagem a herança sueca de cidadania e principalmente a segurança como um de seus valores essenciais. Além dos diretores e presidentes da empresa sensíveis à causa e dispostos a investir para contribuir com essa mudança. Os excelentes resultados atingidos pelo PVST ao longo dos anos o tornaram referência no Grupo Volvo. Uma versão similar do PVST já foi instituída na Argentina e está em fase de estudos no México, Chile e Polônia.

J. Pedro – Que papel as indústrias automotivas podem desempenhar em programas de cunho social como o de segurança no trânsito?

Solange Fusco – O campo é vasto. O Brasil sofre com grandes e inúmeros problemas sociais e carece de iniciativas, de recursos e, mais importante, do fazer com responsabilidade, seriedade, consistência e frequência. A nossa experiência nos permite afirmar que um programa institucional dessa natureza atrai seguidores se tiver como alicerce valores e princípios bem sedimentados.

J. Pedro – O que mais gratificou a Volvo até hoje em razão do PVST?

Solange Fusco – Quando o PVST foi lançado, em 1987, o então presidente da Volvo disse que se o programa poupasse uma vida o investimento teria sido válido. Hoje, depois de mais de 20 anos, o que mais nos gratifica e estimula a continuar atuando é a certeza de que o PVST, por meio de sua mobilização social, está salvando muitas vidas e preparando uma nova geração de motoristas e cidadãos.



À espera da manchete dos sonhos

Alencar Izidoro

Jornal Folha de São Paulo - São Paulo

Jornalista, formado na Universidade Metodista de São Paulo, fez curso de planejamento urbano para pedestres e ciclistas nos Estados Unidos. Setorista de trânsito e transporte, é um dos raros especialistas nessas áreas dentro do jornalismo brasileiro.



J. Pedro – Como era a cobertura de trânsito e transporte há 15 ou 20 anos?

Alencar Izidoro – Meu foco de cobertura já pegou a época do novo Código de Trânsito, quando começaram as principais mudanças. Há 15 anos havia muita resistência a novidades como fiscalização ostensiva do poder público para a questão de trânsito. Lembro que quando começaram a surgir os primeiros radares de controle de velocidade eram vistos mais com uma visão predominantemente arrecadatória. Acho que isso, no decorrer do tempo, foi amenizando. Ainda hoje existe alguma coisa nesse sentido. Mas, na época, a resistência era muito maior. Um exemplo são as medidas propostas pelo governo para endurecer as penas de trânsito, criminalizar a velocidade excessiva, reduzir a tolerância a motoristas embriagados e aumentar os valores das multas de forma radical. Acho que se fosse 10 anos atrás a resistência na cobertura da mídia seria muito maior. Hoje em dia tudo isso é visto com bons olhos, no sentido de que há um infrator e de que precisa de uma fiscalização rigorosa mesmo depois de 10 anos.

J. Pedro – Qual é a visão da Folha na cobertura do trânsito, qual a preocupação maior dela?

Alencar Izidoro – Posso citar minha percepção e não a posição institucional. Noto que há um interesse crescente por dois aspectos. Primeiro pela questão do trânsito mesmo e do dia-a-dia da cidade. A sede do jornal é São Paulo e hoje certamente um dos maiores problemas da cidade está

relacionado ao trânsito, à questão da fluidez. O segundo aspecto é a segurança no trânsito, preocupação que vem crescendo de dois anos para cá, principalmente depois do fenômeno crescente dos motoboys. Essa questão da segurança no trânsito foi um grande foco quando do surgimento do Código, que recorrentemente produzia manchetes dos jornais. Cinco anos depois do Código, os jornais deram uma relaxada, assim como a sociedade relaxou e as mortes subiram. Mas sinto que nos últimos dois anos voltou a ser uma preocupação crescente. O jornal hoje vê como uma grande prioridade, sim.

J. Pedro – Você consegue perceber claramente a imprensa hoje mais alerta para a questão da segurança no trânsito?

Alencar Izidoro – Acho que houve uma evolução de toda a imprensa, pelo menos a grande imprensa, nessa cobertura. O que muitas vezes prejudica é que os jornais não têm uma pessoa fixa cobrindo essa área. O repórter fica um tempo cobrindo essa área e depois já muda para outra área. Isso pode acabar prejudicando a cobertura técnica. Mas a grande imprensa cresceu nessa preocupação, do Código para cá cresceu bastante.

J. Pedro – Por que segurança no trânsito não é prioridade neste país? Você tem uma teoria sobre isso?

Alencar Izidoro – Acho que é um conjunto de coisas. Por exemplo, fica claro que não é uma prioridade dos governos. Tanto é que do valor arrecadado com multas de trânsito,

destinado ao Funset, quase 80% é congelado pelo governo federal. Por outro lado, existe uma grande cobrança da classe média, que recém-adquiriu seu carro, para a questão da fluidez e não para a segurança. É uma tendência, não só no Brasil, acho que é uma tendência mundial. Todo mundo quer ter carro e quer andar, não quer ficar parado num congestionamento. Essa visão só vai mudar com alguns choques de realidade, quando virmos tanto os governos como a mídia expondo os dramas da violência no trânsito.

J. Pedro – É difícil cobrir trânsito num jornal grande como a Folha?

Alencar Izidoro – Há algumas dificuldades. O país tem uma base estatística muito precária. Não dispomos até hoje de dados confiáveis de mortes no trânsito no Brasil. Dados do Denatran falam em 25 mil, outros, do Ministério da Saúde, falam em 35 mil no ano. Se você pega os dados do seguro DPVAT, já passam de 40 mil indenizações por mortes. A falha começa já pela estatística. Outro problema é a falta de transparência dos órgãos públicos e governantes. Não entendo órgãos de trânsito do Brasil resistindo em divulgar dados detalhados de mortes no trânsito quando a imprensa solicita. Por incrível que pareça, a gente sente que não há interesse em promover a discussão. Outra dificuldade é a nossa própria cultura, a forma como vemos o trânsito: a questão da prioridade da fluidez e não da segurança; a falta de prioridade para o transporte não motorizado. É essa questão cultural, é a pressão dos usuários de automóvel.

J. Pedro – Você vê competência nas pessoas que dirigem o trânsito no Brasil? Isso dá a você segurança na produção do material jornalístico que quer?

Alencar Izidoro – Não, não vejo competência. Em alguns momentos, inclusive em São Paulo, já vi gente absolutamente despreparada. Isso acontece por alguns motivos. Um exemplo é o tradicional critério de loteamento político de cargos e não por competência técnica. Acontece em todos os níveis de governo no país inteiro. O Denatran, no governo Fernando Henrique Cardoso, teve mais ou menos uma dúzia de diretores, algo meio assombroso. O despreparo é evidente e imagino que em outros lugares do país seja ainda mais precário isso. Já entrevistei pessoas sem nenhum preparo para dirigir uma empresa de trânsito. É um sério problema. Em algumas outras áreas, como educação e saúde, acho que é mais difícil colocar alguém tão despre-

parado, até por conta dessa visão da prioridade de cada área. Teria uma resistência muitas vezes maior colocando alguém despreparado numa área como educação e saúde.

J. Pedro – Como a Folha pauta trânsito? Quais são os critérios para eleger uma matéria como importante para um determinado dia?

Alencar Izidoro – No dia-a-dia, geralmente eu mesmo acabo sugerindo minhas pautas na maioria das vezes. O critério para a proposta é baseado em perguntas simples: em que isso afeta a vida do leitor? Por que isso é relevante ao leitor? Isso muda a vida dele? Vai provocar alguma reflexão para ele ou mudança de atitude, de comportamento? Daí podem ser assuntos relacionados à circulação e fluidez do trânsito como à própria segurança. Quando a estrada está em más condições, por exemplo, envolve tanto a questão da fluidez para viajar num feriado como a questão da segurança, que ele tem que tomar cuidado porque tem um determinado buraco. O critério costuma ser até que ponto isso afeta a vida do leitor.

“Governo vai investir mais em calçadas do que avenidas’ seria uma excelente manchete.”

J. Pedro – Você consegue criar e manter uma boa rede de fontes pelo Brasil? Onde estão suas fontes hoje?

Alencar Izidoro – Predominantemente em São Paulo. Mas tenho contatos no Sul, no Nordeste, até do Norte do país por conta de eventos em que participo. É quando acabo fazendo contato com pessoas de outros Estados e até mesmo do exterior. Mas a maioria das fontes está concentrada em São Paulo e Brasília, um pouco.

J. Pedro – Nesses quase 10 anos de trânsito na Folha você viu progresso na segurança do trânsito do Brasil? Você acha que melhoramos?

Alencar Izidoro – No trânsito, de maneira geral, sim. Minha avaliação é que no final dos anos 90 e começo desta década houve uma melhora significativa quando a fiscalização ficou mais rígida, saiu a regulamentação dos aparelhos de fiscalização de velocidade, a obrigatoriedade do cinto de segurança se tornou nacional, além da criação do sistema

de pontuação para suspensão da carteira. Assim, nos primeiros três, quatro anos do Código, ou seja, entre 1998 até 2002, acho que a melhora foi radical. O problema é que então houve uma acomodação de todo mundo – tanto dos motoristas como das autoridades. De lá para cá evoluiu muito a parte de fiscalização, o que é positivo. A quantidade de equipamentos eletrônicos colocada nas cidades para dar segurança foi um grande ponto forte dos últimos 10 anos. Ao mesmo tempo se investiu muito pouco em campanhas educativas, prevenção de acidentes. Os órgãos de trânsito focaram muito a fiscalização eletrônica, mais fácil de fazer, e relaxaram na prevenção de acidentes. Faltou regulamentar a educação de trânsito nas escolas, no ensino médio e também a fiscalização de rua, dos agentes de trânsitos, especialmente das polícias militares para retirar a frota irregular das ruas.

J. Pedro – Nesses últimos 10 anos você teve oportunidade de comparar o trânsito brasileiro com o de outros países?

Alencar Izidoro – Sim. Nos Estados Unidos e na Europa a cultura de respeito ao pedestre é uma coisa muito mais forte do que aqui em São Paulo e no Brasil de maneira geral. Exceto em Brasília, que teve uma grande campanha educativa na década passada e onde os motoristas ainda param na faixa para esperar a travessia dos pedestres.

J. Pedro – Você acha que o Brasil está bem na fotografia dentro do quadro mundial de segurança no trânsito?

Alencar Izidoro – Não. A maioria dos países que conheço são países mais desenvolvidos, tanto Europa como Estados Unidos. Lógico que se comparar com a África ou em alguns lugares da Ásia, a situação do Brasil até que não é

das piores. Estive no Egito e pude notar que, em relação ao Cairo, por exemplo, até que temos uma condição confortável e organizada. Aqui na cidade de São Paulo, do ponto de vista de segurança no trânsito, os níveis de mortalidade são semelhantes aos de países de Primeiro Mundo. O grande problema hoje da segurança no trânsito no Brasil está nos estados e nos municípios menores, como nas capitais do Norte do país. As cidades menores, as capitais menores, que menos se desenvolveram em infra-estrutura e em fiscalização, até por falta de recursos, acho que estão comparadas em níveis mundialmente muito mais próximos da África do que da Europa. Enquanto aqui em São Paulo, mesmo Curitiba, é muito mais próximo da Europa.

J. Pedro – Qual é a manchete que você gostaria de dar um dia sobre trânsito na Folha?

Alencar Izidoro – “*Governo federal vai investir todos os recursos das multas em ações no trânsito.*” Seria uma baita manchete, que precederia em alguns anos uma diminuição de mortes no trânsito. Hoje em dia se gasta só 20% do que se arrecada. Se investisse 100% seria uma baita notícia. E gastar bem, logicamente, não é gastar de qualquer forma! Mas acho que essa disposição já seria uma grande notícia. E há notícias locais, ainda que não rendessem uma manchete. Ficaria muito feliz se houvesse uma decisão da CET de São Paulo, por exemplo, de multar todo mundo que não parar na faixa de pedestres para permitir a travessia. Ou um governo que colocasse como bandeira política assim: “*Governo vai investir mais em calçadas do que avenidas*”, seria uma excelente manchete”; “*Prefeitura vai gastar ano que vem 500 milhões com calçadas e 300 milhões com as avenidas*”. Seria uma notícia sensacional que gostaria de dar.



Um novo cenário

S. Stéfani

Editora AutoData – São Paulo

Jornalista especializado na indústria automobilística; diretor da Editora Autodata, com várias publicações dirigidas ao setor automotivo e de transportes; foi editor de transportes da Gazeta Mercantil e Transporte Moderno.



J. Pedro – O que era segurança no trânsito lá pelos anos 85/87 e como que isso evoluiu até hoje?

S. Stéfani – Era um tema que não chamava muito a atenção, até porque a frota brasileira era muito menor e as estatísticas não tão aprimoradas como são hoje. Havia uma idéia muito difusa do que estava acontecendo, a gente estava mais empenhado em saber se seguia ou não aquela coisa do “Brasil grande”, do binário econômico ou da sequência das crises, de forma que ninguém dava muita importância para a segurança no trânsito em si. Esse é um tema que a Volvo foi a primeira a levantar. Esse foi o grande ponto de partida para uma discussão um pouco mais forte a respeito do tema. É bom lembrar que estamos falando de uma época em que a própria legislação veicular brasileira era ridícula, os carros não tinham nem direção retrátil.

J. Pedro – E como isso se desenvolveu?

S. Stéfani – Acho que não mudou muito até um período muito recente. Começou a mudar na medida em que se começou a ter a privatização das estradas e a partir daí começamos a ter estatísticas mais precisas, que depois acabaram se alastrando não só pelas estradas privatizadas, mas também pelas demais estradas. Hoje, quando termina um feriado, já se sabe quantos morreram, quantos acidentes, percentual em relação ao ano anterior, apesar do certo grau de distorção que possa haver nessas estatísticas. Hoje também temos uma certa vantagem: carros, ônibus e caminhões protegem bem mais seus ocupantes do que as

gerações anteriores de veículos. A próxima geração deverá proteger mais ainda, pois vai ter que cumprir legislação mais severa. Contudo, a quantidade de veículos aumenta de uma maneira tão assombrosa enquanto a infra-estrutura continua parada. Assim, ou se consegue, de fato, entrar com um sistema muito mais rígido de controle de tráfego, de habilitação, de qualidade de estrada ou a situação vai ficar impraticável.

J. Pedro – Como você vê o papel da imprensa hoje, na segurança de trânsito?

S. Stéfani – Tão ruim quanto nos anos 60 e 70. Infelizmente! Você nunca vê a imprensa falando de proteção ao consumidor em relação a itens de segurança no automóvel. Você vê os testes de carros nas revistas especializadas, elas continuam avaliando quantos quilômetros ele faz por litro; quanto ele faz de zero a cem. Mas a capacidade daquele veículo de proteger os ocupantes nunca entra em nenhuma tabela de avaliação de veículo.

J. Pedro – Por que você acha que isso não acontece?

S. Stéfani – É a própria cabeça do consumidor. Na verdade, a imprensa, neste caso, está abrindo mão do papel que lhe caberia no sentido de reeducar, chamar a atenção para a importância desses itens nos carros. As montadoras começam, agora, a acordar um pouquinho para a situação. Se você quer o ABS, e não os demais opcionais que costumam oferecer junto, é um desespero! E não se vê isso sendo dis-

cutido na imprensa. A única luz que apareceu na imprensa, nessa direção, foi a preocupação da Volvo de estar sempre lembrando: "Olha, tem a questão da segurança do trânsito". Isso ficou como uma espécie de marco, nos últimos anos.

J. Pedro – Essa mudança de posicionamento na imprensa depende de quem?

S. Stéfani – Acho que fundamentalmente é do jornalista. É lamentável, por exemplo, ver que na minha editora que é, talvez, a mais especializada em indústria automobilística do Brasil, são raríssimos os carros que tenho na redação com air bag. Os nossos jornalistas não tiveram a preocupação de comprar um carro com airbag nem com ABS. Se eles não tiveram essa preocupação, como é que vão passar isso para os leitores? É claro que tem o fator econômico: comprei um carro para minha filha agora, mas para poder ter o air bag e o ABS tive que comprar o modelo top de linha, do contrário não conseguia! Quanto custa o air bag desse carro? Algo como R\$ 15 mil, porque tem que mudar a versão do carro. No meu entender, em se tratando de jornalistas especializados, isso deveria estar provocando uma revolta nessa moçada. Mas nada!

J. Pedro – Que mudanças positivas devem ocorrer em futuro imediato?

S. Stéfani – Haverá mudança com a nova geração de carros que vem de 2010 em diante, com a nova legislação. As montadoras vão falar mais em segurança porque serão obrigadas a tornar os carros mais seguros e passarão a explorar isso em suas campanhas de marketing. Essa nova legislação já está aprovada e pouca gente atentou para isso. Gradativamente ela vai obrigar os carros a assumirem padrões europeus de proteção aos ocupantes. Começa com os carros novos, lançados a partir de 2010. A coisa vai endurecendo a partir de 2010 e os carros terão de estar prontos até 2015 para atender a legislação. Aí a maior parte deles vai ter que ser substituída porque não foi projetada para atender essa legislação e não terá como se adaptar. Será preciso renovar todos os veículos, automóveis, caminhões, ônibus pesados, desde o início, para se adequar a essa legislação. No caso dos caminhões é mais tranquilo, porque a maior parte dos caminhões fabricados no Brasil já segue essas normas de segurança bem mais rígidas. A coisa é mais grave no lado do automóvel.

J. Pedro – Ajudará muito na segurança, mas o caos do trânsito, dos congestionamentos...

S. Stéfani – Esse é outro problema grave. Independentemente do avanço dos carros, a despeito da nova mentalidade das pessoas, a despeito da imprensa acordar para esses temas, da legislação que vai tornar os carros mais seguros, não adianta, com essa quantidade de carros que está sendo jogada nas ruas e estradas, se não houver como controlar esse processo – agora são 2,5 milhões de carros novos por ano chegando ao mercado – vai chegar a hora que isso vai acabar numa quantidade muito maior de acidentes, pela simples falta de lugar para esses veículos trafegarem.

“Haverá mudanças com a nova geração de carros que vem de 2010 em diante, com a nova legislação. As montadoras vão falar mais em segurança porque serão obrigadas a tornar os carros mais seguros e passarão a explorar isso em suas campanhas de marketing.”

J. Pedro – Você vê no horizonte alguém cuidando disso, alguém pensando nisso, alguém pensando em desenhar um cenário para evitá-lo?

S. Stéfani – Não! Talvez porque o processo de saltos na produção e na venda doméstica de carros no Brasil seja um fenômeno muito recente, coisa de dois a três anos para cá. Tivemos 75% de crescimento, as pessoas ainda não atentaram, me parece que elas ainda não têm claro o tamanho da encrenca que está se formando no horizonte. O caos decorrente disso é coisa ali para mais um ano ou dois. Vai entupir tudo! Nem o governo atentou para isso.

J. Pedro – Qual seria o tamanho da frota brasileira de veículos, hoje?

S. Stéfani – Esse número mudou muito nesse último período. Deve estar em alguma coisa próxima de 25 milhões de veículos. Mas para te dar uma idéia da velocidade com que ela avança, são 2 a 3 milhões de carros chegando ao mercado todo ano. E mais 1,5 milhão a 2 milhões de motos. Mais 5 a 6 milhões de bicicletas. Você anda pelo interior, pelo litoral, nessas áreas mais planas, o grande meio de locomoção da população é a bicicleta. E tudo isso vai para as mesmas ruas.

