

POLÍCIA MILITAR
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR
DIVISÃO DE ENSINO

EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO
O NOVO DESAFIO SOCIAL

Oficial - Aluno: José Solon de Araújo Rocha

MONOGRAFIA C A O - 88

Goiânia, Go Julho de 1988

JOSÉ SOLON DE ARAÚJO ROCHA

EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO
O NOVO DESAFIO SOCIAL

A presente Monografia faz parte
dos requisitos para conclusão
do Curso de Aperfeiçoamento de
Oficiais da PMGO - CAO/88

GOIÂNIA
1988

AGRADECIMENTOS

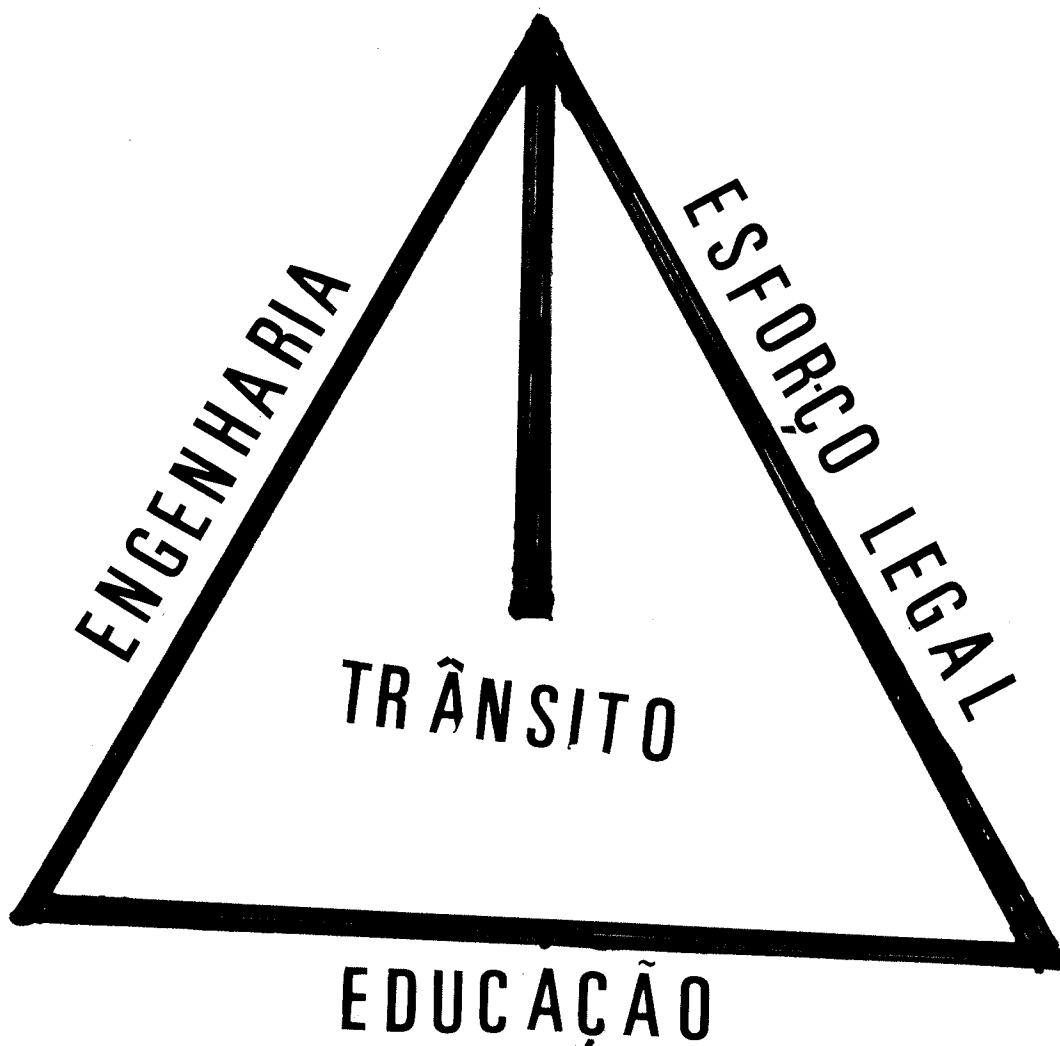
- Ao Todo Poderoso, por nos ter proporcionado conhecer o milagre da Vida.
 - À Virgem do Perpétuo Socorro, por haver iluminado o caminho nos momentos obscuros.
 - Aos meus Pais, sem o apoio dos quais não seria possível concluir esta missão.
 - Aos nossos Instrutores e Professores, pelos ensinamentos e orientações que nos transmitiram.
 - Ao Sr. Maj. PM José Enos dos Santos Pereira, nosso orientador, pela disposição de atender ao encargo.
 - E, finalmente aos nossos companheiros, quer no meio civil ou Militar, pelo incentivo dado nos momentos de indecisão.
-

ÍNDICE

Sumário.....	07
Introdução.....	09
O Subsistema "HOMEM".....	09
O Subsistema "VIA".....	09
O Subsistema "VEÍCULO".....	10
História do Trânsito.....	16
O Trânsito como Problema na Comunidade.....	16
Aumento do Índice de Acidentes.....	17
Trânsito: "Conceito".....	20
Acidente de Trânsito - Conceito e Evolução.....	20
Segurança do Trânsito.....	22
O Álcool (embriaguêz).....	23
Menores na Direção.....	24
Das Penas Privativas de Liberdade.....	25
Participação da Polícia Militar.....	27
Participação dos DETRANS.....	27
Participação das Redes de Ensino.....	28
Participação dos Meios de Comunicações.....	29
Imprensa Escrita.....	30
Imprensa Falada.....	30
Imprensa Televisada.....	30
Participação da Sociedade em Geral.....	31
Participação da Comunidade.....	31
Participação dos Grupos Comunitários.....	32
Participação dos Líderes.....	32
* Atividades Proposta.....	35
* Atividades para as Policias Militares.....	35
* Atividade para os DETRANS.....	35
Atividade para as Comunidades.....	36
Atividades para os Meios de Comunicações.....	36
Atividade para a Imprensa Escrita.....	36
Atividades para a Imprensa Falada.....	37
Atividades para a Imprensa Televisada.....	37
Atividades para as Redes de Ensino.....	38

Atividades Proposta por Grau de escolaridade.....	38
Proposta para Currículo Escolar de Jardim de Infância.....	39
Proposta para Currículo Escolar de 1º grau(1ª a 4ª série).....	40
Proposta para Currículo Escolar da 5ª a 8ª série.....	41
Proposta para Currículo Escolar de 2º grau.....	42
Proposta para Currículo Escolar de nível superior.....	43
* Conclusão.....	44
Anexos.....	50

TEORIA DOS 3-E



Surgida na década de 20 nos Estados Unidos, um dos ramos da Engenharia Civil, batizada com o nome de Engenharia do 'Tráfego, que convencionava os dispositivos iniciais de controle das correntes de trânsito, as regras de uso das vias, foram introduzidas nos Códigos de Trânsito daquele e de outros países. Com os recursos públicos e grande participação da iniciativa privada, os Estados Unidos iniciaram uma campanha de trânsito, resultando na "TEORIA DOS 3-E", cujo significado era o seguinte: Engeneering (Engenharia), Enforcement (Esforço Legal) e Education (Educação).

SUMÁRIO

O presente trabalho monográfico é fruto de pesquisas realizadas em diversas fontes, desde autores, estudiosos do assunto, trabalhos de encontros nacionais de entidades e até mesmo da vivência diária com os problemas do trânsito.

Começando pela história do trânsito, onde se constata que o problema do acidente de trânsito é tão antigo quanto o próprio automóvel, pois ambos datam de 1771.

O crescimento dos acidentes de trânsito provocam índices exorbitantes de óbitos, cujo fator preponderante de suas causas, não é outro, senão o próprio HOMEM aí qualificado como integrante do sistema de trânsito.

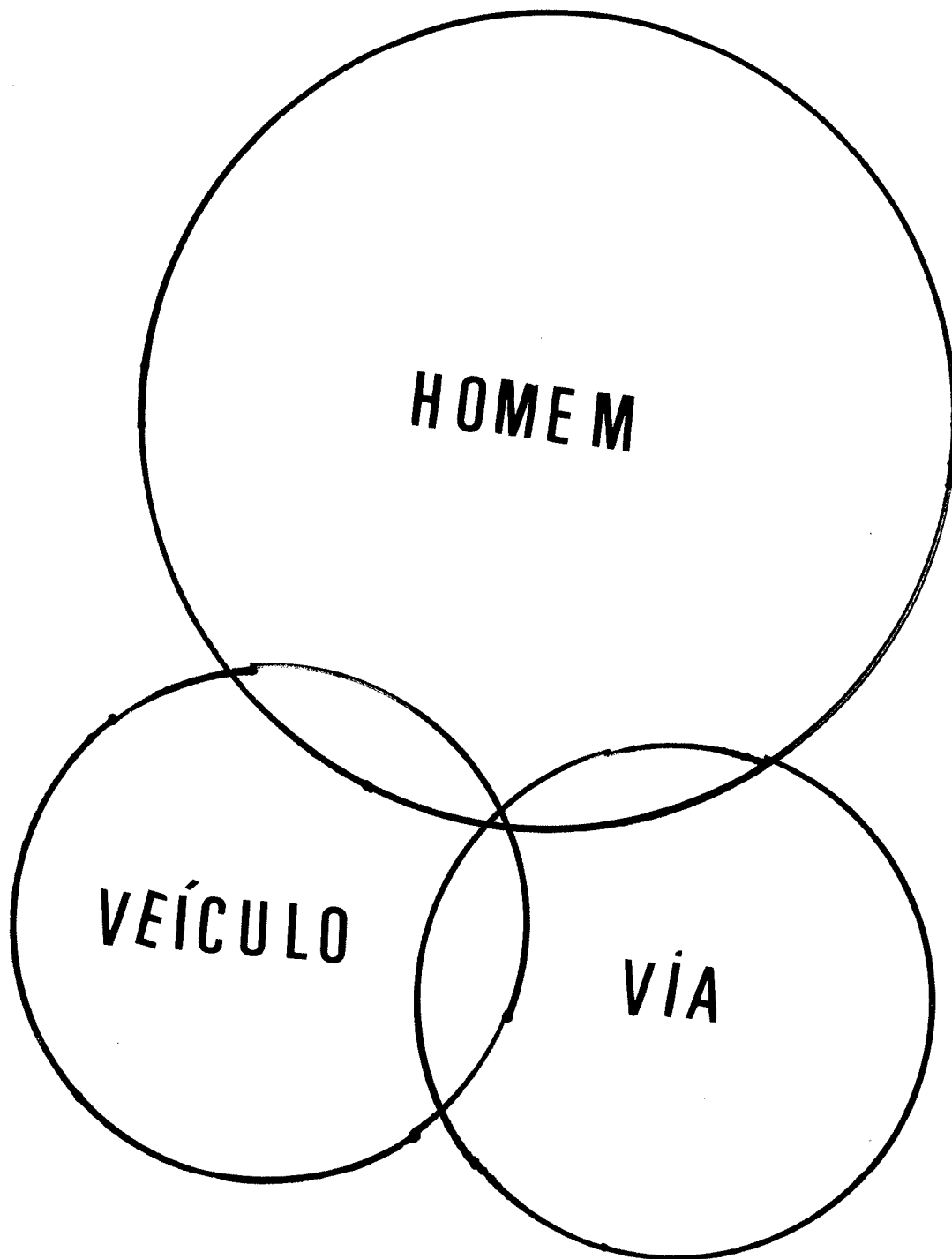
Os fatores que concorrem para fazer do homem um instrumento causador da mortalidade nos acidentes de trânsito, tais como: o despreparo (menores ao volante), a má qualificação dos motoristas e a embriaguez.

A falta de uma legislação mais rígida e principalmente o descumprimento da já existente, como forma de impunidade para os responsáveis pelos delitos de trânsito, já nacionalmente conhecidos como "CRIMES SEM CASTIGO".

Os métodos pelos quais poderíamos humanizar o nosso sistema viário, se contássemos com a participação ativa de todos os órgãos encarregados de sua segurança, bem como da participação de toda a sociedade brasileira.

E finalmente, as maneiras como cada segmento da sociedade brasileira poderá contribuir na EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO, que em si é parte da EDUCAÇÃO PARA A VIDA.

SISTEMA DO TRÂNSITO



O SISTEMA TRÂNSITO com a integração de seus Subsistemas - HOMEM, VIA e VEÍCULO, para a viabilização de um "trânsito" mais humano.