J. Pedro – Nosso trânsito tem jeito? O Brasil tem jeito?

S. Stéfani – Lembro do Silvano Valentino ex-presidente da Fiat e da Anfavea (1995-1998). Em uma entrevista, perguntei: “O que você lamenta não ter feito em sua gestão?” Ele respondeu: “Eu me empenhei pouco na defesa da necessidade imperiosa de um transporte de massa de alta qualidade. A pessoa quando compra um automóvel compra, na verdade, a liberdade. Compra o direito de ir e vir a hora que bem entender, pelo caminho que quiser, com quem quiser. Só que quando essa liberdade se resume a ir e vir do trabalho, ir e vir da escola, o que é feito todos os dias pelo mesmo caminho, isso entulha as cidades e o automóvel fica inviável. O automóvel só é viável se você tiver por trás dele um sistema excelente de transporte de massa que permita às pessoas irem e voltarem do trabalho, irem e voltarem da escola, aquele percurso que é igual todos os dias. E isso tem sido feito por um preço alto demais! O automóvel tem que garantir a liberdade do lazer, a liberdade do final de semana mas não pode virar um transtorno para as cidades”. Foi uma das coisas mais sensatas que já ouvi em toda minha vida.

J. Pedro – Afinal, onde vamos chegar?

S. Stéfani – Lembrando ainda do Silvano Valentino, para ser um pouco mais otimista, perguntei a ele como via o fu-

turo, com abertura dos portos, importações, concorrência acirrada, indústria exposta à concorrência externa, à importação de carros. E ele respondeu: “Claro que hoje (1998) não somos competitivos porque vivemos protegidos durante muito tempo. Num primeiro momento vamos falar: temos que ser mais competitivos, cortar gordura, ser mais eficientes e aí seremos competitivos. Enxutas, as indústrias perceberão que continuam não sendo competitivas e alguém falará: ‘Mas também, com esses fornecedores! Fizemos a nossa lição de casa, mas os fornecedores não fizeram’. Então a indústria vai se voltar para os fornecedores, para que eles sejam mais eficientes. Eles farão sua parte, ficarão num padrão internacional, mas em seguida nós vamos perceber que ainda não somos competitivos. Aí vamos descobrir: ‘Mas, também, com essa indústria siderúrgica monopolista não é possível com esse preço das matérias-primas’. Vamos obrigar que eles também sejam eficientes e eles também se tornarão eficientes. E ainda assim vamos continuar não sendo competitivos...” Então perguntei: “Mas e aí, quando isso se resolve?” E ele: “Quando todos tivermos feito a lição de casa, vamos virar para o Estado e falar: ‘Sinto muito, mas com um Estado desse tamanho, inchado, corrupto, não seremos competitivos. Ou você se moderniza ou todos nós vamos morrer’. Aí a sociedade vai se virar contra o Estado e obrigá-lo a também se modernizar e ajudar nesse esforço de competição fundamental na economia aberta.”

Quanto tempo isso vai levar? “Algo como dez, doze anos. E o que são dez, doze anos em tempo histórico?” Acho que nós vamos passar por algo muito parecido com a segurança no trânsito. Quanto tempo vai levar? Vai depender muito da quantidade de gente morrendo em cada feriado. Falo de morrer em feriado porque é isso que acaba mexendo mais com a comoção nacional. Mas é um ciclo de modernização. Cinco, seis, dez anos? Mas se tivermos essa mesma conversa daqui a dez anos, o Brasil já será outro.



Ocupar espaço, o nome do jogo

Eduardo Vasconcelos

Consultor – São Paulo

Consultor em transporte e trânsito da ANTP, em São Paulo; doutor em Ciências Políticas pela USP; pós-doutorado em Planejamento de Transportes pela Universidade Cornell, dos Estados Unidos.



J. Pedro – Como era nosso trânsito nos anos 80? Evoluímos ou retrocedemos em matéria de segurança?

Eduardo – Sinto que até a época da discussão do Código tínhamos uma curva de crescimento de mobilidade e motorização típica de país em desenvolvimento, com um número crescente de acidentes e mortes. Sentia que estávamos em situação crítica da mesma forma como outros países, com aumento de frota e de acidentes. Havia enorme diferença de poder de influência entre as classes médias em geral e o povo brasileiro, que em geral anda a pé, de ônibus. Vejo que essa diferença na representação política, no grau de educação, na cidadania, ainda não evoluiu muito.

Até hoje se vê pedestres no Brasil atravessando a rua em cima da faixa e agradecendo o motorista que pára. A pessoa não tem noção de que o motorista é obrigado a parar, ele não tem que agradecer, é algo infantil. Essa diferença de representatividade política, de educação é importante para explicar o alto índice de acidentes de trânsito junto com, logicamente, a impunidade e com outro fator que acho essencial para nós todos. Hoje não falo mais no tripé homem-veículo-via, mas sim do espaço, a forma como é utilizado, como as pessoas se sentem nele. O espaço que temos é um espaço preparado para um papel específico, o de motorista de automóvel, que está em contraposição a outros papéis que todos têm de desempenhar: morador, trabalhador, pedestre, usuário de ônibus. O papel do condutor do carro é aquele para o qual as cidades foram adaptadas num período de concentração de renda, de crescimento econômico, refletindo a desigualdade de representação política.

J. Pedro – Você acha que segurança no trânsito é um tema neste Brasil de hoje?

Eduardo – Na Ciência Política existe divisão clara, quando se discute políticas públicas, entre o que é um problema e o que é uma questão. Problemas são os vários conflitos que acontecem na vida das pessoas, na sociedade, no seu cotidiano e que afetam todo o tempo. Questão é um problema socialmente reconhecido e que envolve grande parte do setor público e do setor privado da comunidade, e que se instala e as pessoas não conseguem mais deixar de falar nisso. O acidente de trânsito no Brasil ainda não transitou do status de problema para o status de questão. Está ainda nesse processo de transição, mas já se sente que as pessoas estão se preocupando.

J. Pedro – Essa seria a sua explicação de por que segurança não é uma prioridade no Brasil?

Eduardo – Acho que nossa cultura e nosso grau de educação estão firmemente arraigados à ideologia de inferioridade, quer dizer, os pobres em respeito pelos ricos acham que os ricos é que devem tomar conta das coisas. Há também esta interiorização de que o acidente é uma fatalidade. Sinto que as pessoas não entendem que o espaço é público, que ninguém tem direito de abusar desse espaço, que os mais vulneráveis, os pedestres, têm que ter prioridade, que a democracia é frágil, a cidadania é frágil; então, as pessoas aceitam essa situação de inferioridade, e, assim, não reivindicam sua segurança, sua vida como uma questão de saúde pública.

J. Pedro – Isso poderia ser traduzido por ignorância?

Eduardo – Ignorância no sentido de direitos e deveres, de cidadania. Exatamente, desconhecimento de direitos e deveres. A junção de falta de experiência democrática à falta de cidadania dá esta ignorância generalizada. Então as pessoas não acham que segurança é uma questão, não acham que seus parentes estão sendo mortos por uma série de despolíticas, por violência de outros usuários que não têm esse direito. Acham que é uma coisa tolerada, como destino, religião, etc. Enquanto a democracia nossa não se aprofundar, a educação melhorar e o conceito de cidadania não for mais forte, o resultado das nossas ações vai ser mais limitado por essas barreiras estruturais.

J. Pedro – O que pode determinar uma mudança de quadro no Brasil para que segurança venha a ser prioridade, digamos, para seu neto?

Eduardo – É a discussão dentro do sistema escolar desde cedo. Ir às comunidades de bairros, às igrejas e dizer quem é que tem direito, como o espaço de circulação deve ser organizado e quem tem direito a utilizar. A partir da escola, ver quem é pedestre e que tipo de segurança tem. Ir em torno das escolas, das igrejas, olhar o espaço, treinar essa visão geral. Questionar por que uma pessoa dentro de um veículo tem direito de entrar no espaço do pedestre? Será que tem realmente esse direito? Essa é a discussão fundamental. As pessoas precisam reconhecer os direitos e deveres dos seus papéis.

J. Pedro – Antes se dizia que o trânsito era ruim porque não tínhamos um Código bom. Veio o Código, era bom, mas o nosso trânsito continuou sendo complicado. Onde está o problema?

Eduardo – É preciso ver o que as pessoas entendem por um trânsito não ser bom. Tem pessoas que entendem o trânsito só do ponto de vista do congestionamento. A classe média vê o trânsito na perspectiva do congestionamento, do qual ela é um ator, sentado num automóvel. A leitura dela é assim: puxa, o Código chegou e não melhorou! Continua o congestionamento! Isto não tem nada a ver. O congestionamento aumenta porque as pessoas compram muito mais veículos que não cabem mais nas ruas e não é o Código que vai resolver isso. Mas o Código melhorou muito as possibilidades do governo agir e tomar condições con-

cretas, legais, administrativas. O princípio de transitar em segurança é um direito que não existia. Ele trouxe muitas melhorias potenciais, pelo menos no aspecto da segurança e da gestão do trânsito.

J. Pedro – Qual a sua avaliação, hoje, do Código depois de 10 anos?

Eduardo – Os pontos positivos são mais numerosos que os negativos. Ele foi uma das coisas mais importantes que aconteceu nos últimos 20 anos. Apesar das dificuldades, avançamos muito. Se o governo não tivesse tido a atitude irresponsável de deixar entrar motocicletas desse jeito, os resultados teriam sido melhores. A municipalização, o fato de a prefeitura ter obrigação legal de tomar conta do trânsito, foi a grande mudança política. Ela mexeu em toda a rede política de relações, de pressões, e que coloca próximo do prefeito uma pressão que tem muito mais condições de ser respondida do que quando se tinha que sair do interior do estado e vir reclamar ao Detran, na capital. A municipalização foi um grande avanço do CTB junto com um conjunto de procedimentos administrativos, de gestão, de educação de trânsito, de criação do Funset, que, por sinal, está sendo contingenciado pelo governo atual. Na hora que liberar, vai haver muito dinheiro para mexer com isso. Acho que conseguimos mudanças no trânsito, que na área de transporte público estamos tentando e não conseguimos. Então, minha visão é muito positiva.

J. Pedro – Você acha que segurança foi contemplada da forma adequada?

Eduardo – Acho que foi. O item que acabei de citar como o xis da questão – mexer no espaço – cabe às prefeituras. O Código criou determinações genéricas que cobrem o geral muito bem. Na questão dos equipamentos, formação dos condutores, novo processo de habilitação, idéia das inspeções veiculares, acho que ele cobre bem o que é necessário. Contudo permanecem dois problemas. Um é o atrito na fiscalização, entre o policiamento militar e a fiscalização municipal, um conflito de atribuições. E o segundo é que, juridicamente, estamos meio engasgados na questão da comprovação de que a pessoa dirige embriagada. Há bloqueios jurídicos aí, que defendem excessivamente o direito da pessoa se defender. Acho que é um exagero de defesa.

J. Pedro – Segurança não aparece como prioridade. Está embutida em várias ações, mas não vi escrito “salvar vidas”. E matamos 35 mil...

Eduardo - Desde que o Código foi aprovado até hoje, segurança não aparece de forma contundente em nenhum governo e nem neste. O Ailton Brasiliense, quando estava no Denatran, fez força para que isso acontecesse, mas não amadureceu, ainda não virou questão. A sociedade não está exigindo uma atitude. Mas mesmo assim sou otimista. O processo está caminhando, não está parado.

“A falta de educação e de cidadania é um peso que a gente carrega e que vai sempre limitar o alcance das soluções.”

J. Pedro – Se a sociedade não se importa com o fato de perder 35 mil pessoas, significa que algo está errado. Onde está esse elo quebrado da corrente?

Eduardo - Acho que o governo tem uma parte importante nesse fator. Não só este governo, mas os anteriores também. Mas insisto que é um caminho natural. São dois processos que têm que caminhar juntos: conscientização de discussão, de campanhas, de investimentos. Mas se você não tiver, paralelamente, o avanço que citei da noção de cidadania, da democracia e da educação você sempre vai estar com resultados tímidos. Já fui entusiasta de grandes programas de educação, hoje não sou mais, se os processos não se desenvolverem juntos. A falta de educação e de cidadania é um peso que a gente carrega e que vai sempre limitar o alcance das soluções.

J. Pedro – Em 30 anos de atividades o que o trânsito ou a segurança no trânsito trouxeram de lições mais importantes para você?

Eduardo - A primeira lição é que quando se discute segurança de trânsito a discussão inicial é a do espaço. Essa é a principal lição. Ao discutir o espaço você vai mobilizar as pessoas para se enxergarem como usuários do trânsito, nos vários papéis que vão mudando, que se conflitam com os de outras pessoas e aí discutir quem tem direito a usar o espaço e em quais condições. Depois você vai discutir projetos específicos técnicos. Esta é a discussão mais transformadora, mais revolucionária e que tem mais chances de produzir resultados.

J. Pedro – Se o presidente da República pedisse a você ajudá-lo a botar o trânsito em dia, realisticamente, o que você faria?

Eduardo - Montar um programa de planos de mobilidade nas cidades acima de 300 mil habitantes. O centro do plano vai alterar o espaço de circulação dessas cidades, de forma a recuperar, realisticamente, parte da prioridade dos pedestres, ciclistas e do transporte público. Um projeto de recuperação do espaço, de reordenação do espaço, acompanhado de um grande processo de conscientização, educação, formação, informação. Acho que são esses dois eixos. Todo metro quadrado que você conseguir recuperar de espaço social é uma vitória, porque a gente desconstruiu esse espaço, tornando-o hostil aos pedestres, idosos, ciclistas e usuários de ônibus. Planos de mobilidade e um grande plano de comunicação e capacitação para que a sociedade seja provocada a discutir e tentar convencer a classe média de que ela precisa abrir mão do uso abusivo do automóvel. Tem que abrir mão desse uso abusivo, não pode ser dessa forma.



Cuidar do trânsito é cuidar da saúde

Flávio Adura

Abramet – São Paulo

Presidente da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego - Abramet, Flávio Emir Adura é formado na Escola Paulista de Medicina da Universidade Federal de São Paulo. É especialista em Medicina de Tráfego, professor do Departamento e Medicina Preventiva da Universidade Federal de São Paulo.



J. Pedro – Um resumo da história da Abramet, para começar.

Flávio – A fundação ocorreu em 19 de agosto de 1980 por um grupo de médicos preocupado com os acidentes de trânsito porque via outros países dando maior atenção à segurança do trânsito. No Brasil não havia praticamente nada. A origem da Medicina de Tráfego é 1960, durante um Congresso de Medicina Legal, em Nova Iorque. Naquele mesmo ano, em congresso realizado em San Remo, na Itália, foi fundada a Associação Internacional de Medicina dos Acidentes e do Tráfego (IAATM). A ABMT foi trazida para o Brasil, naquela época, liderada por Hilário Veiga de Carvalho, professor emérito de Medicina Legal da Faculdade de Medicina da USP. A fundação de fato se deu em 1980, através desse grupo de médicos que fundou a Abramet. Hoje a Medicina de Tráfego é uma das 53 especialidades médicas reconhecida pela Associação Médica Brasileira e pelo Conselho Federal de Medicina.

J. Pedro – Qual era o cenário que existia dentro da Medicina de Tráfego, antes da Abramet?

Flávio – O que existia mais próximo à Medicina de Tráfego era o exame de aptidão física e mental para condutores de veículos automotores, o famoso “exame para motorista”, muito breve e que pouco contribuía para a redução da mortalidade. Foi em cima desse exame que a Abramet lutou e ainda luta para melhorar. Melhorou significativamente, embora ainda não esteja no padrão que a Abramet exige.

J. Pedro – Como o senhor avalia o estágio atual da Medicina do Tráfego no Brasil?

Flávio – Nós consideramos que temos uma Medicina de Tráfego de Primeiro Mundo, pois iniciamos antes uma especialização quase que inédita no mundo e são poucos os países, mesmo entre os desenvolvidos, que têm uma especialidade médica reconhecida e que trabalha exclusivamente com essa pretensão. Na América Latina não temos nenhuma entidade semelhante, e um dos projetos do ano que vem é fundar a Sociedade Ibero-latino-americana de Medicina de Tráfego. Então, em termos de Medicina de Tráfego, o Brasil está bastante à frente.

J. Pedro – Concretamente em que consiste a Medicina do Tráfego, quais são as áreas que abrange, onde atua e onde poderá atuar no futuro ainda?

Flávio – A Medicina de Tráfego é um ramo de uma Ciência Médica que trata da manutenção do bem-estar físico, psíquico e social do ser humano que se desloca, qualquer seja o meio que propicie a sua mobilidade, ou seja, se mobilizou tem chance de trauma e risco de morte ou ferimento. Tentamos estudar as causas desses acidentes a fim de preveni-los ou diminuir suas conseqüências. As principais áreas da Medicina de Tráfego são a Medicina de Tráfego preventiva, curativa, legal, ocupacional, securitária, medicina do viajante, medicina de tráfego aquático, ferroviário, rodoviário e aeroespacial.

J. Pedro – Já existe ou haverá, digamos, uma cadeira específica de Medicina do Tráfego, em que o médico se forma, efetivamente dentro desse universo?

Flávio – Em 2003, a Abramet conseguiu aprovar o projeto de residência médica em Medicina do Tráfego, na Comissão Nacional de Residência Médica. A partir daí há uma previsão de, em curto prazo, as universidades, as faculdades de Medicina, inserirem nos programas de residência médica a Residência Médica em Medicina do Tráfego. Acho que em dois anos teremos as primeiras turmas. Junto às universidades são realizados cursos de pós-graduação em Medicina de Tráfego. São cursos de especialização *latu senso*, como na Universidade de Santo Amaro e a Faculdade de Medicina de São Paulo, inseridos em uma disciplina já existente, no caso o Instituto de Medicina Legal e do Trabalho.

J. Pedro – Qual são os planos de curto, médio e longo prazo da Abramet?

Flávio – Eu peguei a Abramet, no final de 2007, já bastante desenvolvida, inserida na sociedade, no meio do trânsito e autoridades, graças à gestão que me precedeu. Nesses três

legislação, fiscalização, educação. As entidades responsáveis também entrarão no processo.

J. Pedro – Qual a avaliação que a Abramet faz da prioridade que a segurança no trânsito tem ou deixa de ter hoje, no Brasil? E como isso pode ser mudado?

Flávio – A sociedade ainda considera acidente de trânsito uma fatalidade. Não tem aquela idéia de que acidente de trânsito pode e deve ser prevenido. A Organização Mundial de Saúde, por exemplo, faz uma projeção que no ano de 2020, se nada for feito, os acidentes de trânsito vão superar a AIDS e os acidentes vasculares cerebrais como a principal causa de morte evitável. O acidente pode ser evitado e se o ritmo não for contido será a primeira causa de morte evitável. Isso se percebe pelo número crescente das vítimas. Publicamos há pouco tempo o atlas dos acidentes de trânsito no Brasil, onde ficou muito claro que tudo tem crescido no Brasil, o número de vítimas, de internações hospitalares, da frota, dos acidentes com moto e dos atropelamentos. Percebemos que pouco está sendo feito, efetivamente, para reverter esse problema, apesar de se falar bastante sobre ele.

Em termos de Medicina de Tráfego, o Brasil está bastante à frente.”

anos, como professor ligado à Universidade Federal de São Paulo, e tendo sido diretor científico vários anos, pretendo dar ênfase à parte científica da Associação. Temos projetos e condições de fazer diretrizes baseadas em evidências, temos um ambicioso projeto médico para segurança no trânsito que passaremos a todos os médicos, independentemente da especialidade. Tudo isso precisa estudos, trabalhos científicos, evidências. Vejo nesse meu mandato um crescimento científico a ser percorrido. Só que a ciência não caminha sozinha em uma Associação. Precisa ter relacionamento político, estar em contato com autoridades, fabricantes, montadoras, seguradoras, a sociedade em geral.