INTRODUÇÃO

O presente trabalho monográfico teve como motivo básico para a escolha do assunto, a necessidade de uma consciência viária plena e urgente sobre a educação para o trânsito. Evidenciam as estatísticas que a cada minuto no solo brasileiro, duas pessoas morrem vítimas de acidentes de trânsito. Até os dias atuais ainda não se conseguiu uma convivência harmônica entre os subsistemas: HOMEM, VIA e VEÍCULO, os quais vêm causando muita preocupação quanto à preservação do maior bem jurídico da sociedade, que é a VIDA.

1 - O HOMEM

Segundo o eminente professor Rozestratem " O HOMEM" constitui a peça mais importante da engrenagem do sistema de trânsito. É o subsistema mais complexo, no qual há mais fatores em jogo. Este elemento humano poderá desempenhar vários papéis. Como participante ativo do trânsito e usuário da via pública o homem poderá desempenhar o papel de pedestre, ciclista além de diversos tipos de motoristas. Há ainda outros homens cujo o desempenho é cuidar da segurança: "os policiais de trânsito". Outros que embora não desempenhem atividades de linha (contato direto com o público) são de grande importância, pois suas atividades e decisões influem predominantemente no aumento ou diminuição dos acidentes de trânsito: " são as autoridades de trânsito e dos engenheiros de tráfego, que decidem sobre a regulamentação urbana e rural, determinando o fluxo, os sinais, os semáforos, as zonas de estacionamentos, etc. As decisões destes homens podem criar situações altamente perigosas, e assim podem ser responsáveis pelos acidentes".

2 - VIA

A VIA que é uma palavra que não indica apenas a pista de rolamento, mesmo que seja este seu principal significado, mas reúne em um todo o tipo de pavimento: as guias e os avisos de "PARE", os pedágios e os desvios.

Inclui também os veículos que circulam em torno do nosso, inclusive bicicletas, motocicletas e outros, não esquecendo naturalmente dos pedestres que podem surgir à nossa frente nos momentos mais inoportunos. Tudo isso ele definiu como via, mais há a considerar que esta via está enquadrada dentro de um ambiente global maior: o sol encandescente, as árvores, os postes, os anúncios, os luminosos, as casas, as lojas e edifícios, como também as condições climáticas. "Via neste sentido é todo o ambiente que rodeia o veículo ou o pedestre e no meio do qual eles se movimentam". Apesar de tudo isto, nada impede que o termo seja usado no seu sentido mais restrito apenas como "pista".

3 - O VEÍCULO

O veículo é o subsistema que aparece nas mais variadas formas, como caminhão, automóvel, camioneta, motocicleta ciclomotor, triciclo, etc. Cada um tem seus dispositivos essenciais para determinar sua direção, para regular sua velocidade e para frear. Todos estão ou deveriam estar equipados para fornecer uma ampliação do campo de visão através de espelhos retrovisores e muitos deles possuem indicadores de velocidade, de quilometragem, de quantidade de combustível e de outros componentes". Este elementos mencionados pelo professor Rozestraten, para tornar claro que tudo isso é campo de informação para o motorista, dos quais ele deve estar atento, além de ter que prestar atenção à vida. Os veículos dispõem ainda de meios de comunicação, tais como: pisca-pisca direcional, luz de freios, buzina, etc., através dos quais o condutor procura comunicar suas intenções aos demais condutores e pedestres em torno dele, pois, como diz o professor, "o trânsito é um movimento essencialmente social em que sempre temos que contar com o outro".

Ainda sobre o VEÍCULO o professor Rozestraten tem a sábia concepção de que "cada veículo constitui-se numa massa em movimento e como tal obedece a todas as leis físicas de corpos em movimento uniforme ou variado, retilíneo ou curvilíneo, submetido à força da inércia, às forças centrífugas e

centrípetas. Esta massa muitas vezes de diversas toneladas, submetida a uma velocidade de 80 quilômetros/horário, constitui um verdadeiro tanque de guerra em tempo de paz, perfeitamente apto para matar ou destruir. O peso e a velocidade são dois fatores que causam e aumentam este perigo".

Dos três subsistemas do trânsito, o HOMEM, num jogo de lances violentos e desumanos, é o que se apresenta como maior fonte de acidentes.

Para se criar uma consciência capaz de neutralizar os efeitos terríveis que as estatísticas insitem em demonstrar, é de fundamental importância o apoio e a participação das Polícias Militares, dos Departamentos Estaduais de Trânsitos e da população em geral.

É também extremamente importante na solução dos problemas de trânsito, a colaboração dos veículos de comunicação de massa, sendo a imprensa televisada o mais imprescindível, face à sua capacidade de penetração nos lares. A televisão deve estar voltada para o fim precípuo de educar a criança, o adolescente e o usuário mais ativo no trânsito, o adulto. Ela nunca deve estar voltada para publicidades nocivas que estimula a juventude impetuosa de nossos dias. Como ilustração deste caso podemos citar os comerciais utilizados para a venda de automóveis, exibidos pela TV sem a observação de qualquer medida restritiva. Neles colocam sempre alguém dirigindo um veículo e realizando as mais audaciosas manobras, frenagens, "cavalos de pau", arrancadas violentas, alta velocidade, conversões bruscas, etc., todas contrárias às normas gerais de circulação constante da legislação nacional de trânsito. Tudo isso é presenciado pela criança e pelo adolescente. É o capitalismo selvagem expressando em suas mais variadas formas.

Não raro vemos nessa juventude contemporânea, o espírito de exibição e a vontade de se fazerem com que sejam notados, usando como sua propaganda a arma inescrupulosa da arte de dirigir, como as ríspidas arrancadas, as curvas inadequadas e as bruscas frenagens desnecessárias.

Como já foi dito, dos três subsistemas, o HOMEM é o principal causador dos acidentes de trânsito, portanto é o que deveria receber maior atenção por parte de nossos governantes, o que na realidade não acontece. Os maiores investimentos são destinados às VIAS, enquanto os maiores incentivos se destinam aos setores privatizados do VEÍCULO, ficando a educação do HOMEM relegada a um terceiro plano. A tecnologia, como setor privado, investe em larga escala na modernização do veículo, inclusive já existem protótipos de carros projetados para depois do ano 2.000; entretanto, não houve ainda uma preocupação visando a formação e educação dos condutores que irão dirigir esses veículos. Não há que se negar o melhoramento técnico na formação de nossos condutores de veículos, mas, temos que convir que muito ainda há para se fazer.

Os dados estatísticos justificam a necessidade imediata de uma consciência viária plena, por meio de um modelo adequado de educação para o trânsito. Segundo informações colhidas, em cada 100 acidentes, 70 são causados por falta de educação do motorista; 15 por deficiência de segurança das vias públicas; 12 por falhas mecânicas do veículo e 3 devido a outros fatores (neblina, fumaça, animais, chuvas, etc.).

Portanto, é absolutamente necessário nos dias atuais a existência de um sistema de educação para o trânsito em todo o território brasileiro, cujo raio de ação deverá atingir todas as camadas sociais sem qualquer discriminação. Paralelamente a este sistema o governo deveria implantar uma legislação mais forte como forma de prevenir (através da educação) e reprimir (através do Código Penal) os crimes de trânsito.

Nossos juristas dizem: "ausenta-se da realidade social e humana quem considera os delitos do trânsito bagatelas penais, mesmo os de simples perigo". Nos Estados Unidos da América do Norte, onde existe a melhor segurança de trânsito do mundo, o índice de 50 mil mortes e mais de um milhão e meio de feridos por ano, são de inteira responsabilidade dos acidentes de trânsito. Se o nosso sistema de segurança fosse aplicado naquele país, os índices citados teriam um aumento de 8 a 10 vezes do que lá ocorre.

Isso demonstra a precariedade do sistema de segurança de trânsito no Brasil.

O momento atual está a exigir ainda a criação de sanções penais privativas de liberdade inafiançáveis, para todo aquele condutor reincidente e altamente consciente de suas ações que ao volante de seu veículo comete os mais bárbaros delitos, ceifando vidas humanas, incapacitando física ou mentalmente pessoas indefesas, e no entanto, esses cidadãos permanecem impunes.

A educação para o trânsito deverá ser dirigida a todos os pedestres e condutores de veículos de ambos os sexos, idades, raças e credos religiosos. É de fundamental importância que essa educação se inicie na infância, tendo em vista que a criança representa um potencial latente muito fértil. A criança está na expectativa de descobrir um mundo novo que a acompanhará até a fase adulta de sua vida. É conveniente que esse mundo seja oferecido a criança, procurando prepará-la para uma convivência social futura nos diversos segmentos da sociedade. É através da educação da criança que se prepara o jovem e o adulto para enfrentar o mundo que os aguarda. A criança é como a planta, necessita de cuidados acurados antes mesmo do seu nascimento. Um solo sem adubo e mal cuidado, dificilmente irá produzir uma boa planta, e esta por sua vez, bem cuidada dará bons frutos. O investimento na educação há de ser voltado principalmente para a criança, pois esta fase adulta, dificilmente assimilará tudo com a mesma facilidade. O hábito na criança é mais fácil de ser implantado e nela se apegam com mais constância, senão vejamos: a título de ilustração citaremos o caso do fumante, hábito que praticamente todos que o têm, iniciaram a experiência quando criança e, dificilmente conseguem se livrar dele quando na fase adulta.

A educação para o trânsito deve começar tão cedo quanto possível. Deve inclusive fazer parte da formação básica da criança.

É constrangedor o índice de acidentes que envolvem crianças (pedestre) uma faixa etária de 3 a 7 anos. Os registros confirmam que a causa dominante dos acidentes com vítimas infantis é o inadequado comportamento destas como pedestres.

Para atenuar esse quadro deplorável é necessário que

a preparação adequada da criança seja iniciada na idade pré-escolar, ainda sob a responsabilidade dos pais ou professores de Jardins de Infância. Para tanto, pais e mestres devem receber esclarecimentos básicos sobre segurança de trânsito.

É importante a criação de cursos de especialização para professores de Jardins de Infância, Maternais e Creches, de maneira a capacitá-los para a ministração de tão importante assunto. Esses estabelecimento devem inserir, gradualmente, preceitos de educação para o trânsito em suas atividades de ensino, procurando incorporá-la no currículo obrigatório.

A educação para o trânsito se ampliaria no Ensino de primeiro e segundo grau, assim como no de nível superior, como matéria obrigatória em todos os currículos.

Finalmente, de tudo isto exposto, vimos a necessidade de um sistema de conscientização viária do adulto, da criança e de todos enfim, de maneira a tornar harmônica a convivência do veículo entre os homens.

O professor Rozestraten afirma: "que a nostalgia dos campos de uns tempos para cá, com a sua tranquilidade, representa a face de uma moeda que traz no seu verso (a outra face) o desenho da agonia das cidades, expressada na queixa generalizada em relação aos problemas de trânsito". Há uma necessidade premente de se reverter este quadro atroz, buscando o equilíbrio harmônico das duas faces da moeda.

E buscando o professor Eraldo Lopes, temos:

"Trânsito, um problema criado pela tecnologia que só pode ser adequadamente resolvido com o apoio da educação. Por isso, a educação para o trânsito é parte da EDUCAÇÃO PARA A VIDA".

CAPÍTULO I

A INTEGRAÇÃO DO VEÍCULO À VIDA DO HOMEM

I - A INTEGRAÇÃO DO VEÍCULO À VIDA DO HOMEM

I - HISTÓRIA DO TRÂNSITO (Evolução):

Em tempos primitivos o homem usava como único meio de locomoção, os próprios pés. Com o passar dos tempos, veio também o avanço nos meios de transportes, passando o homem a utilizar ca chorros, bois, cavalos, burros, renas, camelos e elefantes. Para o transporte de cargas, o homem inventou a padiola com duas das ex tremidades amarradas ao animal e as outras duas arrastando ao so- lo. No antigo Egito, foi onde primeiro ocorreu a evolução dos transportes, passando o homem a empregar carros com rodas, sendo que nas Américas, esse uso só se deu após a chegada dos conquista- dores europeus.

"Na integração do Império Romano, um fator foi essen- cial, a construção de estradas, fator esse que em seguida foi abandonado, só sendo retomado sistematicamente no fim do século XVI. Os franceses usavam o trabalho compulsório dos camponeses feu- dais para construir estradas cobertas de pedregulhos. E, no final do século XVIII, resolveu-se a questão da drenagem e escoamento das águas nas estradas".

"Oficialmente, foi em 1771 que se deu a invenção do automóvel, quando o francês Nicholas Cugnot inventou um motor a vapor, o qual precisava de ser reativado a cada 100 metros e atin- gia uma velocidade de 5 km/h. No século XIX e primeira década do século XX, a grande meta era fazer um veículo que pelo menos fun- cionasse".

"Em 1885 - 1886, o alemão Gottlieb Daimler inventou um motor revolucionário, o atual motor a diesel. Em 1896, Henry Ford inventou o seu primeiro carro".