J. Pedro – É uma nova habilidade não médica, mas do médico.

Flávio – Os médicos, especialistas, não têm tanta preocupação com isso, mas a diretoria tem, porque sabe que há necessidade, além de fazer ciência, de preservar vidas no trânsito e isso não depende só do médico. Dependemos de

J. Pedro – A atuação política, institucional e mesmo operacional da Abramet ocorre a partir de São Paulo, mas percebo pouca participação das regionais da Abramet onde seu papel pode ser importante. Como a Abramet poderá atuar mais nos estados?

Flávio – A sua visão está correta, é uma preocupação. A Abramet tem 16 regionais, mas todo o conceito, toda a atuação, tem emanado da nacional. A preocupação tanto existe que vamos tentar sanear. Estamos refazendo o estatuto das regionais, que deverá ser aprovado pela Abramet nacional. Nesse novo estatuto as regionais terão que apresentar uma produção científica, realizar eventos, congressos, e vamos passar para as regionais, também, os conceitos para que divulguem em seus estados o que é feito pela nacional. Podemos chegar em regiões que talvez não estejamos chegando.

J. Pedro – Como era o trânsito nos anos 80 e o que aconteceu para que ele chegasse ao estágio que tem hoje?

Flávio – Em 80, em relação à Medicina de Tráfego, não tí-

nhamos nada. Hoje temos a legislação do cinto, do capacete, da criança no banco traseiro. Falta muito, como normatizar equipamentos para motociclistas, regulamentar a criança no banco traseiro, o uso do cinto de segurança no banco traseiro, etc. Avanços ocorreram, mas não diminuíram os índices de mortalidade e morbidade, o que permite várias análises, inclusive sobre o crescimento da frota. Em 1995 tínhamos 170 veículos por mil habitantes; passamos em 2005 para 228. Hoje temos uma frota licenciada de 45 milhões de veículos. Nossa frota, nos últimos cinco anos, cresceu 16,1%. Só as motos, 65,3%. Resultado: acidentes com motos subiram 540%. As vítimas dos acidentes também cresceram nos últimos dez anos, aumentando 63%. Com ciclista, 300%. O único tipo de vítima que diminuiu nesse período, apesar de leve, foi o pedestre. Mas temos outros problemas: em 2005, foram 118.122 internações hospitalares, pagas pelo SUS; registramos 20 óbitos para cada 100 mil habitantes. Isso é mais que o dobro e o triplo que alguns países desenvolvidos. Temos uma mortalidade no trânsito que beira 100 pessoas por dia e uma morbidade de mais de 1.300 feridos por dia. Um quadro assustador.

J. Pedro – A Abramet tem planos de debater esses assuntos em que ela pode exercer grande influência?

Flávio – Temos algumas áreas bem ligadas. Por exemplo, participamos da Câmara Temática de Saúde e Meio Ambiente do Contran. A ela temos levado, regularmente, informações e várias preocupações. Algumas resoluções do Contran foram baseadas em estudos da Abramet. Exemplos: para instruir o agente fiscalizador como saber se um motorista está alcoolizado quando ele se recusa a usar o bafômetro. Outra: a que tornou sem efeito uma portaria que permitia o uso de fones de ouvido do tipo monoauricular, mostrando que o problema de falar ao celular não era de manuseio, mas de atenção, e hoje é proibido qualquer tipo de auricular ou bi-auricular. Foi nossa também a fundamentação para o limite de volume e frequência de som dos equipamentos em veículos automotores.

J. Pedro – O senhor é otimista em relação ao futuro imediato do trânsito brasileiro, nos próximos cinco ou dez anos?

Flávio – Temos que acreditar que com nossos esforços, trabalhos e pesquisas vamos conseguir reverter esse estado. É claro que sabemos que não será em curto prazo, a Abramet tem o propósito de resolver o problema e não apenas divulgar e comentar estatísticas.

J. Pedro – No seu último Congresso, a Abramet distribuiu o Atlas do Trânsito Brasileiro com dados do Denatran e do Ministério da Saúde. Com que dados a Abramet trabalha: os 27 mil mortos do Denatran, os 35 mil do Ministério ou os 45 mil do DPVAT?

Flávio – O mérito do Atlas que a Abramet distribuiu foi justamente inserir os dados do Ministério da Saúde, do SUS. Esses dados contabilizaram os atestados de óbitos e os dados das internações hospitalares. O grande avanço do Atlas foi não simplesmente aceitar de imediato os dados do Denatran, mas inserir dados próximos da realidade, até porque o Denatran contabiliza como óbito a vítima no local do acidente. O dado que trabalhamos baseado em pesquisas, em 2005 foram 35.763 vítimas de acidentes de trânsito.

J. Pedro – Que fatores podem influenciar uma mudança de tendência crescente dos acidentes, para que o país tenha um patamar de acidentalidade compatível com a sua força econômica no contexto mundial?

Flávio – A redução efetiva desses índices passa pela educação, que já está no CTB, só que não está sendo cumprida. Se tivesse que apontar uma medida efetiva, indicaria a educação para o trânsito. Como isso não é para curto prazo, enquanto educamos a nova geração, temos que ter uma fiscalização eficaz, permanente, com punição exemplar dos infratores. É preciso mudar o comportamento socialmente aceito e estimulado da direção com todos os fatores de risco que conhecemos: álcool, sono, velocidade excessiva, desobediência à sinalização, uso de drogas, medicamentos.



Moto: uma solução importante para o trânsito

Eugênio Hatem Diniz

Fundacentro – Belo Horizonte

Pesquisador da Fundacentro, há 20 anos coordena projetos na área de motociclistas profissionais; desenvolve pesquisas com a categoria desde 1999 e as divulga pelo país. Publicou, além de artigos científicos, *As condições acidentogênicas e as estratégias de regulação dos motociclistas profissionais: entre as exigências de tempo e os constrangimentos do espaço*; *Recomendações técnicas para a prevenção de acidentes no setor de motofrete* e o *Guia de Orientação aos(às) usuários(as) dos serviços de motofrete*, disponíveis do site da Fundacentro.

(<http://www.fundacentro.gov.br>)



J. Pedro – A Fundacentro tem estudado o fenômeno dos motofretistas desde os anos 90. Que estudos são esses e o que vocês descobriram?

Eugênio – A Fundacentro é uma instituição pública federal que tem como objetivo desenvolver estudos e pesquisas na área de prevenção de acidentes e doenças profissionais, o que nos leva a desenvolver trabalhos, pesquisas e ações educativas em vários setores. Em 1999, fomos procurados pelo Sindicato dos Motociclistas Profissionais de Minas Gerais, preocupado com o número de acidentes e com o cres-

Após a conclusão dos estudos, transformamos o projeto de pesquisa em um trabalho de divulgação e de negociação com os atores sociais envolvidos no processo. Em contato com o Ministério Público do Trabalho e a Câmara de Vereadores, articulamos uma mesa redonda em Belo Horizonte. Esse evento deu origem ao projeto de lei municipal e ao primeiro acordo coletivo da categoria em Minas Gerais, no qual contribuimos com a elaboração de 34 cláusulas, inéditas, de segurança e saúde dos trabalhadores. Debates e oficinas de trabalho também foram realizados em inúmeras capitais do

“As pessoas na rua vêem os motociclistas e emitem juízo de valor completamente equivocado, o que por sua vez gera políticas públicas pouco eficazes, que não atingem o cerne do problema.”

cimento desordenado desse serviço no Brasil e no estado. O sindicato queria subsídios para implementar acordo coletivo, propor legislações e subsidiar suas negociações com os órgãos públicos ou patronais. Fiz os estudos preliminares e, a partir daí, acabou se transformando em projeto de pesquisa de mestrado na UFMG. Era uma pesquisa sobre uma categoria que estava surgindo com muita força e que passa a chamar a atenção da sociedade, sobretudo em relação ao número de acidentes e os conflitos no trânsito. Fizemos a pesquisa em duas empresas, uma em Belo Horizonte, outra em Uberlândia, acompanhando o serviço dos motociclistas.

país, com a participação dos setores Trabalho, Saúde e Trânsito e os sindicatos patronais e de trabalhadores da categoria. Esses debates tinham como objetivo mostrar o efeito das condições de trabalho sobre o comportamento dos motociclistas, procurando envolver os atores sociais na busca de uma regulamentação da atividade que contemplasse os aspectos de segurança e de saúde. Toda pesquisa foi feita com base nesse eixo: entender o fenômeno dos acidentes sob o ponto de vista das condições de trabalho vividas pelos motociclistas. As pessoas na rua vêem os motociclistas e emitem juízo de valor completamente equivocado. Por outro lado, o

setor público elabora políticas públicas pouco eficazes, que não atingem o cerne do problema. Agora, em 2008, estamos fazendo uma nova proposta de pesquisa para poder compreender os acidentes e as medidas de segurança propostas no acordo coletivo e assim subsidiar os órgãos públicos na adoção de políticas públicas mais eficazes.

J. Pedro – Depois desses anos todos, você vê mudanças de postura da sociedade, principalmente dos setores mais próximos do problema?

Eugênio – Felizmente temos observado que está havendo certa mudança por parte da imprensa. No início, a visão era muito estigmatizante. Jogavam toda a responsabilidade dos acidentes e do comportamento no motociclista. Ele é o elo entre o setor produtivo, que tenta produzir cada vez mais rápido e quer escoar a produção o mais breve possível, e o cliente que não tolera atrasos. A sociedade tem um papel muito importante nesse assunto e por isso publicamos o Guia de Orientação aos usuários dos serviços de motofrete.

J. Pedro – Qual foi a reação do governo, não só o federal, como os estaduais e municipais, em relação às pesquisas da Fundacentro?

Eugênio – O Denatran, Ministério da Saúde, órgãos municipais de trânsito e sindicatos de alguns estados começaram a discutir a questão do motofrete. Mas falta implementar o que se discutiu. Denatran e Contran elaboraram algumas medidas que se revelaram insuficientes para reverter o quadro de acidentes, diante da complexidade do problema. Uma prática que percebemos é que as ações por parte dos órgãos públicos são isoladas. A solução do trânsito passa por ações integradas, diversificadas e continuadas entre vários ministérios como da Saúde, Trabalho, Previdência, Justiça e Cidades.

J. Pedro – Por onde começa e quais são os passos sequenciais para tentar normatizar essa área?

Eugênio – O trabalhador deve ter condições de executar suas tarefas sem colocar em risco sua vida ou a dos outros. Para tanto, o poder público teria melhores resultados se alterasse o modo e o foco de ação. Por exemplo, empresas que prestam serviços de motofrete e aquelas que contratam esses serviços deveriam ser fiscalizadas periodicamente por equipes intersetoriais, capazes de verificar condições de tra-

balho, contratos estabelecidos entre cliente e empresa, prazos de entrega, demandas de serviço, habilitação e capacitação do motociclista, condições dos veículos, transporte das cargas, etc. Os itens que deveriam ser normatizados e objeto de fiscalização. São as 55 Recomendações Técnicas publicadas pela Fundacentro.

J. Pedro – O motofretista é réu ou vítima?

Eugênio – Prefiro não falar se a categoria é vítima ou réu. Os motociclistas vivem uma situação de trabalho perversa e precária, mesmo aqueles que trabalham como autônomos. O que a sociedade percebe nas vias públicas é apenas um dos efeitos dessa relação de trabalho. E os problemas são resolvidos agindo sobre suas causas não sobre os efeitos. Chega a ser ingênuo esperar que o motociclista lute sozinho contra essa condição e passe a pilotar o seu veículo de forma mais disciplinada, com os clientes pressionando de um lado e as empresas de outro. Este é um problema do poder público e também dos sindicatos de trabalhadores. Cabe a eles negociar a regulamentação e a implementação de melhores condições de trabalho e saúde. Muito já foi discutido e já passa da hora de implementar o conhecimento acumulado.

J. Pedro – Para muitos o problema só é grave porque o motofretista não obedece à lei de trânsito, pois, como se trata de um veículo, não pode circular entre os carros e usar os corredores. Este seria, realmente, o “X” da questão?

Eugênio – Não é esperto esperar que os motociclistas cumpram a possível proibição de circulação nos corredores formados pelos veículos, desacompanhada de outras medidas, como, por exemplo, criação de pistas exclusivas e regulamentação do setor. Medidas isoladas dessa natureza atestam a falta de percepção do problema por parte do poder público e ausência de diálogo entre as partes. As intervenções nas vias públicas precisam ser previamente negociadas com seus usuários. Por outro lado, não se pode esquecer que o motociclista está prestando serviço à sociedade, que exige presteza e pontualidade. O serviço de motofrete existe não só por que o custo é bem mais barato, mas, porque quem contrata o serviço deseja rapidez. Assim, existe certa cumplicidade e hipocrisia social com relação ao problema. É fácil para nós, confortavelmente sentados dentro dos carros ou escritórios, falar como os motociclistas deveriam agir e por onde deveriam circular.

J. Pedro – Como é que os motofretistas brasileiros fazem em Londres? Lá, provavelmente, não podem agir como agem aqui no Brasil.

Eugênio – A questão do trânsito com ou sem motociclistas não pode ser reduzida unicamente à simplicidade do cumprimento das leis de trânsito. Esse equívoco tem sido cometido há muitos anos, não só no Brasil, como em outros países. O trânsito é indissociável dos aspectos sociais, distribuição de renda, condição de vida, educação e principalmente das condições de trabalho. As leis de trânsito não dão conta de responder pela transformação das condições de vida dos usuários das vias públicas e por consequência a sua forma de agir. Isso não significa que essas leis e a fiscalização de seu cumprimento não sejam importantes. Ao contrário, para potencializar a sua eficácia, nossa prática profissional precisa levar em conta que vivemos numa sociedade cujo eixo regulador e comum é o trabalho, determinante da forma de movimentar a vida do cidadão. Por isso penso que as ações afeitas ao trânsito devem ser pensadas e implementadas de forma intersetorial e o cumprimento dos aspectos legais devem ser realizados prioritariamente nas empresas, antes que os condutores saiam para as vias públicas com seus veículos.

J. Pedro – Em geral, os grandes problemas brasileiros começam na falta de educação básica do povo. Isso se aplica também no caso do motofretista?

Eugênio – Sim, pois a questão educacional é muito importante, bem como a distribuição de renda. No Brasil temos uma dívida social tremenda no campo da educação de qualidade e da distribuição de renda. Se uma pessoa que não tem poder aquisitivo, não tem renda, não tem patrimônio, não tem garantia do pão à mesa. Nessas condições ela está mais propensa a aceitar qualquer coisa para sobreviver, lícita ou ilícita, o que acaba refletindo no modo de ser de uma

sociedade. E isso se reflete na forma de agir não só do trabalhador, mas também dos seus representantes sindicais, dos empresários e dos trabalhadores do setor público, pois estes também fazem parte dessa mesma sociedade.

J. Pedro – Não há indicativos de que as vendas de motos vão diminuir. Ao contrário, estão crescendo. Que recomendações você faria para o futuro?

Eugênio – A moto é uma solução muito importante para boa parte dos problemas de trânsito e, em razão disso, deveria ser priorizada junto com o transporte público de qualidade. O serviço de motofrete contribui para retirar muitas pessoas e carros das vias públicas. Os projetos de trânsito deveriam considerar esse setor como estratégico, criando pistas exclusivas e preferenciais, sinalização especial, proporcionando-lhe atenção diferenciada, etc. É mais racional e mais barato em termos de infra-estrutura viária e consumo de combustíveis utilizar a moto para se deslocar ou para contratar um serviço de motofrete em vez de utilizar veículo de quatro rodas. Mas é preciso garantir mais segurança ao motociclista.

J. Pedro – Mas moto não é coletivo. Ela leva um passageiro, uma pessoa.

Eugênio – A média de pessoas transportadas em veículos de passeio não é diferente. Além disso, se 10% da população, em vez de usar o carro particular para trabalhar usasse a motocicleta, o trânsito se tornaria muito melhor. Com relação ao serviço de motofrete, após um longo dia de trabalho, o motociclista prestou serviço para várias pessoas, que de outra forma teriam solucionado suas demandas utilizando carro, metrô, ônibus ou mesmo se deslocando a pé. Assim, o uso de motocicleta retira da via pública inúmeros veículos, alivia o transporte público e consome menos combustível.



Motoboys brasileiros em Londres

Cleber Fernando Pereira

Motoboy – Londres, Inglaterra

Depois de dominar a cena urbana brasileira com coragem e malabarismo, nosso motoqueiro partiu para conquistar outros mercados. Há milhares deles espalhados pelo mundo, trabalhando quase da mesma forma como conhecemos no Brasil. A maior concentração está em Londres, dominando o mercado de entregas domiciliares. Para entender como vivem, conversei longamente com Cleber Pereira, ex-motoqueiro, hoje dono da Pastor Motor Cycles, loja e oficina de motocicletas na capital inglesa, onde atende muitos compatriotas.



Foto: Arquivo pessoal

J. Pedro – De onde você é e qual o seu trabalho?

Cleber – Sou de Ipatinga, Minas Gerais. Cheguei há 25 anos e há 16 anos estou em Londres com planos de fazer a vida. Comecei lavando prato, em seguida consertando motos e há 9 anos como “courier”, nome em inglês para motofretista.

J. Pedro – Foi difícil conseguir o trabalho de courier?

Cleber – Na época não era tão difícil, porque a necessidade era grande e era mais fácil trabalhar de courier aqui. Hoje, tem muita gente de fora, os poloneses que trabalham de courier gostam de moto também, então, é um campo bem mais explorado. Fala-se muito em ilegalidade, mas é praticamente impossível trabalhar como courier ilegal na Inglaterra. A polícia é eficiente no que faz. Quem quiser vir para cá, aconselho legalizar a documentação para evitar problemas.

J. Pedro – É verdade que há dois mil motoqueiros brasileiros trabalhando em Londres?

Cleber – Hoje há bem menos. O que está acontecendo é que o pessoal que era ilegal não está mais na rua. Está tendo uma migração muito grande dos legais para o serviço de courier. Na minha loja, onde presto serviço a gerentes de algumas empresas que procuram motoqueiros legais, com documentos, com carteira de habilitação aqui da Inglaterra, temos conseguido ajudar brasileiros nessa condição. Mas tem que ter os documentos em dia.

J. Pedro – Quais são as diferenças entre os motofretistas de Londres e do Brasil, principalmente quanto à segurança no trânsito?

Cleber – O que chama mais atenção, apesar da questão financeira, é a facilidade de possuir uma moto grande. Aqui se trabalha com motos de 600 cilindradas até 1.000 cilindradas. Muito fácil você adquirir uma moto dessas, porque o poder aquisitivo é maior.

J. Pedro – Do ponto de vista operacional, quais as vantagens de ter uma moto maior?

Cleber – Aparecem muitas viagens para Manchester (300 km) e mesmo para cidades mais distantes. Nas rodovias não se pode andar com uma moto 125. A vantagem de trabalhar com uma moto grande é a agilidade de fazer o serviço mais rápido, porque quanto mais rápido você faz o serviço, mais dinheiro você ganha. Também, para o trânsito daqui é muito melhor você trabalhar com uma moto de alta cilindrada, porque a agilidade que tem para se locomover é muito grande e você é mais respeitado no trânsito. Londres é uma cidade que tem motoristas do mundo inteiro. Tem muitos motoristas que não respeitam o motoqueiro, que acredito que seja o mesmo problema existente no Brasil. Uma moto de maior cilindrada é mais respeitada.