Paralelamente ao aperfeiçoamento dos carros, evoluíram também os caminhões, os ônibus, os tratores, máquinas agrícolas e até mesmo os aviões.

2 - O TRÂNSITO COMO PROBLEMA NA COMUNIDADE:

"Em meados do ano de 1771 Nicholas Cugnot teve o seu primeiro carro pronto, o qual alcançava a fantástica velocidade de 15km/h. Foi também naquela época que ocorreu o primeiro acidente automobilístico da história, quando Cugnot chocou o seu carro

contra o muro do pátio de manobras do Quartel Real de Vicenes".

O primeiro acidente com vítima de que se tem notícia ocorreu em 23 de junho de 1834, na França. No Brasil o primeiro carro chegou para o Estado de São Paulo, no ano de 1893 e pertencia a Henrique Santos Dumont. Entretanto, o primeiro acidente registrado ocorreu no Estado do Rio de Janeiro em 1897, com o carro de José do Patrocínio, dirigido na oportunidade por Olavo Bilac.

O parque automobilístico brasileiro, foi implantado no Estado de São Paulo em 1956, quando contávamos com uma frota de 600 veículos importados. Em 1964, já tínhamos um milhão de veículos nacionais e seiscentos mil importados.

O envolvimento do trânsito na vida da comunidade, tem muitas vezes reflexos negativos, principalmente nos grandes centros urbanos. Cou o aumento desenfreado da nossa frota, distribuída principalmente nos grandes centros urbanos, onde os veículos (automóveis) passaram a disputar metro-a-metro o solo dessas cidades, onde, juntando-se outros fatores, culminaram com o alto índice de acidente de trânsito, com o qual nos deparamos hoje.

3 - AUMENTO DO ÍNDICE DE ACIDENTES:

Com a rápida e desordenada introdução do veículo no cenário brasileiro, veio também um sério problema: nosso homem não estava (como ocorre ainda hoje) perfeitamente qualificado para usufruir daquela maravilhosa conquista. O processo de aprendizagem para o uso do automóvel fora implantado de maneira empírica. As escolas de formação de condutores de veículos automotores, denominadas de "Auto-Escolas", eram (como ainda hoje são) deficientes, não conseguindo alcançar na sua plenitude os fins que se propunham. As "Auto-Escolas" ofereciam ao aprendiz de motorista, apenas as condições básicas para que o mesmo pudesse colocar um veículo nas vias públicas e sair por aí tentando o aprimoramento de suas poucas condições técnicas na arte de dirigir, o que raramente o salvava do envolvimento em acidente de trânsito.

Os subsistemas de trânsito - HOMEM - VIA - VEÍCULO, não se integravam um ao outro, o que nos fez crescer assustadoramente no índice de mortalidade proveniente de acidente de trânsi

to,

O Brasil, que na década de 50 e início da década seguinte participava no cenário mundial apenas como mero espectador dos acidentes de trânsito com vítima fatais; conseguiu em 1970, se elevar ao 5º lugar em número de mortes provocadas por esses acidentes, sendo superado apenas pela Itália (4º lugar), França (3º lugar), Alemanha (2º lugar) e Japão (1º lugar).

A partir de 1975 a situação tornou-se mais drástica com a reversão do quadro que elevou o Brasil à condição de 1º lugar, lamentável posição que ostenta até os dias de hoje, fazendo do pódio uma ocupação vitalícia.

Diante do clamoroso quadro que se apresentava, a partir dos anos 70 o governo brasileiro resolveu tomar algumas decisões importantes, visando reduzir a índices suportáveis os problemas existentes na nossa malha viária. Enviou técnicos para os Estados Unidos, Inglaterra e outros centros evoluídos, a fim de estudarem e conhecerem as atividades relacionadas com o direito de ir e vir do homem moderno. Esses técnicos voltaram aprimorados e encontraram aqui os mesmos problemas que haviam deixado. Procuraram realizar um trabalho que desse condições de reduzir o número de acidentes; no entanto até hoje não conseguiram o seu objetivo.

É cristalino que o governo brasileiro, na busca de soluções para o problema, tomou decisões louváveis; entretanto, esqueceu a mais importante, ou seja o investimento do Brasil no Homem brasileiro.

CAPÍTULO II
OS DESAFIOS DO TRÂNSITO

II - OS GRANDES DESAFIOS DO TRÂNSITO

I - TRÂNSITO (Conceitos):

Segundo o mestre Aurélio Buarque de Holanda, em seu novo Dicionário da Língua Portuguesa, trânsito é "o ato ou efeito de caminhar, de passar; marcha; trajeto; passagem; afluência de viadantes, conjunto de normas que governam os movimentos dos veículos nas vias".

Já o eminente jurista brasileiro Hely Lopes Meireles o define como: "o deslocamento de pessoas ou coisas pelas vias de circulação distinguindo-o do Tráfego, que seria o mesmo Trânsito em missão de transporte".

A legislação brasileira ao tratar do Regulamento do Código Nacional de Trânsito (RCNT - Dec. 62.127 de janeiro de 1968) o conceituou para fins legais: "Trânsito é a utilização das vias públicas por pessoas, veículos e animais isolados ou em grupos conduzidos ou não, para fins de circulação, parada e estacionamento". Este conceito não abrange os princípios gerais das regras de circulação e utilização das vias de maneira adequada e segura. Pelo seu conteúdo, não se encontra nada que estabeleça como o veículo e o pedestre devam se posicionarem nas vias ao utilizá-las, cada qual em seu espaço próprio ou que lhe foi reservado. Vejamos então o comentário do ilustre psicólogo e professor Rozestraten "estas definições denotam simplesmente uma movimentação, o que não implica necessariamente numa norma, e pode ser uma circulação completamente desorganizada". E prossegue: "o específico do TRÂNSITO me parece estar no fato de que é uma movimentação organizada, em que um movimento ou proíbe ou permite o outro". E propõe finalmente como conceito de TRÂNSITO o seguinte: "O conjunto de deslocamentos de pessoas e veículos nas vias públicas, dentro de um sistema convencional de normas com o fim de assegurar a integridade de seus participantes".

2 - ACIDENTE DE TRÂNSITO (Conceito - Evolução):

A palavra acidente, conforme consta no dicionário Lello Universal, significa: "fato casual, fortuito, imprevisto, inespere

do".

Quanto aos acidentes de trânsito, antigamente eram denominados "desastres" e considerados por muitos como frutos do acaso ou do azar. Foi um período marcado pela "Fatalidade", em que os motoristas eram vítimas de seus próprios destinos.