J. Pedro – Na Inglaterra não existe mototáxi?

Cleber – Existe uma companhia que trabalha com as motos de 1.200, 1.300 cilindradas que presta esse serviço. Mas eles têm

poucas mototáxis. É um serviço prestado mais para empresários, pessoas que precisam se locomover muito rápido, porque no trânsito de Londres está ficando praticamente impossível andar de carro. São motos grandes e seguras, seus pilotos são pessoas preparadas. Aqui, para tirar carteira para esse tipo de serviço, há muito rigor. É preciso uma habilitação específica, tem que ter curso para poder pilotar essas motos.

J. Pedro – Também há muitos acidentes com motos em Londres. Pensei que fosse um problema brasileiro, mas é de todo lugar, verdade?

Cleber – É um problema de todo lugar. Mas há que se ressaltar a questão da segurança das roupas. Aqui você também vê muito acidente. Na minha loja, eu recolho, busco moto acidentada, que está no meio da rua quebrada. Você vê a moto e diz: esse cara morreu. Mas o cara não teve nenhum arranhão, porque a roupa protege muito. Mas as roupas que você usa aqui nunca serão usadas no Brasil por causa do clima, calor muito intenso. Aqui, o clima ajuda mesmo no verão.

J. Pedro – E todo motoqueiro é obrigado a usar essas roupas de proteção?

Cleber – Sim. Há uns anos fui trabalhar só de bermuda e tênis no verão, o policial me parou e disse: vá para casa agora e vista a sua roupa para não colocar a sua vida em risco.

J. Pedro – Você acha mais arriscado ser motoqueiro em Londres ou em São Paulo?

Cleber – Em São Paulo, por causa da segurança das roupas. Além disso, o motoqueiro em São Paulo é muito mais imprudente. Digo isso porque os brasileiros que trabalham aqui arriscam demais, são muito malucos e me contam. E também devido à segurança do equipamento que tem que usar. Acho que a situação do trânsito é que faz a pessoa pensar dessa forma. A roupa é mais um acessório. A imprudência está na cabeça da pessoa.

J. Pedro – Que cuidados deve ter um motoqueiro para se virar no trânsito de Londres?

Cleber – O problema aqui é que tem muitos motoristas que vêm do Iraque, do Paquistão, e essa gente é maluca no trânsito. Eu mesmo tive três acidentes aqui por imprudência de motoristas. Você vai andando atrás, eles resolvem fazer um contorno e não dão seta nem nada, não olham no retrovisor,

e você acaba enchendo a lateral do carro deles. Tem que ficar muito esperto, tomar cuidado, são malucos no trânsito.

J. Pedro – Quem quer trabalhar como motoboy tem que passar por treinamento, inclusive de segurança, ou basta ter a habilitação, mesmo sem grande experiência?

Cleber – Para trabalhar aqui basta ter habilitação, porque a diferença vai ser na hora que for fazer o seguro para a sua motocicleta. Aqui é o seguro que faz a diferença. Ou você faz um seguro só para passear ou para entregar comida, para trabalhar à noite, ou um seguro de courier. E o seguro de courier é bem mais caro, 3 a 4 vezes mais caro do que um seguro para passeio. E quando você quer trabalhar em uma companhia de courier, eles exigem o seguro de courier.

J. Pedro – Você tem que ser dono da moto e do seguro, então?

Cleber – Não necessariamente ser o dono da moto, mas o seguro é feito no seu nome e é intransferível.

J. Pedro – Os brasileiros fazem curso de segurança no trânsito?

Cleber – Dificilmente fazem. A maioria pensa: vou trabalhar, juntar meu dinheiro e voltar para o Brasil porque lá é meu lugar. Quando você pensa dessa forma, não investe aqui no país. Então, não fazem curso, não se aprimoram.

J. Pedro – Se você tivesse que dar um conselho para motoqueiros de São Paulo, em termos de segurança, o que diria?

Cleber – Respeitar os sinais, não abusar da velocidade e se proteger ao máximo. Em questão de acessório: roupa, segurança. Nada é mais valioso do que o bem que você tem, que é a sua saúde, sua integridade física.

J. Pedro – E para os gestores de trânsito do Brasil, que conselhos você daria?

Cleber – Existem muitos. Quando falei da roupa que se usa aqui e é impossível usar no Brasil, é porque o clima daqui é frio, mas eu mesmo tenho proteções que uso mesmo no verão. A segurança deveria se resumir na integridade física de quem está conduzindo a moto. Não apenas por essa nova lei dos capacetes, mas é preciso bater muito firme em questões da segurança e dar condições para que o povo adquira esses acessórios. Eu imporia o uso de cotoveleiras, joelheiras, roupas com proteção de coluna, principalmente para os moto-

queiros que trabalham na rua o dia inteiro. O problema de acidente de trânsito traz dificuldade para o governo, hospital, uma série de problemas. Acredito que se não houver disciplina para usar o veículo quando se está conduzindo, pouco adiantará a segurança. Uma das coisas que poderia ajudar muito seria o uso obrigatório de acessórios de proteção, como jaqueta, ainda que não seja de couro por causa do calor, mas que tenha proteção. Isso é fundamental, eu tenho visto que isso salva vidas. Botas também para proteger o tornozelo e mais rigor em questões de velocidade, mas sem atrapalhar o desempenho do dia-a-dia.

J. Pedro – No Brasil, uma das principais reclamações contra o motoqueiro é que ele anda no meio das filas, entre os carros, e não atrás. Pelo que eu estou entendendo é a mesma coisa aí também, não?

Cleber – Aqui também, os corredores são usados constantemente. Isso é permitido pela lei. Pode passar entre os carros normalmente, sair lá na frente, não tem problema nenhum. A imprudência quem faz é o condutor.

J. Pedro – Você acha que na medida em que aumentar o número de acidentes no trânsito com motoqueiros, a lei inglesa não vai acabar sendo modificada para impedir que haja esse zig-zag no meio dos carros?

Cleber – Não, porque esse problema de andar com a motocicleta no corredor não é o maior problema existente aqui. O maior problema é que muitos motoristas não têm a mínima experiência e acabam complicando a vida de motoqueiros que sempre tomam o prejuízo. A imprudência e a falta de preparo desses motoristas, que são pessoas de diversas raças, diversos países, que chegam aqui, começam a conduzir carros e complicam a vida de outras pessoas. É questão de costume, da cultura dos países das pessoas que estão aqui.

J. Pedro – Há muitos acidentes fatais com brasileiros, em Londres?

Cleber – Entre os que eu conheço, creio que uns oito motoqueiros brasileiros morreram no trânsito. Uma coisa que é muito importante aqui, sei que aí no Brasil agora estão pegando forte,

é a questão principalmente do álcool. Aqui é impossível tomar uma cerveja e entrar no seu carro ou montar na sua moto e sair. Não se pode ingerir álcool. Nós temos o costume de falar que Londres é uma cidade vigiada pela Rainha, porque existem câmeras em todos os lados, se você der uma mancada no trânsito e caracterizar que você está com algum problema, seja com álcool ou com droga, pode ter certeza que na próxima esquina tem alguém te esperando.

J. Pedro – Quando o motoqueiro sofre um acidente, é a empresa de courier que cobre os gastos?

Cleber – Não, a maioria das empresas apenas se preocupa em mandar outro motoqueiro pegar a encomenda que está no box do motoqueiro para fazer a entrega. Ficam mais preocupados em não perder o negócio do que com a própria vida ou bem-estar do motoqueiro. Infelizmente é a realidade. O prejuízo do acidente é o seguro que vai cobrir.

J. Pedro – Quanto ganha por mês um motoqueiro de trabalho médio, razoável?

Cleber – O salário semanal de um motoqueiro aqui é de 450 a 500 libras, é o serviço básico. Trabalha-se normalmente de courier das 7h30 até 18h30. Tem companhias que trabalham até à noite. Tem companhia que paga por hora, outras por entrega.

J. Pedro – Que conselhos você daria para quem chega em Londres para começar a vida?

Cleber – A primeira coisa que eu pergunto: tem ou não documento? Se disser que sim, então venha porque aqui vai ter oportunidade de ser o que deseja. Levanta cedo que consegue o que almeja. Se não tem documento, falo: passeia, gasta um pouco de dinheiro e volta para o Brasil.

J. Pedro – Você sabe se existem mais motoqueiros brasileiros pela Europa também?

Cleber – Na Espanha tem muitos que trabalham também como courier, na Itália e Portugal tem um pouco. Depois da Inglaterra, a Espanha é o país que mais tem motoqueiro. A remuneração aqui é muito melhor porque a libra é uma moeda muito forte.

“Para trabalhar aqui basta ter habilitação, porque a diferença vai ser na hora que for fazer o seguro para a sua motocicleta. Aqui é o seguro que faz a diferença.”



A importância das ONGs de trânsito

Diza Gonzaga

Vida Urgente – Porto Alegre

Maria Edi Dias de Moraes, presidente da Fundação Thiago de Moraes Gonzaga, de Porto Alegre, arquiteta pela Unisinos do Rio Grande do Sul, responsável pela, provavelmente, maior mobilização popular em favor da humanização do trânsito no Brasil.



Foto: Sérgio Neglia

J. Pedro – O Vida Urgente tem 12 anos de luta. Qual era a idéia inicial?

Diza Gonzaga – Desde o início tive claro que o Vida Urgente tinha como missão salvar vidas e achava que para isso acontecer tinha de ir aonde as pessoas estão. Fui pesquisar na área e vi que violência no trânsito era questão de sinalização, sistema viário, máquinas, etc. Não se falava em comportamento. Mas o que está matando no trânsito não é o desconhecimento da sinalização, e sim o comportamento inadequado. Nada contra fazer propaganda bonita na televisão, mas só ela não muda comportamento. Temos que ter programas contínuos, permanentes, pois educação é um processo no qual colhemos resultados a médio e longo prazo. Então, desde que iniciamos esta caminhada tivemos claro o papel que a fundação e o Programa Vida Urgente deveriam exercer: “Mobilizar a sociedade, através de ações educativas e culturais, para promover a preservação e valorização da vida”.

J. Pedro - Você conseguiu depois juntar um bom número de pessoas, de técnicos, de conhecimento da área?

Diza Gonzaga – No início foi meio solitário: eu, meu marido Régis e um grupo de jovens, muitos deles amigos do Thiago, meu filho que perdeu a vida, em uma madrugada fria de Porto Alegre, quando embarcou em uma carona sem volta. Em pouco tempo recebemos apoio de muita gente. Como arquiteta sempre trabalhei com criatividade e a trouxe para o trabalho na Fundação. Porém, não poderia

ficar inventando coisas sem conhecimento técnico. Os projetos da Fundação, desde os voltados para a educação infantil até a universidade, sempre tiveram acompanhamento técnico. Acho que isso dá qualidade ao nosso programa, porque une o conhecimento técnico com a experiência do cotidiano. Usamos a linguagem das pessoas: leigos, técnicos, jovens, para nós esta escuta é fundamental.

J. Pedro - Qual o envolvimento do seu marido na Fundação?

Diza Gonzaga – O envolvimento do Régis é fundamental para o Vida Urgente. Ele preside o Conselho Deliberativo da Fundação Thiago de Moraes Gonzaga e tem um papel importante na divulgação do Vida Urgente, até pela sua profissão de professor e dirigente de um grupo educacional que tem colégios e curso pré-vestibular no Rio Grande do Sul.

J. Pedro – Que tipo de organização tem a Fundação e que tipo de público atende?

Diza Gonzaga – O programa começa na educação infantil e vai até a universidade, passando pelos pais, professores, enfim, atingimos a sociedade sem distinção de idade, escolaridade, classe social, etc. E trabalhamos com todos os públicos: pedestre, passageiro, ciclista, motorista, skatista, caminhoneiro, motociclista, etc. Temos programas específicos para cada um: Vida Urgente no Palco, Escola Urgente, Vida Urgente In Concert, Salva Vida Urgente, Moto Vida, Capacitação de Voluntários, Vida Urgente na estrada, etc.

J. Pedro – Quantas vidas você acha que Vida Urgente ajudou a salvar?

Diza Gonzaga – É difícil falar em números quando se trata de vidas. Para nós da Fundação Thiago de Moraes Gonzaga, as estatísticas não são números frios, as estatísticas têm rosto e nome, são os Thiagos, Rodrigos, Fernandas...

Hoje já temos indicadores de nosso trabalho. Quando iniciamos o Vida Urgente, em 1996, um estudo da UNESCO apontava que Porto Alegre estava em 11º lugar no ranking das cidades com mais mortes no trânsito entre as capitais brasileiras. O mesmo estudo apontou, em 2005, que Porto Alegre perdeu sete posições, passando para 18º lugar. É claro que temos consciência que não foi só o nosso trabalho que mudou essa realidade, mas estamos certos de que ele teve uma contribuição significativa nessa redução.

Em 12 anos, formamos uma geração que passou pelos nossos programas, na educação infantil, ensino fundamental, médio e hoje está conosco na universidade. Em 2007, inauguramos uma sede dentro do Campus da PUC/RS, uma universidade com cerca de 30.000 estudantes, onde desenvolvemos programas permanentes, experiência que tem motivado outras universidades a fazerem o mesmo.

J. Pedro – Que tamanho tem a família Vida Urgente hoje?

Diza Gonzaga – A Fundação Thiago Gonzaga já não é apenas o grito de uma mãe que não se conformava com a perda prematura de seu filho de 18 anos; hoje, Vida Urgente é a causa de milhares de pessoas no Brasil. Temos voluntários em todos os estados brasileiros e centenas de pessoas que nos prestigiam, professores – que levam seus alunos para participar dos nossos projetos e transmitem nossa mensagem nas escolas e universidades –, jovens, pais – que aderem à causa colocando nosso adesivo no carro como demonstração de apoio à causa –, governos, instituições, etc. Recebo convites de lugares que jamais imaginei conhecer. Há pouco tempo, recebi um telefonema de uma mãe que estava nos Estados Unidos e viu o nome da fundação em um painel luminoso, em uma esquina movimentada da Califórnia. Ela não acreditou, ficou esperando o nome passar novamente no painel para me ligar emocionada. Isso sem falar nos inúmeros prêmios que temos recebido, como o da Volvo, (recebemos um Destaque Nacional e dois Prêmios Volvo – Categoria Geral), que nos proporcionou conhecer o Programa Vision Zero, na Suécia, e, a nossa participação, como representantes do Brasil, na Assembléia Mundial de

Jovens, realizada em Genebra, em 2007.

J. Pedro – Quais foram as lições aprendidas nesses doze anos de Vida Urgente?

Diza Gonzaga – Foram muitas, mas, para mim que sou falante, ouvir jovens, pais, educadores, especialistas foi uma das melhores coisas que aprendi. Também aprendi que quando a gente tem a verdade, as coisas avançam, pode demorar, pode ser difícil, mas avançam. Humildade, reconhecer que não se sabe tudo, aprender, ousar também é importante. Mas o que mais gratifica no trabalho da Fundação é saber que estamos contribuindo para termos um país mais humano, menos violento e mais fraterno.

J. Pedro – Como você classifica o sucesso ou a evolução da Fundação?

Diza Gonzaga – Hoje estamos mais maduros. Construímos uma imagem de credibilidade que é o nosso grande patrimônio, isso trouxe o reconhecimento social e, com ele, agregamos importantes parcerias. No início, financiávamos a Fundação e tínhamos alguns apoiadores pontuais; hoje já não vamos atrás de parceiros, eles nos procuram, reconhecem nosso trabalho, participam de forma permanente. Temos apoio a programas, a projetos e não só para pagar folders, materiais, eventos. Conquistamos apoios importantes, como Petrobras e General Motors, que já estão conosco há algum tempo.

J. Pedro – Vida Urgente está em quantas cidades brasileiras?

Diza Gonzaga – Em todos os estados brasileiros temos voluntários cadastrados. No Rio Grande do Sul, temos nosso trabalho espalhado em quase todas as cidades. Em algumas cidades pólos, temos núcleos com diretoria, sede, etc. Fora do Rio Grande do Sul, estamos nos fortalecendo em Santa Catarina, São Paulo, Espírito Santo e Mato Grosso.

J. Pedro – Fale sobre Vitória, Espírito Santo, onde vocês se instalaram este ano...

Diza Gonzaga – Foi um grande passo que demos do final de 2007. Tudo começou, em 2005, quando fui participar de um congresso em Vitória e o governador Paulo Hartung mostrou interesse em levar o Programa Vida Urgente ao Espírito Santo. Em 2008, finalmente concretizamos este desejo e temos certeza que o Espírito Santo será o modelo de

referência para o crescimento do Programa Vida Urgente no Brasil. Em uma parceria com o governo do estado do Espírito Santo, através do Detran, estamos reproduzindo, em terras capixabas, todo o Programa Vida Urgente; em Vitória, temos uma sede como a de Porto Alegre e já temos mais de 1.000 voluntários no estado. Já montamos quatro espetáculos teatrais e estamos desenvolvendo praticamente todos os nossos projetos, além de outros criados especificamente para o público capixaba.

nal, da alcoolemia zero (Lei Seca). Essa lei seria inimaginável há dez anos. Só foi possível pelo trabalho permanente de pessoas e instituições como a nossa.

J. Pedro – Qual é o seu diagnóstico para melhorar o trânsito?

Diza Gonzaga – Mudar o comportamento das pessoas. E, mudar comportamento tem que começar pela educação. Claro que temos que ter fiscalização eficiente e punição exemplar, pois a impunidade também gera esta violência

“Nosso papel é mobilizar a sociedade, através de ações educativas e culturais para promover a preservação e valorização da vida.”

J. Pedro – Por que temos tão poucas ONGs no Brasil voltadas ao trânsito?

Diza Gonzaga – Conheço organizações que fazem trabalho com associação das vítimas, que são ONGs também, mas aí não é prevenção. A maioria faz trabalho de reivindicação, sem apontar soluções em seus projetos. Acho que se investe muito pouco em prevenção, temos a cultura de correr atrás do prejuízo, tratar o problema depois que ele acontece. O trabalho que desenvolvemos só trará resultados a médio e longo prazo, e as pessoas querem resultados imediatos. Como posso saber quantas pessoas deixaram de se envolver em acidentes de trânsito por causa do Vida Urgente? Não temos como mensurar o número de vidas salvas, só podemos contar as vidas perdidas e mutiladas. Por isso acreditamos que se salvarmos uma vida, terá valido a pena. Sempre penso que poderia ser o Thiago.

J. Pedro – Por que trânsito não é prioridade nesse país?

Diza Gonzaga – Talvez porque grande parte de nossos governantes apenas fale dos números trágicos do trânsito e pouco façam, na prática. Creio que muitos estão mais preocupados com a próxima eleição do que a próxima geração. Mas não quero generalizar. Temos que trabalhar na prevenção, mas é difícil pois estamos acostumados a dar a cadeira de rodas, e não evitar o acidente. Já temos alguns avanços como este que foi votado e aprovado no congresso nacio-

que temos assistido em nossas ruas e estradas. Mas não queremos que um jovem que cometa acidente seja simplesmente preso, queremos uma punição que o faça refletir. Por exemplo, uma pena alternativa como a de trabalhar num final de semana em um pronto-socorro, ver os acidentados, sentir a dor dos familiares. No Rio Grande do Sul, já temos alguns exemplos de penas alternativas. Mas, repito, só a punição não resolve se não investirmos pesado em educação. Quando eu era jovem não se falava em ecologia, a gente ia ao piquenique e deixava o papel ali porque não tínhamos consciência. Hoje quase ninguém mais faz isso. Contudo ainda não temos a consciência de que beber e dirigir não é legal e que o carro pode ter sido projetado para grandes velocidades, mas a vida não.

J. Pedro – Muita gente quer saber como se monta uma Vida Urgente.

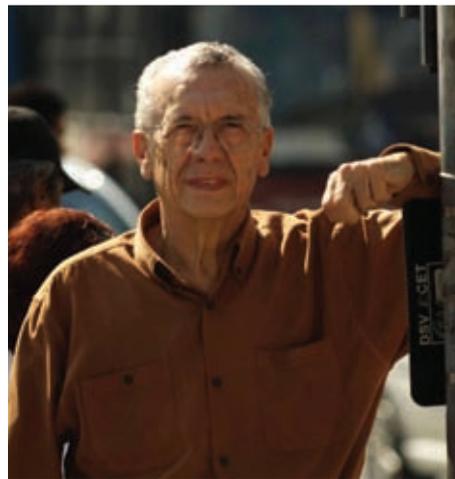
Diza Gonzaga – Acho que o mais importante é saber o que se quer e aonde se quer chegar. É o foco, cuidar para não se desviar dele, pois surgem demandas de solicitações que podem levar a perder o caminho se não houver essa clareza, a certeza do papel na sociedade. Não tenho uma receita para quem vai iniciar um trabalho em uma ONG, fundação ou instituto, mas tenho a convicção que é preciso manter autonomia, sem ser deste ou daquele governo, partido, religião, etc. É a causa que deve direcionar o trabalho de uma ONG assim.



Eduardo Daros

Pedestre – São Paulo

Presidente da Associação Brasileira de Pedestres, Abraspe, engenheiro civil, pós-graduado nos Estados Unidos, mestre em economia pela Universidade de Stanford, passou por inúmeros cargos públicos no Brasil e em organismos internacionais como a CEPAL. Fundou a Abraspe em 1981 e a preside até hoje.



J. Pedro – Como é a história dos movimentos em favor do pedestre no Brasil?

Daros – Não me lembro de nenhum movimento expressivo em favor do pedestre, salvo a forte demanda por acessibilidade de pessoas com mobilidade reduzida e entidades que as congregam. Em decorrência disso, foram aprovadas leis e regulamentos em várias instâncias do setor público que resultaram em programas e projetos de acessibilidade universal em várias cidades do país, beneficiando todos, sem distinção.

J. Pedro – Qual é a situação desses movimentos hoje no país?

Daros – Tenho observado que a maior parte de projetos destinados à segurança de pedestres resulta de iniciativas do próprio setor público, seja cumprindo legislação existente ou formulando novas regras e regulamentos, seja como resposta à pressão da imprensa quando acontecem atropelamentos em determinados locais. Além disso, é muito comum na periferia das cidades os moradores reagirem a mortes por atropelamento nas travessias interrompendo o trânsito com fogueiras. São reações locais, e não movimentos organizados. Os poucos projetos resultantes de demandas preventivas quase sempre resultam de pessoas prejudicadas pelo estado das calçadas ou por dificuldades nas travessias que solicitam providências dos órgãos públicos e se manifestam na imprensa.

J. Pedro – Quais as cidades brasileiras que tratam melhor o pedestre no Brasil?

Daros – Todas e nenhuma. Todas as cidades que visitei até hoje tratam bem e mal o pedestre, dependendo da área específica em que se anda a pé. Curitiba, por exemplo, é exemplar na área central. Contudo, nas vias asfaltadas em decorrência da execução do antigo Programa Antipó, o desconforto e a insegurança do pedestre são grandes, dada a ausência de calçadas. Em São Paulo não é diferente. A situação muda de um local para outro, tornando impossível se afirmar que o pedestre goza de conforto e segurança na cidade toda. O desrespeito à legislação é a tônica em todas as cidades. Infelizmente, não fazem parte ainda das estatísticas oficiais de acidentes de trânsito, além dos atropelamentos, as quedas em calçadas. Pesquisas feitas na Cidade de São Paulo, por exemplo, revelaram que nove pedestres em cada mil habitantes se ferem nas calçadas, ou seja, aproximadamente cem mil cidadãos por ano em toda a cidade.

J. Pedro – Qual a estratégia de atuação da Abraspe e quais os resultados alcançados até hoje?

Daros – Logo após a criação da Abraspe, sabendo-se que o problema do pedestre é local e os movimentos de pressão e conscientização deveriam ali atuar para produzirem resultados práticos, tentou-se criar núcleos da entidade nas principais capitais do país. Esbarrou-se logo com a falta de recursos para um projeto dessa envergadura. Optou-se, então, pela divulgação de trabalhos que fossem úteis aos próprios agentes públicos que atuam no trânsito e aos grupos locais que porventura surgissem espontaneamente.

Poucos conhecem as regras e sanções contidas no novo Código de Trânsito Brasileiro – CTB relativos à circulação de pedestres. Entidades civis voltadas à segurança no trânsito, inclusive a Abraspe, tiveram papel importante na sua formulação e aprovação. Com a municipalização da operação do trânsito em curso, as prefeituras estão assumindo a implantação do novo Código em seus municípios. Observa-se, porém, a falta de um manual normativo que facilite esse trabalho, pois o antigo Manual de Segurança de Pedestres, editado pelo Denatran, em 1979, é desconhecido pelos engenheiros de tráfego e não atende mais as necessidades dos formuladores de programas e projetos destinados ao trânsito de pedestres. Como resultado dessa estratégia, a Abraspe oferece um site – www.pedestre.org.br – rico em dados e informações visando a dar conteúdo técnico a eventuais movimentos locais.

J. Pedro – Em síntese, quais são os problemas do pedestre que merecem ser resolvidos prioritariamente?

Daros – A Abraspe considera prioritárias as medidas que preservem a vida e a integridade dos pedestres. Sob esse aspecto, os maiores inimigos do pedestre são o álcool, a velocidade dos veículos, o não ser visto à noite e o banditismo nas ruas. O álcool atua negativamente nos dois entes envolvidos em atropelamento: no motorista e no pedestre. Felizmente, aprovou-se a Lei Seca para o motorista. A Abraspe insiste em que também se afaste do trânsito pedestres embriagados e os detenham até que possam voltar a caminhar com segurança. A legalidade dessa medida não foi ainda examinada, apesar do policiamento já fazer isso em algumas rodovias. Quanto à velocidade, houve um retrocesso com a aprovação pelo Contran da Resolução que obriga informar o motorista o local exato dos radares. A visão do pedestre à noite pelo motorista, acima de certas velocidades, não lhe dá tempo de evitar atropelamentos. Está em processo de estudo, por sugestão da Abraspe, a utilização de material retro-refletivo pelos pedestres que circulam à noite junto às rodovias paulistas. Finalmente, o banditismo afeta todos os cidadãos que andam em nossas vias públicas, estejam a pé ou não. Idosos, mulheres e crianças são os pedestres mais vulneráveis à ação de bandidos.

J. Pedro – Qual o futuro do pedestre no Brasil e a receita para melhorar?

Daros – O futuro do pedestre no Brasil depende dele e dos

condutores, já que ambos devem se tornar cidadãos civilizados. Hoje ainda prevalece a lei do mais forte e as pessoas assumem riscos por causa da pressa e do menor esforço. Cruzar a via de qualquer jeito ou atravessá-la debaixo de passarelas são exemplos disso. O motorista ao não dar preferência ao pedestre em travessias sinalizadas e em conversões demonstra a prevalência da lei do mais forte. Somente a educação, associada à punição, mudará o comportamento de pedestres e condutores, tornando-os civilizados. Aí as duas vertentes da educação que devem ser abordadas: o treinamento, que envolve conhecimento de regras e habilidades para respeitá-las na prática diária de convivência no trânsito, e o desenvolvimento de valores, em que a vida e integridade sua e do próximo prevaleçam sobre os demais interesses. É bom deixar claro que de nada servem valores positivos que não se incorporem à conduta do cidadão no trânsito. Daí a importância da fiscalização e punição que conseguem alterar comportamentos e hábitos errados de motoristas. O exemplo recente da Lei Seca para motoristas demonstrou o poder da fiscalização e da punição. Quanto ao pedestre, o problema é mais complexo, pois é impossível caçar-lhe o direito natural de andar a pé. Em qualquer hipótese, porém, não se pode esperar resultados de curto prazo que possam alterar o comportamento de cidadãos irresponsáveis. Estes somente devem receber licença para dirigir se demonstrarem habilidades, conhecimentos e condutas compatíveis com o trânsito seguro. Caso contrário que lhes seja negada essa licença. Se isso não for feito, nosso futuro será cada vez mais sombrio.

J. Pedro – De onde viriam os recursos necessários a execução dessas medidas?

Daros – A falta de recursos tem produzido soluções de engenharia inadequadas para ampliar a capacidade e a extensão das vias públicas para atender a demanda gerada pela crescente frota de veículos. Tanto a qualidade da sinalização, fiscalização e policiamento, como a infra-estrutura têm sido prejudicadas. Pode-se reduzir o número de mortos e feridos no trânsito, por meio de programas e projetos de engenharia e programas de educação melhor estruturados, mais rigor na fiscalização e punição, bem como no fornecimento e cassação de CNHs. O financiamento dos custos resultantes da execução dessas medidas pode ser garantido por meio de tarifação do trânsito de veículos automotores. Não se trata de sistemas de pedágio já aplicados em

algumas cidades, como Londres, que se destinam somente a eliminar o congestionamento na área central. No caso brasileiro, em que nossas cidades crescem e se espalham continuamente, a necessidade de recursos para ampliação e operação do sistema de transporte e trânsito envolve so-

sistemas eletrônicos de identificação de veículos permitem aferir o número de quilômetros percorridos e as vias utilizadas pelo veículo identificado. Pagaria pelos serviços recebidos, no caso pelos quilômetros percorridos, como hoje já se faz com outros serviços públicos como luz, telefone,

“O futuro do pedestre no Brasil depende dele e dos condutores, já que ambos devem se tornar cidadãos civilizados.”

mas elevadas de recursos para compatibilizar a oferta com a demanda em níveis adequados. E a melhor forma de garantir qualidade ao sistema e disciplinar o crescimento do volume de trânsito é cobrar pelos custos da construção e manutenção da infra-estrutura viária, bem como da sinalização, fiscalização e policiamento do trânsito. Modernos

gás e água. Todos eles quantificados. Não há nenhuma justificativa social ou econômica que impeça essa cobrança. Ao contrário, liberam-se recursos para os serviços públicos essenciais como educação básica, saúde, saneamento, segurança pública e auxílio à habitação popular visando à eliminação de favelas.



A contribuição da Psicologia do Trânsito

Maria Helena Hoffmann

Psicóloga – Florianópolis

Doutora em Psicologia pela Universidade de Valência, Espanha. Psicóloga da Polícia Civil de Santa Catarina, durante anos serviu ao Detran-SC na avaliação de condutores, bem como na Escola de Trânsito. Atualmente desenvolve atividades na Secretaria da Segurança Pública, nas áreas do ensino e pesquisa da segurança pública. Em 2003, juntamente com Roberto Moraes Cruz e João Carlos Alchieri organizou o livro *Comportamento Humano no Trânsito*, um compêndio de textos de psicólogos brasileiros. É professora convidada de algumas universidades em cursos de pós-graduação em Psicologia, Trânsito e Segurança Pública.



Foto: Leodésio Schorme de Amorim

J. Pedro – Qual é a história da Psicologia do Trânsito no Brasil?

Maria Hoffman – A história da Psicologia do Trânsito no Brasil tem suas raízes nas primeiras décadas do século XX e pode ser dividida em quatro etapas. A primeira foi do começo do século a 1962, até a regulamentação da Psicologia como profissão. O Brasil foi o primeiro país latino-americano e um dos primeiros do mundo a reconhecer a Psicologia como profissão. Nessa etapa, há a criação de vários institutos de seleção profissional, entre eles o Instituto de Seleção e Orientação Profissional (ISOP), da Fundação Getúlio Vargas, criado por Emílio Mira Y López. Como na época não existia Contran, Denatran, nem os Detrans, cada estado tinha sua regulamentação própria de trânsito. A obrigatoriedade da avaliação psicológica de condutores profissionais do Brasil começou em 1953. Em 1962, passou-se a obrigar a todos os condutores a um exame psicológico. Assim, a obrigatoriedade do exame psicológico para todos os condutores e o reconhecimento da Psicologia como profissão foram marcos históricos.

Num segundo momento, de 1963 a 1985, tivemos a consolidação da Psicologia do Trânsito. Acontece em 1966 a promulgação do Código Nacional de Trânsito, que vigorou até 1998. Em 1981 cria-se uma Comissão Especial de Exame Psicológico com membros do Conselho Federal de Psicologia, para atender a uma solicitação do Contran, examinando todos os critérios e os exames necessários para avaliação de condutores. Essa Comissão foi encabeçada pelo professor Reinier Rozestraten, uma das pessoas

mais importantes na Psicologia brasileira. Pode-se dizer que há uma Psicologia de Trânsito antes e outra depois do professor Reinier, porque ele foi o expoente máximo no sentido de disseminar conhecimento sobre a matéria no Brasil. Ele criou os primeiros núcleos de pesquisa nas universidades. Em 1987 veio a Resolução 670 do Contran, exigindo a avaliação psicológica a cada cinco anos, que foi de grande importância; antes, a pessoa fazia avaliação psicológica, por exemplo, aos dezoito anos, na sua primeira habilitação, e só renovava aos 60 anos.

Numa terceira etapa (1985 -1998), temos o Ano Brasileiro de Segurança no Trânsito, em 1989, proposto pelo Programa Volvo de Segurança no Trânsito, que dá uma contribuição importantíssima às questões de trânsito no Brasil e para a Psicologia também. Nesse mesmo ano acontece o V Congresso Brasileiro de Psicologia do Trânsito e o I Congresso de Educação e Fiscalização do Trânsito, em Goiânia; criação de cursos multidisciplinares de trânsito e inicia-se um projeto propondo a criação do novo Código de Trânsito Brasileiro, que demoraria quase 10 anos para ser aprovado.

J. Pedro – E quando foi que a Psicologia de trânsito chegou à universidade?

Maria Hoffman – Na segunda etapa da história (1963 – 1985) começa a criação de núcleos de pesquisas, mas de forma muito discreta. Na terceira etapa houve um desenvolvimento e expansão em ações interdisciplinares. Com

a promulgação do Código de Trânsito Brasileiro, em 1998, as universidades criam cursos de pós-graduação em Trânsito, interdisciplinar. Por exigência do Código de Trânsito, começam os cursos para psicólogo perito e examinador de trânsito, pois os profissionais devem concluir curso específico para poder atuar na área. Criam-se núcleos de estudos e pesquisas sobre Psicologia do Trânsito. Vemos, também, a defesa de teses de doutorado com temas na área da Psicologia do Trânsito, orientados pelo professor Reinier Rozestraten. A primeira psicóloga a defender tese

“O psicólogo precisa sair mais do seu consultório e buscar essa interface com os outros profissionais, com uma linguagem adequada.”

na área da Psicologia do Trânsito no Brasil foi a Raquel Alves dos Santos, de Ribeirão Preto, em 1994. Em 1995, na Espanha, eu defendi meu doutorado, com tese nessa área.

Começa a inclusão da disciplina Psicologia do Trânsito nos cursos de graduação em Psicologia. Em Santa Catarina, por exemplo, temos a Psicologia do Trânsito como disciplina optativa; em alguns estados, ela é obrigatória. A partir daí, há um envolvimento maior do Conselho Federal e dos Regionais de Psicologia; criam-se comissões de avaliações psicológicas de trânsito. Em 2001 é realizado, em São Paulo, o Seminário de Psicologia, Circulação Humana e Subjetividade, organizado pelo Conselho Federal de Psicologia. Percebe-se o interesse pelas pesquisas e publicações, apesar de as publicações ainda serem esparsas e escassas. Algumas obras são produzidas dentro das editoras das próprias universidades e nem chegam ao mercado.

J Pedro – Que contribuições mais importantes a Psicologia deu ao trânsito, no Brasil, desde que começou?

Maria Hoffman – Não tenho dúvida que a avaliação psicológica de condutores no Brasil, com todas as deficiências e lacunas que ainda possam existir, foi a primeira

contribuição importante. Identificar fatores indicadores de alcoolismo nos candidatos e depois nos próprios acidentados ou infratores, tem sido tarefa dos psicólogos, no Brasil. A Psicologia vem contribuindo com estudos e pesquisas, que se refletem nas monografias, dissertações e teses, sobre as relações do homem com o trânsito e o transporte.

J. Pedro – E quanto à segurança do trânsito? Quais foram as contribuições da Psicologia do Trânsito?

Maria Hoffman – A principal contribuição foi alertar a população para o fato de que a pessoa vive como dirige e que todas as suas características estão com ela no trânsito. Sua contribuição não é só na avaliação de condutores, mas provocando os psicólogos a repensar suas atividades e a ampliar sua área de atuação em benefício da sociedade. A Psicologia pode contribuir fazendo a interface com outras áreas como a Engenharia, Administração, Educação, Medicina, etc, colaborando com a visão de que o trânsito é uma questão de saúde, e não só física, mas psicológica no trânsito. A Psicologia trata das relações do homem com ele mesmo, com outros homens e com os objetos. Assim, onde está o homem, está a Psicologia e pode estar o psicólogo.

J. Pedro – Qual a sua avaliação dos CFCs brasileiros? Até que ponto a Psicologia do Trânsito está presente nesse desenvolvimento ou poderia estar mais?

Maria Hoffman – Os Centros de Formação dos Condutores deram um salto de qualidade, de ética, de comprometimento, em relação ao que tínhamos há 20, 30 anos. Mas, percebo que ainda precisam capacitar melhor seus instrutores. A Psicologia pode contribuir para desenvolver novas competências dos profissionais dos CFCs que, por sua vez, também contar com assessoria de um psicólogo, no sentido de avaliar candidatos e ajudá-los nas suas dificuldades de aprendizagem. Creio que os CFCs têm um papel muito importante na sociedade; deveriam produzir conhecimentos, realizar eventos técnico-científicos para discutir suas atuações, seu papel na sociedade, e também cuidar da formação continuada do seu corpo docente, recebendo conhecimento de várias áreas, para melhor qualificar e desenvolver novas competências na profissão, visando a oferta de um serviço mais comprometido com a segurança viária.

J. Pedro – A nossa Psicologia trouxe luzes próprias para conhecer melhor o comportamento do brasileiro no trânsito a ponto de propor soluções futuras?

Maria Hoffman – Certamente. Mas percebo que ainda falta incremento na produção de conhecimento em Psicologia do Trânsito. É preciso que os profissionais publiquem mais, pesquisem mais, participem mais de comissões, de Conselhos de Trânsito de sua região. O psicólogo precisa sair da sua clínica e buscar a interface com outros profis-

sionais. Por outro lado, é preciso que os órgãos responsáveis pela administração de trânsito assumam uma política que contemple investimentos em pesquisa e estudos na área, uma vez que o psicólogo desenvolve suas atividades por delegação do Estado. É preciso que o Estado invista a porcentagem determinada em lei em pesquisa e publicações, fazendo parcerias com universidades brasileiras, aproveitando o potencial dos psicólogos pesquisadores dos cursos de Psicologia.

Reiner: a grande perda da psicologia brasileira



Foto: Arquivo pessoal

A morte do professor Reinier Rozestraten, em junho de 2008, foi de longe uma grande perda para a segurança no trânsito brasileiro, mas para a Sociedade Brasileira de Psicologia e notadamente para a Psicologia do Trânsito foi um dano irreparável.

Esse holandês incrível, que chegou ao Brasil em 1950, arrou, semeou e disseminou a Psicologia do Trânsito pelos quatro cantos do país. Com justa razão, é reconhecido como o pai dessa disciplina no país. A maioria absoluta dos cursos universitários de Psicologia do Trânsito existentes no Brasil teve o envolvimento direto do professor Reinier.