Hodiernamente, surgiu um conceito de acidente de trânsito como sendo EVITÁVEL E NÃO EVITÁVEL, no qual se enfatiza principalmente, a EVITABILIDADE DO ACIDENTE, abandonando o aspecto ' CULPABILIDADE.

Deste último conceito os técnicos se interessaram sobretudo pelo evitável e partindo daí o conceituaram: "ACIDENTE EVITÁVEL é aquele em que o próprio motorista deixou de fazer tudo que razoavelmente poderia ter sido feito para evitá-lo. Usaram a palavra "razoavelmente" em vez de "possivelmente" por concluírem ' que seria exagero que todo acidente é evitável, porque existe sempre algo que possivelmente evitaria o acidente, como por exemplo: um retardamento da marcha, tomar itinerário diferente da - quele em que ocorreu o acidente ou até mesmo deixar o veículo em casa.

Neste ponto, pode se chegar a indução de que o seria o homem a principal causa de todos os acidentes que ocorrem em nos sa malha viária; o que realmente não é verdade. A falta de inves timento na educação desse homem, a falta de um maior empreendi- mento no sistema de sinalização e um apoio maior no disciplina- mento do trânsito, sem dúvida nenhuma contribuiriam para a dimi- nução do nosso índice de acidentes.

Existe ainda o que poderemos considerar mais que concei- tos, o dia-a-dia, onde vemos acidentes que ocorrem por despreocu pação, ou seja, aqueles que o condutor, por indisciplina e as ve- zes por excesso do poderio econômico, sabedores da impunidade, os praticam.

3 - A SEGURANÇA DO TRÂNSITO:

Os acidentes de trânsito ocorrem em ordem inversa à sua segurança, daí a dedução de que países desprovidos de segurança de trânsito estão fadados a pagarem um alto custo por essa inobservância, caso em que o Brasil não se constitui exceção.

É comum se estabelecer paralelos entre o que ocorre nos Estados Unidos da América do Norte e no Brasil e, para não fugirmos à regra, faremos uma comparação de como se apresentavam os índices de acidentes de trânsito nos dois países na década passada, tomando como exemplo mais precisamente o ano de 1977, a exatamente 11 anos atrás. Naquele ano os dados estatísticos dos dois países, referentes ao número de acidentes de trânsito eram o seguinte:

PAÍS	ACIDENTES	FERIDOS	MORTOS	FROTA(10.000 v.)
ESTADOS UNIDOS	17.800.000	1.900.000	49.500	15.000
BRASIL	410.000	251.000	17.300	1.000

Daí resultarem os seguintes valores índices relativos a grupos de 10.000 veículos:

VALORES ÍNDICES

DISCRIMINAÇÃO	ACIDENTES	FERIDOS	MORTOS
Estados Unid.	1,186	126	3,3
Brasil	410	251	17,3

Fonte: Departamento Estadual de Trânsito de Goiás.

Observando a tabela acima, podemos concluir a respeito do quadro de acidentes de trânsito, que o Brasil mantinha uma posição tranquilizadora em se tratando dos acidentes, mas passando para o quadros de mortos e feridos, a situação mudava completamente a pouco mais de um terço daquele país, nossos feridos somavam o dobro e os mortos cinco vezes mais do que lá ocorriam. Esses dados

vem demonstrar o quanto é violento o trânsito em nosso território nacional.

Na década atual, não houve grandes modificações, pois enquanto contávamos com uma frota de pouco mais de 10 milhões de veículos no ano de 1981, morreram 21.000 pessoas vítimas de acidentes de trânsito; enquanto os Estados Unidos em 1978, três anos antes, com uma frota 15 vezes maior que a nossa (150 milhões de veículos), tiveram 52.400 vítimas fatais, pouco mais que o dobro dos que morreram no Brasil.

4 - ÁLCOOL - UMA PÉSSIMA COMPANHIA:

A embriagês produz o estado de euforia e/ou depressão com o conseqüente retardamento dos reflexos. Para termos certeza de que nossa habilidade de dirigir não está sendo comprometida, devemos nos abster de ingerir qualquer espécie de bebida que contenha álcool. Uma só dose deste conteúdo pode afetar a nossa habilidade de dirigir. Se desejarmos tomar um simples aperitivo antes da refeição, poderemos fazê-lo, desde que deixemos passar o período de pelo menos uma hora para dirigir veículos. Este é o tempo mínimo para que o álcool seja eliminado pelo organismo, quando se toma apenas um "drink" ou uma garrafa de cerveja. Duas horas será o tempo necessário para o dobro dessa quantidade de bebida. Por mais insignificante que possa parecer, um copo de cerveja ou um simples "aperitivo", é potencialmente perigoso para quem dirige.

É o álcool um dos fatores que mais concorre para fazer do homem a principal causa geradora dos acidentes. É necessário se adotar medidas capazes de coibir o uso da bebida por parte de quem se encontra no volante.

O professor Waldir de Abreu, em sua obra Direito Penal do Trânsito, afirma que "foram os escandinavos os primeiros a sentirem a necessidade de reprimir esta grave causa de insegurança no trânsito como delito autônomo".

A Noruega a partir de 1926, adotou um tratamento penal severo para o indivíduo que fosse surpreendido conduzindo veículo motorizado, sob influência de substância alcóolica, punindo-o com multa ou prisão até um ano, apreensão da licença para dirigir no mínimo por um ano e cassação desta na reincidência. A partir daí outros, adotaram a mesma prática.

E continua o ilustre professor Waldir de Abreu: "Legislações estrangeiras, ainda mais cautelosas, não restringiram a repressão apenas aos veículos motorizados. Há mais de dois decênios a lei francesa diz apenas: "dirigir veículos". Alcança desta maneira todos os outros veículos, inclusive os movidos a propulsão humana ou tração animal. A lei de trânsito holandesa declara expressamente: "veículo a motor ou bicicleta". A lei belga vai mais longe, referindo-se a "veículos e cavalgaduras".

O nosso Código Nacional de Trânsito estabelece: "é proibido a todo condutor de veículo dirigir em estado de embriaguêz alcóolica ou sob efeito de substância tóxica de qualquer natureza".