O Brasil como um todo, e a Psicologia do Trânsito em particular, rendem suas homenagens a Reinier Johannes Antonius Rozestraten pelo que fez até aqui por esta Nação e pelos resultados que continuarão aparecendo durante muito tempo como decorrência do seu trabalho doutrinário no campo de ação que tanto amava.



Sem infra-estrutura fica difícil

Flávio Benatti

NTC – São Paulo

Presidente da NTC & Logística; presidente da Fetcesp (Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de São Paulo); presidente do Conselho Regional do Sest/Senat São Paulo, Seção Cargas da CNT (Confederação Nacional do Transporte). Sócio-diretor da Benatti Armazéns Gerais e Logística, Santos, SP.



Foto: Casa da Photo

J. Pedro – Que lembranças o senhor tem do trânsito brasileiro em meados dos anos 80?

Flávio – O trânsito era um pouco mais tranqüilo, apesar de alguns gargalos existentes. A quantidade de veículos era bem menor, o que permitia maior fluidez nas rodovias e nos grandes centros urbanos. Naquela época ainda havia o Fundo Rodoviário Nacional, com destinação à malha viária, o que mantinha as rodovias em melhor estado de conservação. Com a promulgação da Constituição em 1988, esse Fundo foi extinto e os investimentos nas rodovias foram ficando escassos, o que provocou de forma gradativa prejuízos à infra-estrutura de transporte.

J. Pedro – Como era a segurança no trânsito rodoviário de cargas na época e o que aconteceu até 2007 na área?

Flávio – Os problemas de segurança nas estradas e acidentes na década de 80 não eram como os de hoje. Havia um melhor planejamento para conservação e manutenção das condições das rodovias e recursos do Fundo Rodoviário Nacional. Com a extinção do fundo, poucos recursos foram investidos nas rodovias, o que culminou com a situação de penúria atual. Segundo dados da pesquisa rodoviária da Confederação Nacional do Transporte (CNT), realizada em 2007, mais de 75% dos cerca de 87 mil quilômetros de rodovias avaliadas apresentaram alguma deficiência, seja na pavimentação, sinalização ou geometria da via. Essa condição agrava a possibilidade de acidentes de trânsito. Ao mesmo tempo, a falta de incentivo para a renovação e

sucateamento da frota de caminhões favoreceu para o envelhecimento da mesma. Hoje a idade média está estimada em 18 anos. Portanto circulam caminhões que deixam a desejar no quesito segurança, em muitos casos provocando graves acidentes. Então temos rodovias em péssimo estado de conservação e uma frota envelhecida que contribuem sistematicamente para o aumento das estatísticas de acidentes.

J. Pedro – Que tipo de preocupação com segurança havia na época e como evoluiu?

Flávio – A preocupação do setor empresarial sempre esteve voltada para a realização de serviços de transporte com segurança e qualidade. No entanto, as condições enfrentadas hoje pelos nossos motoristas em muitos itinerários são bastante adversas. Muitas empresas chegam a investir até 2% do seu faturamento bruto com segurança. Muitas criaram programas de premiação como incentivo para a redução de acidentes, atuaram na formação e reciclagem do motorista profissional. Espero que esse número cresça substancialmente para que venhamos a usufruir de um quadro mais favorável.

J. Pedro – Quais os impactos que isso trouxe ao setor?

Flávio – Com o decorrer dos últimos anos houve uma maior conscientização dos empresários, bem como no investimento para a renovação da frota, apesar da falta de incentivos. Hoje, mais que nunca, a preocupação está voltada

à redução de acidentes. As entidades do setor sempre buscam desenvolver ou apoiar ações preventivas. A NTC & Logística foi atuante no Programa de Redução de Acidentes de Trânsito do governo federal, o PARE. Participa do Programa Volvo de Segurança no Trânsito. Mais recentemente passou a desenvolver anualmente seminários sobre o tema. Através do SEST/SENAT cursos e palestras voltados exclusivamente aos motoristas para uma condução segura ficaram muito mais acessíveis às empresas de todo o país. Hoje o SEST/SENAT desenvolve um novo curso que trata da excelência do motorista, em que se busca primordialmente a valorização do profissional e aumentar a sua auto-estima.

J. Pedro – Pode-se dizer com convicção que segurança no trânsito rodoviário é uma prioridade ou pelo menos um tema de importância?

Flávio – Sem sombra de dúvida que empresas sérias colocam a segurança como prioridade, até porque é fator fundamental para sua imagem. Os transtornos com acidentes são tantos que sempre é melhor investir em prevenção.

raigada e outros, nem tanto. No caso de empresas focadas nesse quesito, a mudança de comportamento será muito mais rápida.

J. Pedro – O motorista de caminhão é tido como o “mordomo assassino”, de grande número de acidentes rodoviários. Os caminhões estão evoluindo muito, são verdadeiras aeronaves. Com isso, precisamos de “comandantes”, “pilotos”. Onde é que o setor vai buscar e formar novos motoristas de caminhão e que motoristas serão esses?

Flávio – Não devemos considerar o motorista, como “mordomo assassino”, até porque considero uma grande injustiça tanto para esses profissionais como para quem os contratam. Não podemos esquecer que o transporte no país é feito em condições bastante adversas que elevam os riscos de acidentes. Em muitos casos o que provoca o acidente são outras condições que não o fator humano. Os caminhões com grande tecnologia embarcada estão além da realidade brasileira, principalmente

“Sem sombra de dúvida que empresas sérias colocam a segurança como prioridade, até porque é fator fundamental para sua imagem.”

J. Pedro – Qual a sua expectativa pessoal para daqui a cinco, dez anos?

Flávio – Se não houver investimentos maciços na infraestrutura urbana e nas rodovias acho que a situação poderá se agravar nos acidentes motivados pelas condições das vias. No entanto, com a maior conscientização dos motoristas e dos empresários, treinamentos dos profissionais, maior fiscalização nas estradas, os acidentes motivados por falha humana tenderão a uma redução.

J. Pedro – Como o senhor vê a entrada de estrangeiros no TRC brasileiro (associações/fusões/compras, etc.) do ponto de vista da segurança?

Flávio – Dependendo da cultura das empresas que investirem no Brasil a segurança poderá aumentar. Sabemos que existem países com esta questão de segurança bastante ar-

quando se fala em infra-estrutura rodoviária. Por outro lado, ainda não é a grande maioria das empresas que utilizam esses veículos. Por isso nem tudo está perdido. No país várias instituições já preparam o motorista, inclusive com a parceria de empresas que detêm o conhecimento tecnológico. Acredito que com um maior envolvimento dos fabricantes de caminhões essa condição de falta de conhecimento tecnológico poderá se reduzir. Agora, além dessa especialização, o motorista precisa ser trabalhado na sua essência como homem e cidadão, com ações que o valorizem e aumentem sua auto-estima. Nesse sentido e atendendo solicitação dos empresários, o SEST/SENAT oferece treinamento de 40 horas, que trata de temas como segurança, entre outros, que buscam valorizar os nossos motoristas.

J. Pedro – O senhor é otimista em relação ao futuro imediato do setor, dentro da perspectiva de segurança?

Flávio – As perspectivas poderão ser positivas se houver solução de questões pontuais, como melhoria da infraestrutura do país, sobretudo nas rodovias; um programa de incentivo de renovação e sucateamento da frota de caminhões. Aliado a isso é essencial ter mais fiscalização nas estradas e maior conscientização das empresas para a formação de profissionais mais qualificados.

J. Pedro – O senhor conhece algum país em que esse viés da segurança do transporte de carga tenha chamado a atenção?

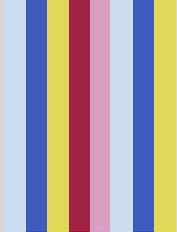
Flávio – Vários países da Europa e da América do Norte têm como questão prioritária a segurança.

J. Pedro – A NTC mostra-se bastante interessada em desenvolver um grande trabalho de recuperação da imagem do TRC brasileiro, arranhada ao longo dos últimos tempos. O que o senhor pretende fazer, concretamente,

e quanto disso passa pela segurança e diminuição dos acidentes?

Flávio – Para melhorar a imagem do setor, é fundamental alterar as condições extremamente adversas nas quais operamos. Queremos a conscientização do cidadão para o real papel que o transporte de cargas representa em seu cotidiano. Um setor que responde por mais 60% de tudo que se produz e consome no país e de mais de 90% de tudo que se produz e consome em importantes estados brasileiros não merece o título de vilão da estrada e do trânsito. A NTC, junto com as demais entidades do setor, capitaneadas pela CNT, Confederação Nacional do Transporte, tem procurado desenvolver uma formação mais adequada de seus colaboradores, principalmente motoristas. Além disso, é essencial mostrar à população a importância do transporte na sua vida. A melhoria de imagem do TRC e do comportamento empresarial pode ser conseguida, até, se for o caso, com campanha publicitária, mas desde que tenhamos um bom produto para ser vendido. Aí é vital contar com a infraestrutura adequada, hoje infelizmente não disponível.



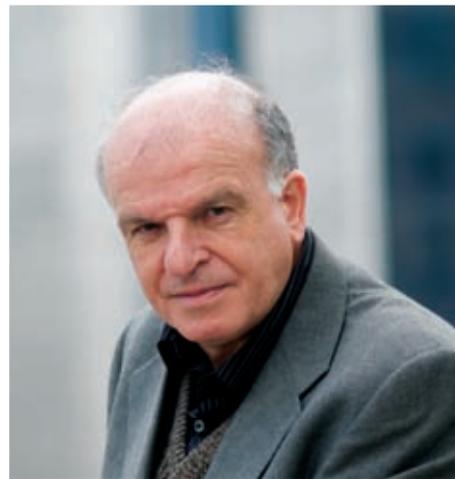


Falta seriedade e prioridade ao trânsito

Philip Gold

Especialista segurança viária – São Paulo

Especialista em segurança viária, palestrante, desenvolve e ministra cursos por todo o Brasil. Nascido em Hatfield, Inglaterra, mora em São Paulo há mais de 30 anos. Consultor do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), autor de *Segurança no Trânsito – Aplicações de engenharia para reduzir acidentes*, além de inúmeros outros ensaios e publicações sobre o tema, é sócio-gerente da Gold Projects, em São Paulo.



J. Pedro – O que mudou na segurança do trânsito da década de 80 para cá?

Philip Gold – Tem muita coisa que hoje é mais segura, mas ainda há um longo caminho a percorrer para se chegar a um nível aceitável. O problema maior do trânsito do Brasil sempre foi e continua sendo a segurança dos pedestres. Sinto que houve melhora, mas ele não foi atacado pela raiz. Um dos primeiros direitos do cidadão é a possibilidade de caminhar em condições de segurança, mas em nenhum lugar do Brasil você pode dizer que isso esteja acontecendo.

J. Pedro – Do que você mais gostou e do que você não gostou entre 1985 e 2007?

Philip Gold – O que não gostei foi do tratamento às bicicletas em 1985 e agora aos motoboys, das entregas rápidas. Ainda hoje persiste o problema para o condutor de bicicleta: não tem faixa especial para ele, poucas ciclovias, muitas mortes em São Paulo. Mas parece que houve regressão com o fenômeno das motocicletas, apesar de que continua muito grave.

Gosto do que foi feito no transporte coletivo, mais eficiente, que separou as faixas dos ônibus de outros veículos, o que tem efeito na redução de acidentes. Quando cheguei a São Paulo em 1977 não havia muita sinalização, hoje tem. Outra coisa que gosto muito foi a introdução de controle de velocidade com fiscalização eletrônica para tornar o tráfego mais eficiente. Um dos grandes problemas do Brasil é não levar a sério essa questão. O Denatran, que deveria estar à frente disso, é muito pouco ativo. O governo federal deveria dar muito mais prioridade.

J. Pedro – A falta de prioridade seria a principal razão da insegurança no trânsito brasileiro?

Philip Gold – Falta prioridade para a própria sociedade, que por sua vez sente falta da prioridade do governo, o que leva à impunidade na questão de infrações de trânsito. São dois lados da mesma questão. Tanto sociedade como governo precisam começar a levar mais a sério.

J. Pedro – Você se sente seguro no trânsito brasileiro?

Philip Gold – De jeito nenhum. Especialmente quando estou caminhando.

J. Pedro – Que medidas mais importantes você sugere sejam tomadas para oferecer mais segurança ao pedestre?

Philip Gold – Primeiro seria pegar o manual de sinalização (do Denatran) e refazer a sinalização. Acho que o Ministério Público deveria questionar a segurança nas cidades, especialmente para o pedestre. Hoje ninguém é responsabilizado pela situação do pedestre. Outra questão é o dinheiro arrecadado das multas, que deveria estar sendo investido em segurança viária, obrigatório por lei. Cobrar das autoridades de trânsito a liberação de recursos talvez pudesse ser parte das atribuições do Ministério Público, para implementar programas efetivos. Talvez o Ministério Público devesse contratar especialistas de trânsito que ficariam com a função de fiscalizar as condições de segurança viária oferecidas ao público nas cidades e nas rodovias também. Uma espécie de Ouvidoria, mas com cobrança.

J. Pedro – Temos gente suficiente para atender a demanda atual do país?

Philip Gold – Nas maiores cidades o número de engenheiros de tráfego é muito deficiente e certamente não temos treinamentos adequados. Precisamos de mais gente. É preciso trabalhar nisso também.

J. Pedro – Há um crescimento do número de fatalidades nas cidades de pequeno porte. Como você vê isso e qual seria a solução para elas?

Philip Gold – A situação só tende a piorar. As cidades pequenas deveriam fazer um investimento ou parceria com órgãos estaduais para tentar desenvolver as áreas de segurança de tráfego, que funcionariam como consultores para essas cidades. Atuar em conjunto com Detran, que também é mais evoluído nessa área, criando programas de segurança e sinalização para essas cidades.

Philip Gold – Essas entidades mundiais funcionam assim: começa com o envio de uma missão ao país para um diagnóstico da situação, conhecer a estrutura nessa área, que me parece não ser adequada. Primeiro dimensionar a estrutura que o país precisa fazer, começar na área federal, ver o que as cidades precisam e oferecendo aconselhamento a elas. Depois, desenhar um quadro de como deveria ser idealmente a estrutura de segurança viária do país. Isso requer recursos financeiros e bastante treinamento mas ajudaria muito a melhorar a situação do trânsito no Brasil.

J. Pedro – Isso seria só para estruturar a área de administração ou já para a execução de medidas a serem implementadas no campo?

Philip Gold – Seria para a implementação das medidas, mas primeiro começa pela estrutura, porque sem estrutura não se faz nada. O problema no Brasil é que nunca se sabe exatamente onde está o comando, pois não sabemos

“O problema maior do trânsito do Brasil sempre foi e continua sendo a segurança dos pedestres.”

J. Pedro – Você se sente confortável deixando seus filhos no trânsito brasileiro?

Philip Gold – De jeito nenhum. Nem dirigindo, nem caminhando e nem de bicicleta. Acho que ninguém se sente efetivamente seguro no trânsito do Brasil. Quase todo brasileiro tem um familiar que morreu em acidente de trânsito. O problema atinge quase todo mundo no país.

J. Pedro – Como poderíamos obter ajuda, uma cooperação internacional para melhorar a situação?

Philip Gold – Basta haver vontade política, pois há organismos internacionais dispostos a financiar grandes programas de segurança viária para um país como o Brasil. Basta montar a proposta e levar ao Banco Interamericano de Desenvolvimento ou ao Banco Mundial. Eles têm possibilidades de emprestar dinheiro a fundo perdido e também podem oferecer consultorias estrangeiras sem ter que cobrar por isso.

J. Pedro – O que é preciso fazer para melhorar ou reenergizar o trânsito brasileiro?

se segurança no trânsito é atribuição do Ministério das Cidades, dos Transportes, da Justiça ou da Saúde. Diria, então, que deveria ser criado um organismo maior, talvez ligado diretamente à Presidência da República, ou mesmo em nível de ministério. O essencial é que o governo leve a sério esse assunto porque segurança viária envolve quase todos os ministérios, como Transporte, Cidade, Justiça, Educação, até Previdência, Tecnologia, etc.

J. Pedro – Quais seriam as primeiras medidas para a redução das fatalidades, para tornar o trânsito mais humano?

Philip Gold – Duas coisas vêm primeiro: pedestres atropelados e motociclistas morrendo em serviço. É onde morre mais gente, atualmente. Tornar obrigatório parar o trânsito para o pedestre atravessar. Outro ponto é que Brasil ainda tem suas rodovias em péssimas condições de manutenção, onde, com pequenos investimentos, podem ser muito reduzidos os acidentes fatais. Cuidar dos trechos urbanos das rodovias, que cortam as cidades, dos

semáforos, viadutos e, principalmente, sinalização. Na verdade, são diversas medidas definidas a partir da identificação dos pontos críticos, seja pela engenharia de tráfego ou pelo próprio Ministério Público.

J. Pedro – Onde estão os principais culpados: na estrutura viária, na negligência governamental, no comportamento das pessoas, ou onde mais?

Philip Gold - Obviamente, quando você chega ao Brasil vê comportamento inadequado por parte de todo mundo, motorista, pedestre, motociclistas, de caminhão, de ônibus. Você tenta definir qual o comportamento adequado e percebe que são vários problemas. Um: é o próprio sistema que não funciona, não tem lógica. Por exemplo, pegamos qualquer local numa cidade onde haja faixa de segurança de pedestre e não tem semáforos. O normal é só parar para o pedestre quando tem semáforo. Na maior parte das cidades, quando há semáforos para veículos não há semáforos para pedestres. Aí fica difícil definir um comportamento adequado aos pedestres.

Outro: no semáforo para veículo existe o vermelho, o amarelo e o verde. Cerca de 95% dos técnicos do Brasil não têm conhecimento do que significa sinal amarelo (nos Estados Unidos é a mesma coisa). Alguns engenheiros colocam três segundos no amarelo e outros colocam cinco segundos, o que tem consequências desastrosas. Deve haver um padrão. O semáforo no amarelo nunca foi bem esclarecido e isso gera acidentes. Outra coisa são as rodovias privatizadas que, apesar de terem

melhorado consideravelmente o nível das nossas estradas, ainda oferecem situações de risco, com curvas fechadas, falta de visibilidade, de manutenção, vários problemas.

J. Pedro – E a educação de trânsito, onde fica nesse contexto?

Philip Gold - A educação para o trânsito nas escolas também é muito importante. Acho que algumas escolas do Brasil estão indo muito bem, mas quando você conversa com as pessoas responsáveis nota-se que não há muita esperança. Educação sem fiscalização não vai provocar efeito a longo prazo.

J. Pedro – Em 2014 o Brasil vai sediar a próxima Copa do Mundo. Pelo andar da carruagem, você acha que os estrangeiros que vierem ao Brasil vão ver um trânsito melhor?

Philip Gold - Não sou muito otimista. Acho que vai melhorar, mas não vai ser muito diferente do que estamos acostumados a ver atualmente. Visitantes de países em desenvolvimento, como Índia, por exemplo, vão achar o trânsito ótimo. Mas quando começarem a andar, vão se sentir inseguros, a não ser que realmente aconteça alguma coisa muito forte com o governo, alguém de escalão federal que realmente entre nesse assunto e comece a agir. A questão não é falta de recursos financeiros: o que falta realmente é atitude, pegar o problema e decidir. Aí estes anos poderiam fazer uma grande diferença.





- DINIZ, Eugênio Paceli Hatem; FILHO, José Marçal Jackson; SAMPAIO, Maria do Rosário [et al.]. *Recomendações técnicas para a prevenção de acidentes no setor de motofrete*. São Paulo: FUNDA-CENTRO, 2006.
- ROZESTRATEN, Reinier J. A. *Psicologia do trânsito: conceitos e processos básicos*. São Paulo: Trânsito, Psicologia. EPU, 1988.
- TOLENTINO, Nereide. *Trânsito: qualidade de vida*. São Paulo: Trânsito, sinalização e legislação. Edicion, 2001.
- VIANNA, Geraldo. *O mito do rodoviarismo brasileiro*. São Paulo: infra-estrutura rodoviária. NTC & logística, 2007.
- ADURA, Flavio Emir. *Medicina do trânsito: 101 perguntas e respostas*. São Paulo: Trânsito, medicina. ABRAMET, Via Comunicações, 2002.
- BRANDÃO, Lúcia Maria. *Medidores eletrônicos de velocidade: uma visão da engenharia para implantação*. Guia, engenharia de tráfego. Perkons, 2006.
- MINISTÉRIO DA SAÚDE. *Política Nacional de Redução da morbidade por acidentes e violências*. Brasília: Políticos, governo. Editora MS, 2005.
- MINISTÉRIO DAS CIDADES, PNT – *Política Nacional de trânsito*. Brasília: Diretrizes. Departamento Nacional de Trânsito, 2004.
- ELVIK, Rune; VAA, Truls. *The handbook of road safety measures*. Amsterdam: Elsevier, 2004.
- EVANS, Leonard. *Traffic Safety*. Michigan: Science Serving Society, 2004.
- SWEDISH NATIONAL ROAD AND TRANSPORT RESEARCH INSTITUTE. *Traffic Safety Management: Advanced international training programme*. Sweden: VTI, 1996.
- CAMPBELL, Bob; HAIGHT, Frank; JOHNSTON, Ian; MACKAY, Murray; MCLEAN, Jack; PETRUCELLI, Elaine; PETER, Knigh; TRINCA, Gordon. *Reducing Traffic Injury – A Global Challenge*. Melbourne: Royal Australasian College of Surgeons, 1988.
- EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT. *European Conference Of Ministers Of Transport*. Warsaw: 1997.
- ROAD Safety: Impact of New Technologies*. OCDE, 2003.
- OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTÉRIEL DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE. *Les Grandes Données de L'accidentologie - Caractéristiques et causes des accidents de la route*. França: 2003
- PANITZ, Mauri Adriano. *Álcool-direção – A causa oculta dos acidentes de trânsito*. Editora Alternativa, 2007.
- ALCHIERI, João Carlos; CRUZ, Roberto Moraes; HOFFMAN, Maria Helena. *Comportamento humano no trânsito*. Casa do Psicólogo, 2004.
- VÁRIOS AUTORES. *O acidente de trânsito: flagelo nacional evitável*. GEIPOT, Ministério dos Transportes, 1987.
- Cannell, Alan; GOLD, Philip. *Reduzindo acidentes*. Washington: Banco Interamericano de Desenvolvimento, 2001.
- BRANDÃO, Lucia Maria. *Medidores eletrônicos de velocidade – Uma visão da engenharia para implantação*. Perkons, 2006.
- GOLD, Philip. *Segurança no Trânsito – Aplicações de Engenharia para reduzir acidentes*. Washington: Banco Interamericano de Desenvolvimento, 1998.
- MCINTYRE, Margaret; ROSENBERG, Mark, editado por. *The Global Road Safety Crisis – We Should do much more*. USA: The Task Force for Child Survival and Development, 2004.
- PEDEN, Margie, editado por. *World Report on Road Traffic Injury Prevention*. Genebra, Suíça: Organização Mundial da Saúde, 2004.
- MAKE Roads Safe – *A new priority for sustainable development*. Londres: Publicado pela Comissão for Global Road Safety, 2006.
- WHAT does NTF think? Estocolmo, Suécia: 2005.
- COMISIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD DE TRÁNSITO. *Política Nacional de Seguridad de Tránsito*. Santiago do Chile: CONASET, 2002.
- SECRETARIA EJECUTIVA. *Potencialidades de Mejoramiento de la Seguridad de Tránsito en Chile*. Santiago do Chile: CONASET, 2000.
- MINISTÉRIO DAS CIDADES. *Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades – Secretaria Nacional de Transporte*. 2007.
- PRESA, Luís Alberto Passos. *Mensuração da Raiva em Motoristas – STAXI*. São Paulo: Vetor Editora, 2002.
- HONORÉ, Carl. *Devagar - Como um movimento mundial está desafiando o culto da velocidade*. Editora Record, 2005.
- PEIGNE, Hubert, editado por. *Une Voirie pour tous – Conseil National des Transportes*. Paris: 2005.
- IPEA/DENATRAN. *Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras*. Brasília: 2006.
- RETTING, Richard. *Melhorando a segurança no trânsito urbano: um enfoque multidisciplinar – experiências de Nova Iorque 1983-1989*. 1991.
- A, Nilsson; C, Hydén; R, Risser. *WALCYNG - How to Enhance WALKing and CYclinG instead of shorter car trips and to make these modes safer*. Sweden: University of Lund, 1998.
- EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT. *Young Drivers – The Road to Safety*. OECD publishing, 2006.
- SECRETARY-GENERAL. *Speed Management*. OECD publishing, 2006.

- SECRETARY-GENERAL. *Managing Urban Traffic Congestion*. OECD publishing, 2007.
- GLICKMAN, Bob. *Sharing the road with idiots*. Los Angeles, USA: CCC Publications, 1993.
- PLANZER, Rosemarie. *La Seguridad Vial en la región de América Latina y el Caribe - Situación actual y desafíos*. Santiago do Chile: CEPAL, 2005.
- AKCHURIN, Mary; CONCHA-EASTMAN, Alberto. *Road Safety in the Americas: An Overview*. Washington, DC: Organização Panamericana de Saúde, 2004.
- JORGE, Maria Helena P. de Mello; KOIZUMI, Maria Sumie. *Acidentes de Trânsito no Brasil - Um atlas de sua distribuição*. São Paulo: ABRAMET, 2007.
- RODRIGUES, Juciara. *500 anos de trânsito no Brasil - Convite a uma viagem*. ABDETRAN, 2000.
- VÁRIOS AUTORES. *Trânsito no Brasil - Avanços e Desafios*. ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos). FENASEG, 2007.
- SWEDISH NATIONAL ROAD AND TRANSPORT RESEARCH INSTITUTE(VTI). *Traffic Safety on three Continents Conference*. Sweden: Moscou - Abstracts.
- COOPER, Peter. *Relationship between speeding behaviour and crash involvement*. Peter Cooper - Insurance Corporation of British Columbia, Canada. Journal of Safety Research - National Safety Council, USA. 1997.
- MINISTÉRIO DA SAÚDE. *Saúde Brasil 2006 - Uma análise da desigualdade em saúde*. Capítulo: Mortalidade por acidentes de transporte terrestre no Brasil.
- DOTTA, Atico; DOTTA, Renata. *Acidentes de trânsito - como evitá-los*. Centauro, 2002.
- DOTTA, Atico; DOTTA, Renata. *Trânsito...* Editado pelo Detran-RS. 2002.
- DOTTA, Atico; DOTTA, Renata. *O Conduto Defensivo - teoria e prática*. Editora Sagra Luzzato, 2000.
- POSTMAN, Neil. *The End of Education - Redefining the value of school*. Vintage Books, 1996.
- NEVES, José Luiz Rodrigues. *Síndrome de Ícaro - A educação infantil e a segurança no trânsito brasileiro*. Rio de Janeiro: Parceria Funenseg e Petrobrás Distribuidora, 2002.
- VÁRIOS AUTORES. *Trânsito e Educação - Itinerários pedagógicos*. Porto Alegre: EPTC, Editora da UFRGS, 2002.
- NEGROMONTE, Eunice. *Trânsito: uma visão educativa*. Recife: EDUPE, 2002.
- TUPINAMBÁ, Antonio Caubi Ribeiro, organizador. *Estudos de psicologia no trânsito brasileiro*. Fortaleza, Ceará: Expressão Gráfica, 2003.
- MOREIRA, Fernando. *Prevenção de acidentes: A "vacina" contra a violência no trânsito*. Niterói, Rio de Janeiro: NitPress, 2006.
- BIAVATI, Eduardo; MARTINS, Heloisa. *Rota de Colisão - A cidade, o trânsito e você*. Berlendis e Vertecchia, 2007.
- ELKIN, Allen. *Viva bem na cidade semana a semana - 52 formas de driblar o estresse*. São Paulo: Publifolha, 2004.
- ELKIN, Allen. *Feliz Cidade - Viva sem estresse na metrópole*. São Paulo: Publifolha, 2004.
- MARINGONI. *Como não enlouquecer no trânsito*. Editora 34, 2003.
- CORTELLA, Mário Sérgio. *Qual é a tua obra? - Inquietações propositivas sobre gestão, liderança e ética*. Petrópolis, Rio de Janeiro: Vozes, 2007.
- CORTELLA, Mário Sérgio. *Não nascemos prontos - provocações*. Petrópolis, Rio de Janeiro: Vozes, 2007.
- ALMEIDA, Alberto Carlos. *A Cabeça do brasileiro*. Record, 2007.
- ADAMS, John. *Risk*. Routledge, UK: 2006.
- TANIGUCHI, Cássio. *The future of cities and the roles of local actors*. United Nations Institute for Training and Research (UNITAR), 2007.
- GHARAJEDAGHI, Jamshid. *Systems Thinking - Managing chaos and complexity*.
- ACKOFF, Russell L. *The art of problem solving*. Editora John Wiley Professo, 1987.
- JACOBS, Jane. *Death and life of great american cities*. Modern Library, 1993.
- ZYMAN, Sérgio. *O fim do marketing como nós conhecemos*. Editora Campus, 1999.
- GEHL, Jan. *Life between Buildings*. Copenhagen: Danish Architectural Press, 2006.
- LERNER, Jaime. *Acupuntura urbana*. Record, 2003.
- MITROFF, Ian. *Tempos difíceis - soluções inovadoras*. Campus, 1999.
- MUSSAK, Eugenio. *Metacompetência - uma nova visão do trabalho e da realização pessoal*. Gente, 2003.
- LONDRES, Adriano. *Saúde é coisa séria - Reflexões e caminhos para a saúde no Brasil*. Ediouro, 2006.
- WILDE, Gerald J. S. *Limite aceitável de risco - em Português*. Casa do Psicólogo, 2005.
- ELKINGTON, John. *Canibais com garfo e faca*. São Paulo: Makron Books, 2001.
- KIM, Daniel H. *Introduction to Systems thinking*. USA: Pegasus Communication, 1999.
- CARS - *Strong & weak points - 1976-1991*. Sweden: AB Svensk Bilprovning.

Créditos Fotográficos

04 e 05

Arquivo Volvo, Barco Volvo Penta

Arquivo Volvo, Caminhão Articulado - Volvo Construction Equipment

Ito Cornelsen, Caminhões

Joel Rocha, Ônibus

Silvio Aurichio, Consórcio - Volvo Financial Services

28, Ito Cornelsen - Veículo FM

34, Arquivo Volvo Suécia

27, Arquivo Volvo Suécia

39, 40 e 41, Arquivo Volvo do Brasil

43, Silvio Aurichio - Transitando

44, Silvio Aurichio - Premiação e troféu PVST

46, Arquivo Volvo - Fórum Volvo de Segurança no Trânsito - RS

59, Humberto Michaltchuk - colocação do cinto

74, Silvio Aurichio - assopro bafômetro

99, Arquivo Volvo Suécia - motorista dirigindo caminhão

119, Arquivo pessoal/família - Octávio Valeixo

124 e 125, Arquivo ONG Criança Segura

126, Arquivo Fundação Thiago Gonzaga - Vida Urgente

RELAÇÃO DE VENCEDORES DO PRÊMIO VOLVO DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO (1987-2008)

I PRÊMIO VOLVO DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO (1987)

Categoria	Vencedor (a)	Trabalho
Motorista Profissional	Pedro de Oliveira - Sapucaia do Sul - RS	Dispositivo Anti - L
Jornalista Nacional	Liana Milanez Pereira e equipe Diário do Sul - Porto Alegre - RS	A Epidemia do Trânsito - Pelas Ruas e Estradas, um Massacre Diário
Geral Nacional	Prof. Mário Fernando Petzhold - Fundação Universitária José Bonifácio - Rio de Janeiro - RJ	Uma Abordagem Sistêmica da Dinâmica da Segurança no Trânsito

COMISSÃO JULGADORA

Nome	Cargo
Homero Rangel	Diretor de Trânsito do Departamento Nacional de Estrada de Rodagem (DNER) - Rio de Janeiro - RJ
Luiz Carlos de Urquiza Nóbrega	Secretário Executivo Confederação Nacional dos Transportes Terrestres (CNTT) - Rio de Janeiro - RJ
Otávio Costa	Vice-Presidente Executivo da Federação Nacional dos Jornalistas - São Paulo - SP
Zílio Teixeira Tosta	Diretor do Centro de Treinamento e Aperfeiçoamento do DENATRAN - Brasília - DF
Masayuki Okumura	Chefe do Serviço de Atendimento de Primeiros Socorros nas Estradas Paulistas do DERSA

II PRÊMIO VOLVO DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO (1988)

Categoria	Vencedor (a)	Trabalho
Motorista Profissional	André Gonçalves Barbosa - Cuiabá - MT	Manual "O Ajudante do Motorista"
Imprensa	Revista Transporte Moderno - São Paulo - SP	A Busca de Soluções
Geral	Rudel Trindade Jr. - Campo Grande - MS	Procedimentos Para o Acompanhamento de Vítimas de Trânsito (Tese COPPE/UFRJ)

COMISSÃO JULGADORA

Nome	Cargo
Moise Seid	Presidente da Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (ABRAMET) - São Paulo - SP
Mário Fernando Petzhold	Professor da Universidade Federal do Rio de Janeiro - RJ
Bóris Casoy	Jornalista - Âncora do jornal da SBT - Sistema Brasileiro de Televisão (SBT) - São Paulo - SP
Diumar Cunha	Presidente do Sindicato dos Transportadores Autônomos do Paraná (Sindicam) - Curitiba - PR
José Henrique Sadok de Sá	Diretor do Departamento Nacional de Estrada de Rodagem (DNER) - Rio de Janeiro - RJ

III PRÊMIO VOLVO DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO (1989)

Categoria	Vencedor (a)	Trabalho
Imprensa	Antonio Carlos Fon - Revista 4 Rodas - SP	Manual de Sobrevivência no Trânsito
Geral	COGE - Comitê de Gestão Empresarial Setor de Energia Elétrica - RJ	Segurança Operacional de Transportes - Recomendações de Procedimentos às Áreas de Transportes do Setor Elétrico Nacional
Motorista Profissional	José da Silva Almeida - Uruguaiana - RS	Providências Para Aumentar a Segurança no Trânsito
O Estado do Ano	Governo do Estado de São Paulo	O Governo do Estado de São Paulo e a Segurança no Trânsito
A Empresa do Ano	Shell Brasil - RJ	Linhas Mestras da Política de Segurança, Saúde e Conservação Ambiental

COMISSÃO JULGADORA

Nome	Cargo
Jacy Mendonça	Presidente da ANFAVEA - São Paulo - SP
Adalberto Panzan	Presidente do SETCESP - São Paulo - SP
Plínio Rolim de Moura	Comandante da Polícia Rodoviária Estadual - São Paulo - SP
Joelmir Betting	Comentarista econômico - Rede Globo de Televisão - São Paulo - SP
Roberto Scaringella	Presidente do Contran - Brasília - DF

IV PRÊMIO VOLVO DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO (1990)

Categoria	Vencedor (a)	Trabalho
Motorista Profissional	Manuel Fernando Enes - RJ	Direção Defensiva - Sem Sangue Nem Prejuízos
Imprensa	Revista Brasil Transportes - SP	Acidentes: O Triângulo da Insegurança
Geral	Rosane Frerichs - Salvador - BA	Campanha: A Criança e o Trânsito
Empresa	Companhia Brasileira de Petróleo Ipiranga - Porto Alegre - RS	Programa de Segurança no Trânsito
Cidade	Prefeitura de Joinville - SC	Paz no Trânsito - Por uma Joinville mais Humana
Estado	Minas Gerais	Programa Rodoviário do Estado de Minas Gerais

COMISSÃO JULGADORA

Nome	Cargo
Octávio Cesar Valeixo	Juiz do Tribunal de Alçada do Paraná - Curitiba - PR
Ivo Pitanguy	Cirurgião Plástico - Rio de Janeiro - RJ
Domingos Fonseca	Presidente da Associação Nacional das Empresas de Transportes de Cargas (NTC) - São Paulo - SP
Caio Túlio Costa	Ombudman do Jornal Folha de São Paulo - São Paulo - SP
Jean Rozwadowski	Presidente da Câmara Americana de Comércio para o Brasil e da American Express - São Paulo - SP

V PRÊMIO VOLVO DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO (1991)

Categoria	Vencedor (a)	Trabalho
Motorista Profissional	Sebastião Pires de Camargo - Juiz de Fora - MG	Medicina do Trânsito - A aplicação da Direção Defensiva Como Terapia na Prevenção de Acidentes de Trânsito
Imprensa	Victor Couri - Diário da Tarde - Belo Horizonte - MG	Série: Os Guerrilheiros do Asfalto Geral
Geral	Ten. Carmem Andreola - Polícia Militar Feminina - Porto Alegre - RS	Educar para o Trânsito - Teatro de Bonecos
Empresa	Pagliato Veículos - Sorocaba - SP	Programa Pagliato de Segurança no Trânsito - Projeto 1.000 dias
Cidade	Prefeitura de Santos - SP	Programa de Segurança no Trânsito
Estado do Ano	Minas Gerais	Programa de Operação e Segurança da Rede Rodoviária de Minas Gerais

COMISSÃO JULGADORA

Nome	Cargo
Edson Antunes	Presidente da Sociedade Brasileira de Ortopedia e Traumatologia (SBOT)
Carlos Garcia Moreira	Ministro da Administração Federal - Brasília - DF
Alencar Burti	Presidente da Fenabrave - São Paulo - SP
Roberto Scaringella	Superintendente do Instituto Nacional de Segurança no Trânsito (INST)
Walter Nori	Diretor Executivo do Grupo DCI/Visão - São Paulo - SP

VI PRÊMIO VOLVO DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO (1992)

Categoria	Vencedor (a)	Trabalho
Estado do Ano	Mato Grosso do Sul	Política de Segurança no Trânsito: Compromisso com a Vida
Empresa	Moto Honda da Amazônia - Manaus - AM	Programa de Educação de Trânsito
Cidade	Curitiba - PR	Planejamento Urbano e Engenharia de Tráfego Para Aumentar a Segurança no Trânsito
Imprensa	Revista Via Urbana - RJ	A Culpa é da Propaganda?
Motorista Profissional	Adão Rodrigues Fortes - Santo Ângelo - RS	O Guardiã das Estradas - palestras e outros materiais
Geral	Bupec Consultores Associados - São Paulo	Congresso Nacional de Segurança Rodoviária

COMISSÃO JULGADORA

Nome	Cargo
Gidel Dantas	Presidente do Conselho Nacional de Trânsito - Brasília - DF
Roberto Scaringella	Superintendente do Instituto Nacional de Segurança no Trânsito (INST) - São Paulo - SP
Mário Cardoso Filho	Presidente da Associação Médica Brasileira - São Paulo - SP
Luiz Adelar Sheuer	Presidente da Associação Brasileira de Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA)
Jânio de Freitas	Colunista do Jornal Folha de São Paulo - São Paulo - SP