Na sociedade brasileira, cujo sistema convencional de circulação de trânsito tornou-se um verdadeiro flagelo, vamos encontrar muitos antagonismos na repressão da embriaguêz ao volante mesmo até devido a facilidade com que o cidadão tem acesso à substâncias alcóolicas e a outros inebriantes nefastos. Há nessa, como em outras irregularidades que ferem grave e constatemente a legislação de trânsito, injunções políticas que dificultam e às vezes até impedem o trabalho da polícia ou outros profissinais encarregados da segurança do sistema.

No Brasil se faz necessário a implantação com urgência de um tratamento penal rigoroso e instatâneo para punir os que ultrapassam a taxa legal de teor alcóolico permitido em nossa lei que é o 0,0 gramas por litro de sangue.

Os embriagados ao volante constituem hoje uma das formas mais encontradas de "Direção Perigosa", representando portanto, um sério risco à incolumidade pública.

5 - MENORES NA DIREÇÃO:

Pela nossa legislação vigente, "os menores de 18 anos, são consideradas pessoas imaturas, portanto, isento de responsabilidade penal pelos crimes e contravenções praticadas, ficando sujeitos perante a lei somente a medida de caráter pedagógico". Por serem essas pessoas menores de 18 anos, são legalmente impossibilitadas de adquirirem uma Carteira Nacional de Habilitação - CNH - para dirigirem veículos automotores. No entanto, encontramos essas pessoas ao volante de um veículo, num total desrespeito às

leis do trânsito. Mesmo os que já passaram dessa faixa etária, ma is que ainda não adquiriram um amadurecimento profissional, causam problemas ao nosso sistema viário. Comprovadamente, os motoristas mais moços têm a seu favor "reflexos rápidos", o que não lhe confere experiência, pelo contrário, a impetuosidade lhes conduz à imprudência. As estatísticas mostram que os motoristas com idade entre 18 e 25 anos são responsáveis por aproximadamente 64% dos acidentes fatais.

6 - DAS PENAS PRIVATIVAS DE LIBERDADE:

Pelo tema deste trabalho - EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO - talvez venha a causar estranheza se falar em penas privativas de liberdade, no entanto há de se convir que embora sejam medidas coercitivas, não deixam de propiciar educação, ou pelo menos um pouco mais de respeito às leis de trânsito.

Eminentes juristas têm sido taxativos em afirmar que, o desrespeito às normas técnicas do trânsito no Brasil são de tão alta gravidade que merecem ser equiparadas, no tratamento penal, a outros crimes diversos. Algumas das infrações que se enquadram perfeitamente neste caso são: transitar com veículo em mau estado de conservação, avanço de semáforo, dirigir sob a influência de substância alcohólica e outros inebriantes letais, etc.

Os simples procedimentos administrativos, como a ação de multar, ou outras mais rigorosas como a apreensão do veículo ou da Carteira Nacional de Habilitação, ainda não estão sendo suficientes para inibir "os desajustados do volante"

CAPÍTULO III

DA PARTICIPAÇÃO DA NAÇÃO BRASILEIRA

III - DA PARTICIPAÇÃO DA NAÇÃO BRASILEIRA

1 - IMPORTÂNCIA E PARTICIPAÇÃO DAS POLÍCIAS MILITARES:

A Polícia Militar é o instrumento que o Estado utiliza para dar eficácia ao direito, preservar a legalidade e a justiça social, com o objetivo do governo propiciar o bem comum à sociedade, resguardando sua integridade individual e coletiva.

A atividade específica das Polícias Militares do Brasil como órgão que exerce a atividade de policiamento de Trânsito no país, está preceituada no Decreto nº 88.777 (Regulamento para as Polícias Militares e Corpo de Bombeiros Militares), de 30 de setembro de 1983, em seu Capítulo II, Art. 2º, nº 27.

De conformidade com o Manual Básico de Policiamento Ostensivo (Capítulo III) vigente nas Polícias Militares seguindo orientações da Inspeção Geral das Polícias Militares IGPM, tem-se a seguinte conceituação e particularidades do Policiamento de Trânsito:

"Tipo específico de policiamento ostensivo executado em vias urbanas abertas à livre circulação, visando a disciplinar o público no cumprimento e respeito às regras e normas de trânsito, estabelecidas por órgão competente, consoante o Código Nacional de Trânsito e Legislação pertinente".

Assim, partindo-se dessa premissa, conclui-se que as polícias Militares em cada Estado membro da Federação, são quem através de seus homens, mantem o contato direto com a população, com o usuário e seu veículo, com o pedestre, o ciclista, o motociclista, a criança, o adolescente, etc. São elas quem sentem de perto os problemas do sistema viário, a insuficiência e/ou deficiência da sinalização de trânsito, quem abordam os infratores, atendem ocorrências de trânsito (acidentes), prestam as mais diversas informações ao público em geral. Enfim, as Polícias Militares são os órgãos estatais que apresentam melhores condições de educar para o trânsito, sistematicamente, EDUCAR PARA A VIDA.

2 - IMPORTÂNCIA E PARTICIPAÇÃO DOS DETRANS

O DETRAN de cada Unidade Federativa do país, como in-

tegrante do Sistema Nacional de Trânsito (Art. 3º, alínea "C" do Código Nacional de Trânsito), é o órgão de execução com jurisdição sobre todo o território do Estado-Membro considerando, competir-lhe a deflagração de campanhas educativas de trânsito, segundo preceitua a alínea "a" do Art. 10 do Código Nacional de Trânsito. De outro modo esta atividade educacional se acha prevista no Art. 125 da Lei nº 5.108, de 21/set/1966 (o já citado diploma legal), regulamentado pelo Decreto nº 62.127 de 16/jun/1968, Art. 229, ou seja, o Regulamento do próprio CNT.

Desta forma, amparado legalmente pelos mencionados diplomas legais, os Departamentos Estaduais de Trânsito, preocupados com o elevado índice de sinistros de trânsito registrados em todo território nacional, vêm cumprindo o que prescreve a legislação vigente. Entretanto, se observa com meridiana clareza que as campanhas educativas não têm surtido o efeito almejado, porque a cada dia a situação se torna inexoravelmente mais dramática. Um dos fatores mais importantes que tem contribuído para a elevação do índice de acidentes, reside pura e simplesmente na falta de uma educação permanente do indivíduo, o DETRAN não deveria limitar-se apenas a campanhas esporádicas e anuais, através de semanas de trânsito. A solução de continuidade prejudica notoriamente a conscientização completa da população e leva o usuário a se expor de maneira totalmente absurda, aos perigos oferecidos pelas vias abertas à circulação pública.