VII PRÊMIO VOLVO DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO (1993)

Categoria	Vencedor (a)	Trabalho
Motorista Profissional	Sebastião Pires de Camargo Juiz de Fora - MG	Imprudência, Imperícia e Negligência, Triângulo Assassino no Trânsito
Imprensa	Paulo D'Amaro e Cadu Ladeira Revista Super Interessante - SP	A Implacável Dinâmica dos Carros - Você é Bom Motorista?
Geral	Raquel Alves dos Santos Ribeirão Preto - SP	Fototeste - um Exame de Conhecimento Teórico para Habilitação de Motoristas
Empresa	Mercedes-Benz do Brasil S.A. São Bernardo do Campo - SP	Segurança Veicular
Cidade	Araras - SP	Araras e a Segurança no Trânsito
Escola	Escola Pública de Trânsito do Distrito Federal - Brasília - DF	Documento Básico Operacional
Estado	Mato Grosso do Sul	Trânsito: Questão de Consciência - Programa de Segurança no Trânsito

COMISSÃO JULGADORA

Nome	Cargo
Nelson Piquet	Tricampeão Mundial de Fórmula 1 - Brasília - DF
Alberto Goldman	Ministro dos Transportes - Brasília - DF
Roberto Scaringella	Superintendente do Instituto Nacional de Segurança no Trânsito (INST) - São Paulo - SP
Gilberto Dimenstein	Diretor da Sucursal do Jornal Folha de São Paulo - São Paulo - SP
Sebastião Ubson Ribeiro	Presidente da Associação Nacional dos Transportadores de Cargas (NTC) - São Paulo - SP

VIII PRÊMIO VOLVO DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO (1994)

Categoria	Vencedor (a)	Trabalho
Motorista Profissional	Nivaldo Rodrigues da Silva - Dracena - SP	Melhoria na Estrutura Viária e Comportamental do Trânsito
Imprensa	Carlos Dornelles - Globo Repórter Rede Globo de Televisão	Os Rachas de SP e a Falta de Punição Para os Crimes de Trânsito
Geral	Fundação Roberto Marinho - RJ	Telecurso 2º Grau - Como Tornar o Trânsito Mais Humano
Empresa	Perkons - Equipamentos Eletrônicos Ltda. - Curitiba - PR	Redutor Eletrônico de Velocidade
Cidade	Novo Hamburgo - RS	Programa de Humanização do Trânsito
Estado	Escola Municipal Cecília Meireles - Belo Horizonte - MG	Transitolândia e Brigadas do Trânsito

COMISSÃO JULGADORA

Nome	Cargo
Aylmer Chieppe	Presidente em exercício da Confederação Nacional de Transportes (CNT) - Brasília - DF
Kasuo Sakamoto	Conselho Nacional de Trânsito (Contran) - Brasília - DF
Antonio Austregésilo de Athayde	Presidente da NET - Globosat
Roberto Scaringella	Superintendente do Instituto Nacional de Segurança no Trânsito (INST) - São Paulo - SP
Dante Matiussi	Diretor e Editor da Revista Imprensa - São Paulo - SP

IX PRÊMIO VOLVO DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO (1995)

Categoria	Vencedor (a)	Trabalho
Cidade	Campinas - SP	Programa de Educação e Segurança no Trânsito de Campinas
Empresa	Copel - Cia. Paranaense de Energia	Semana de Educação para o Trânsito
Escola	Escola Básica Rui Barbosa - Joinville - SC	Conscientização Sobre a Importância da Educação de Trânsito
Imprensa	Revista Quatro Rodas	Série de Reportagens Sobre a Violência do Trânsito no País
Geral	SOS Acidentes - Caçapava do Sul - RS	Programa Voluntário de Atendimento a Acidentados no Trânsito
Motorista	Jadenísio Luis Fraga - Barra Mansa - RJ	Sugestões Para Melhorar a Segurança Rodoviária

COMISSÃO JULGADORA

Nome	Cargo
Jaime Lerner	Governador do Estado do Paraná - Curitiba - Paraná
Silvano Valentino	Presidente da ANFAVEA - São Paulo - SP
D Luciano Mendes de Almeida	Conselho Episcopal Latino - Americano - Mariana - MG
Roberto Scaringella	Superintendente do Instituto Nacional do Trânsito (INST) - São Paulo - SP
Alexandre Garcia	Jornalista - Rede Globo de Televisão - Brasília - DF

X PRÊMIO VOLVO DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO (1996)

Categoria	Vencedor (a)
Cidade	Prefeitura de Campinas - SP
Empresa	Krone do Brasil
Escola	SETRANSPANI
Imprensa	Revista Quatro Rodas
Geral	Distrito Federal
Motorista Profissional	José Maria de Souza

COMISSÃO JULGADORA

Nome	Cargo
Antonio Brito	Governador do Estado do Rio Grande do Sul - Porto Alegre - RS
Octávio Cesar Valeixo	Desembargador do Tribunal de Justiça do Paraná - Curitiba - PR
Paulo Renato de Souza	Ministro da Educação - Brasília - DF
Roberto Scaringella	Superintendente do Instituto Nacional do Trânsito (INST) - São Paulo - SP
Cid Moreira	Apresentador do Jornal Nacional - Rede Globo de Televisão - Rio de Janeiro - RJ

XI PRÊMIO VOLVO DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO (2000)

Categoria	Vencedor (a)	Trabalho
Cidade	Prefeitura de Curitiba - PR	Programa "Cidadão em Trânsito"
Empresa	Nova Dutra	Programa de Redução de Atropelamentos
Escola	Fundação Vale das Trombetas - Porto Trombetas - PA	Projeto ATA - Formando Cidadãos Para um Trânsito Mais Humano
Imprensa	Marco Aurélio Silva	Séries: Semana do Trânsito de 1999 e 2º ano do CTB
Geral	Fundação Thiago de Moraes Gonzaga	Educação para Mudar Cultura e Evitar Tragédia
Motorista Profissional	Rene Antonio Pérsio	Manual do Motorista - Tudo o que Você Quis e Ninguém Teve Paciência de Explicar

COMISSÃO JULGADORA

Nome	Cargo
Maria Adélia Aparecida de Souza	Professora da USP - Campinas - SP
Luiz Carlos Sobânia	Presidente da Sociedade Brasileira de Ortopedia e Traumatologia (SBOT) - Curitiba - PR
Carlos Nassi	COOPE/UFRJ - Rio de Janeiro - RJ
Gilberto Lehfeld	Ex-presidente da CET - São Paulo - SP
Heródoto Barbeiro	Jornalista - Rádio CBN - São Paulo - SP

XII PRÊMIO VOLVO DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO (2001)

Categoria	Vencedor (a)	Trabalho
Cidade	Santo André - SP	Projetos e Implantações de Segurança Viária
Empresa	Shell do Brasil S.A.	Programa de Segurança no Trânsito
Escola	Escola Municipal Cecília Meireles - Belo Horizonte - MG	Educação para o Trânsito e Meio Ambiente
Estudante	Caio Bruno Ribeiro - Recife - PE	Grupo Viva o Trânsito
Geral	Cristina Aragon - Superintendência de Engenharia Tráfego - SET - Salvador - BA	Programa Condutor Cidadão
Imprensa	Jornal O Popular - Goiânia - GO	Série Paz no Trânsito
Motorista Profissional	Hélio Vasco Cardoso - Curitiba - PR	Conscientização da Responsabilidade Que é Dirigir

COMISSÃO JULGADORA

Nome	Cargo
S. Stéfani	Diretor da Revista AutoData - São Paulo - SP
Philip Gold	Especialista em Segurança Viária - Consultor do BID
Fábio Racy	Presidente da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET) - São Paulo-SP
Helena Raymundo	Socióloga - Ex-CET/ANTP - São Paulo - SP
David Lima	Presidente do Instituto Brasileiro de Segurança no Trânsito - Brasília - DF

XIII PRÊMIO VOLVO DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO (2002)

Categoria	Vencedor (a)	Trabalho
Cidade	Prefeitura de Jundiá - SP	Projeto "Amigos do Trânsito"
Empresa	Autoban, Concessionária Sistema Anhanguera Bandeirantes S.A. Jundiá - SP	Programa de Redução de Acidentes
Estudante Universitário	Daniela de Oliveira	O Caminhoneiro e o Trabalho
Escola	Colégio Soledade - Paulista - PE	Projeto Cultura Pernambucana Pede Passagem
Imprensa	Pablo Toledo - TV Bandeirantes - São Paulo - SP	Pistas da Morte
Motorista Profissional	Gevi Antonio Dilda - Nova Prata - RS	Hora do Caminhoneiro
Geral	José Ricardo Mariolani e equipe - Unicamp - Campinas - SP	Projeto Impacto: Em Busca de Soluções Para Diminuir o Número de Vítimas em Colisões Contra a Traseira de Caminhões
Volvo: (concurso interno) categoria comemorativa aos 15 anos do PVST	Deisy Buba (funcionária da Volvo do Brasil)	Jogo da Segurança no Trânsito

COMISSÃO JULGADORA

Nome	Cargo
Alex Periscinotto	Publicitário - Consultor de Comunicação da Presidência da República
Carlos Augusto Moreira Jr.	Reitor da UFPR - Universidade Federal do Paraná - Curitiba - PR
Angela Gutierrez	Presidente do Instituto Cultural Flávio Gutierrez - Belo Horizonte - MG
Gilberto Luis Camanho	Presidente da Sociedade Brasileira de Ortopedia e Traumatologia (SBOT) - São Paulo - SP
Jurandir Fernandes	Secretário de Transportes Metropolitanos de São Paulo - SP

Categoria	Vencedor (a)	Trabalho
Cidade	Blumenau - SC - Serviço Autônomo Municipal de Terminais Rodoviários (SETERB)	Campanha Faixa de Segurança
Empresa	Viação Águia Branca - Cariacica - ES	Valorizando a Vida Humana no Trânsito
Escola	Centro Olimpus de Educação S/C Ltda. - Barcarena - PA	Projeto Por uma Vida Mais Feliz no Trânsito
Estudante Universitário	Karina Salamoni - Porto Alegre - RS	Trânsito e Educação: Pressupostos Para Prática Pedagógica no Ensino Fundamental
Geral	Companhia de Espetáculos da Faculdade de Artes e Comunicação - Universidade Comunitária de Passo Fundo - RS	Projeto Viratrânsito
Imprensa	André Ciasca - Revista Quatro Rodas - SP	Reportagens: "Perigo a Bordo", "Sinal de Alerta" e "A Terceira Vítima"
Motorista Profissional	Nelson Nereu Horta - Belo Horizonte - MG	Jogando Hoje nas Escolas Para Amanhã Não Jogar Contra a Vida nas Ruas

COMISSÃO JULGADORA

Nome	Cargo
Marcos Musafir	Sociedade Brasileira de Ortopedia e Traumatologia (SBOT) - Rio de Janeiro - RJ
Timothy Martin Mulholland	Vice-reitor da Universidade de Brasília (UNB) - Brasília - DF
Bernardo Ajzenberg	Ombudsman do Jornal Folha de São Paulo - São Paulo - SP
Geraldo Vianna	Presidente da NTC - São Paulo - SP
Belmiro Valverde Castor	Professor da UFPR - Autor do livro <i>O Brasil não é para amadores</i>

XV PRÊMIO VOLVO DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO (2004)

Categoria	Vencedor (a)	Trabalho
Cidade	Prefeitura Municipal de São Bernardo do Campo - SP	Segurança no Trânsito em São Bernardo do Campo
Empresa	Unilever Brasil - São Paulo - SP	Programa: Transportando com Segurança
Escola	Escola Municipal Cecília Meireles - Belo Horizonte - MG	Dê Preferência à Vida! Juiz de Fora Construindo um Trânsito Melhor
Estudante Universitário	Grupo Teatral Via Certa	O Teatro Educando o Cidadão Para o Trânsito
Geral	Fundação Thiago de Moraes Gonzaga - Porto Alegre - RS	Buzoom, a Carona Segura
Imprensa	Brito Júnior - SPTV 1ª Edição TV Globo - SP	O Pior Motorista de São Paulo
Motorista Profissional	José Franque Ferreira Dantas Itabuna - BA	Vidas nas Curvas

COMISSÃO JULGADORA

Nome	Cargo
Eduardo Biavatti	Rede Sarah de Hospitais - Brasília - DF
Paulo Nassar	Diretor executivo da Associação Brasileira de Comunicação Empresarial (ABERJE) - São Paulo - SP
Emerson Kapaz	Instituto Brasil Ética Concorrencial - São Paulo - SP
Ricardo Mendanha Ladeira	Presidente do Fórum Nacional de Secretários de Transporte e Trânsito presidente da BH Trans - Belo Horizonte - MG
Reitor Aloísio Bohem	Universidade Unisinos - São Leopoldo - RS

XVI PRÊMIO VOLVO DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO (2005/2006)

Categoria	Vencedor (a)	Trabalho
Cidade	Salvador - BA - Superintendência de Engenharia de Tráfego	Programa de Segurança no Trânsito de Salvador
Estudante Universitário	Reverson Geraldo dos Anjos Fernandes Brasília – DF	Kit de Segurança para Motocicletas 125 cc.
Empresa	Unimed - Curitiba - PR	Campanha “Se Beber, Não Dirija”
Geral	Ilsiney Rosa Barbosa - Dracena - SP	Escola e Educação Viária
Imprensa	Renata Maria Beltrão Lacerda - Recife - PE	Evite Essa Dor
Motorista Profissional	Nelson Nereu Horta - Belo Horizonte - MG	Trânsito na Porta das Escolas

COMISSÃO JULGADORA

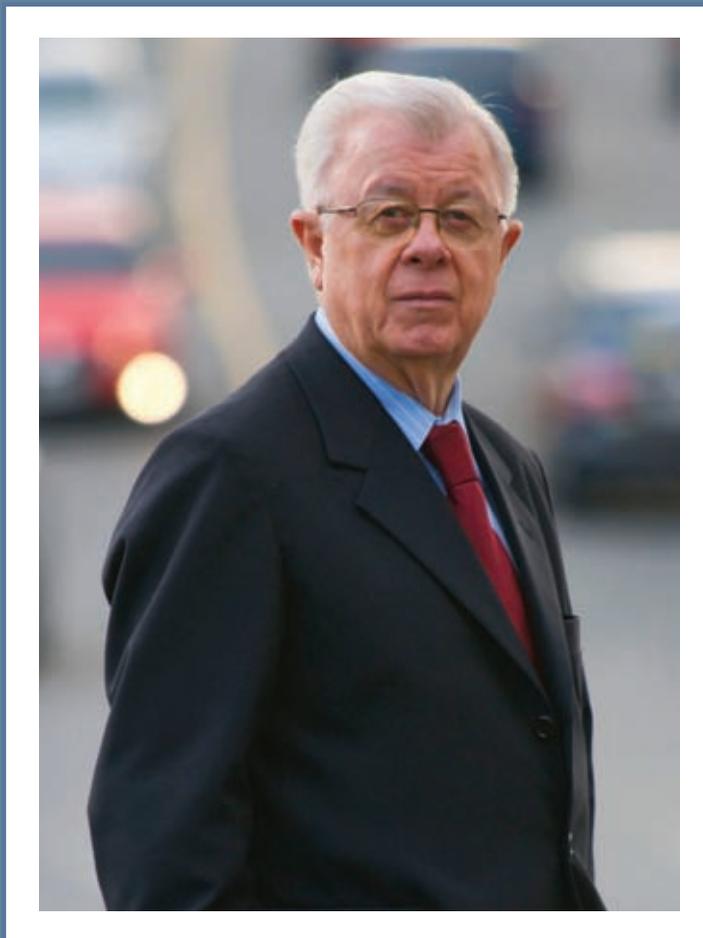
Nome	Cargo
Zilda Arns	Coordenadora Nacional da Pastoral da Criança - Curitiba - PR
Antônio Nery Filho	Pesquisador e Professor - Universidade Federal da Bahia (UFBA) - Salvador - BA
Adriana Machado	Diretora de Relações Governamentais da Câmara Americana de Comércio - São Paulo - SP
José Luiz Schiavoni	Presidente da Associação Brasileira de Agências de Comunicação Empresarial (ABRACOM) - São Paulo - SP
Deputado Beto Albuquerque	Presidente da Frente Parlamentar de Defesa do Trânsito - Brasília - DF

XVII PRÊMIO VOLVO DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO (2007/2008)

Categoria	Vencedor (a)	Trabalho
Cidade	Prefeitura São José dos Campos - SP	Ações de educação de 0 a 80 anos
Empresa	OHL Brasil - São Paulo - SP	Educar para Humanizar o Trânsito
Geral	Eliana Carvalho Pellison - Maceió - AL	Velocidade Máxima: e Daí ?
Imprensa	Francine Lima Misirlic e equipe Revista Época - Rio de Janeiro - RJ	Um Avião a Cada Dois Dias
Motorista Profissional	Daniel César Costa - Salvador - BA	Cone Refletivo de Encaixe
Transportadora de Cargas e/ou Passageiros	Cargolift Logística e Transportes - Curitiba – PR	Programa Anjo da Guarda
Transportadora de Cargas e/ou Passageiros	Vix Logística S/A - Aracruz - ES	PAZ - Programa Acidente Zero

COMISSÃO JULGADORA

Nome	Cargo
Cássio Taniguchi	Secretário de Planejamento do Distrito Federal - Brasília - DF
Jaime Waismann	Professor Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (USP)
Osias Baptista Neto	Consultor de Transportes e Assuntos Urbanos - Ex-presidente BHTrans
Mônica Melo	Presidente da Associação Nacional dos Detrans e presidente do Detran do Amazonas (AND) - Manaus - AM
Paulo Sotero Pires Costa	Diretor executivo da ANFAVEA - São Paulo - SP
Rodrigo Rocha Loures	Presidente da Federação das Indústrias do Paraná - Curitiba - PR
Eugênio Diniz	Pesquisador da Fundacentro - Belo Horizonte - MG
Mauri Cruz	Diretor da Associação Brasileira de Organizações Não-Governamentais (ABONG)
Otaliba Libanio	Diretor Depto. de Análise de Situação de Saúde do Ministério da Saúde - Brasília - DF
Rodrigo Manzano	Diretor Editorial da Revista Imprensa - São Paulo - SP
Sérgio Murilo Andrade	Presidente Federação Nacional dos Jornalistas - Florianópolis - SC
Vicente Alessi	Diretor de Redação da Revista AutoData - São Paulo - SP
Henrique Lessa	Escritor, ex-caminhoneiro - Niterói - RJ
José Emídio Natan	Presidente da União Nacional dos Caminhoneiros e União Brasileira dos Caminhoneiros e Afins - Belo Horizonte - MG
Alfredo Peres da Silva	Diretor do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) - Brasília - DF
Antonio Clóvis Ferraz	Depto. Engenharia de Transportes - USP - São Carlos - SP
Marcelo Perrupato	Secretário de Política Nacional de Transportes - Ministério dos Transportes - Brasília - DF



J. Pedro Corrêa

Foi o fundador do Programa Volvo de Segurança no Trânsito, em 1987, ao qual continua prestando consultoria até hoje. É consultor, especialista em programas de segurança no trânsito e em comunicação empresarial. Atuou como jornalista e relações públicas em emissoras de rádios, jornais, TVs, Agências de Publicidade, órgãos de governo e empresas privadas no Brasil e na Suíça. Dirige atualmente a JPC Communication, sediada em Curitiba - PR, especializada em comunicação empresarial e segurança no trânsito. Apaixonado pela segurança no trânsito, organizou centenas de eventos e proferiu outro tanto de conferências no Brasil e no exterior.