3 - PARTICIPAÇÃO DAS REDES DE ENSINO

Os estabelecimento de ensino das redes Oficial e Particular como instituições que abrangem uma universidade de coisas-fatos e que devem contribuir com a ação e reflexão crítica para a solução dos problemas nacionais, também não podem ficar alheios a essa grande mobilização no país. Cabe-lhes por seu turno, preocuparem-se com os problemas referentes ao trânsito, ou de outro modo, voltar suas atenções para os variados aspectos em que esta problemática se manifesta, procurando soluções e determinando fórmulas de proteção à sociedade brasileira.

É necessário portanto, que as comunidades educacionais (estabelecimento de ensino do Brasil), sejam acionadas em torno

de uma ampla discussão a respeito desse inimigo comum. Que passem de meros espectadores a agentes de transformação da antiga para a nova realidade, unindo-se as ações de educação na área de trânsito.

Isso nos leva a colocar que as comunidades escolares devem viabilizar estratégias que resultem efetivamente no condicionamento da criança, do jovem e do adulto.

Obviamente faz-se necessário o currículo "TRÂNSITO" em todos os níveis de ensino, não ficando restrito apenas à introdução da matéria nos cursos universitários.

Em verdade, sabemos que até o presente, os currículos escolares de 1º, 2º e 3º Graus não envolve nenhuma atividade específica de trânsito, de maneira dinâmica. Algumas atividades em fase embrionária, estão se desenvolvendo nas escolas, mas, pela não sistematização do assunto, os resultados não vêm sendo obtidos positivamente. Daí a sugestão de implantação do assunto TRÂNSITO em forma de disciplina obrigatória, não permitindo que os seus conteúdos sejam diluídos de modos diversos nos cursos universitários. A clientela estudantil em todos os níveis devem receber aulas de regras de circulação viária, sinalização, segurança no trânsito (noções básicas de Direção Defensiva). A diluição do conteúdo central só viria desvirtuar a idéia de aprendizado unificado ou pelo menos sincronizado. Para os diferentes cursos universitários, não fugindo ao assunto principal e carga-horária inerentes a estes, poderiam ser acrescentados, em forma de extensão, temas relativos a cada um. Exemplo: no curso de matemática, na parte relativa a estatística estudar gráficos e curvas de acidentes, os índices de mortalidade, o crescimento da frota nacional, etc.

4 - DA PARTICIPAÇÃO DOS MEIOS DE COMUNICAÇÃO

Os veículos de comunicação participariam desta grande cruzada Nacional colocando à disposição dos poderes públicos todo seu poderio de alcance e capacidade de penetração nos lares, comunidades, organizações, empresas, instituições, sindicatos, etc.

Mediante convênios entre os governos (Federal e Estaduais) e as principais redes de comunicação nacionais, visando implementar uma política de educação para o trânsito, o que viria a beneficiar eficientemente os órgãos públicos e a sociedade, da qual fazem parte.

4.1 - Como os Meios de Comunicação Podem Participar:

4.1.1 - A Imprensa Escrita:

Dará sua afetiva colaboração através de seus editoriais, crônicas e reportagens, colocando em evidência temas relativos a trânsito. Abriria espaços em suas colunas para a publicação de dados estatísticos sobre acidentes de trânsito no Brasil em relação a outros países? Lançamento de mensagens a respeito da falta de formação viária do usuário brasileiro e o que ele vem causando em termos de perdas humanas? divulgação de regras de circulação para veículos e pedestres, enfim, medidas de educação para o público em geral.

4.1.2 - A Imprensa Falada:

As emissoras de rádio, quando da divulgação de seus noticiários, inserirem assuntos específicos sobre trânsito (acidentes, aumento da frota nacional e suas consequências, condições de vias, etc.). Enfoques especiais no início e no final dos programas.

4.1.3 - A Imprensa Televisada:

Considerada polo de atração e lazer, esta seria a maior arma no campo das comunicações de que dispõem os órgãos públicos. Considerando o grande fascínio que ela exerce sobre as pessoas, em potencial sobre as crianças, contaríamos então com a educação para o trânsito nas mais variadas formas.

- Os programas de TV, que muito primam pelos seus apresentadores, deveriam obter maior rendimento destes, se em vez de preocuparem em fazê-los, "macro-estrelas", se preocupassem em oferecer à comunidade um pouco de educação.

5 - DA PARTICIPAÇÃO DA SOCIEDADE EM GERAL:

A educação é algo próprio do ser humano. Nunca houve sociedade, por mais simples que fosse em que não existisse o processo da educação. O homem na sua concepção mais pura e simples, é um ser que depende do seu semelhante para sobreviver, integrando-se um ao outro. É através dessa educação e integração que nasce a vivência comunitária. É evidente que muitas vezes essa integração social é afetada por conflitos, pois, individualmente somos dotados de peculiaridade e fatores diversos, muitas vezes trazendo como consequências um relacionamento negativo da convivência social, onde os homens possam se ajudar mutuamente, partindo daí, para um processo de educação social.

A escalada da violência do trânsito que atualmente vem solapando o nosso país, causando pânico e gerando neurose nas pessoas e/ou grupos sociais, requer da sociedade uma tomada de posição para fazer face ao inimigo e reduzir o alarmante índices de violência causada pelos acidentes de trânsito. E, essa tomada de posição só poderá ser eficaz se iniciada pela educação.

O inimigo deve ser imunizado à altura dos recursos disponíveis no país. Somas astronômicas nada resolverão se forem aplicadas sem obedecer a um planejamento sistemático. A existência de uma sociedade organizada e orientada para uma missão educativa, representa um menor investimento econômico com possibilidades de um maior retorno social.

5.1 - Da Participação da Comunidade:

Comunidade é uma palavra que tem sua origem no latim "comunio", que significa "união com outros", é comumente conceituada como "um grupo de pessoas ou de famílias com os mesmos interesses que convivem em um mesmo e limitado espaço geográfico". Desta forma, um bairro, um povoado, um conjunto residencial, uma vila, uma cidade, constituem uma forma de "Comunio", na concepção popular.

Contudo, o fato de se conviver no mesmo espaço geográfico, de possuir aspirações e interesses comuns, no sentido etimológico da palavra, não é o suficiente para a constituição de uma comunidade. É preciso, que a base desta instituição esteja consolidada na organização de Grupos Sociais, com atitudes, interesses e sentimentos compartilhados dentro de um mesmo espaço, com

relacionamento direto entre os seus membros.

Não influi na comunidade, a heterogeneidade das diversas classes, sociais, profissionais; níveis de instrução, cultura e religião, etc. O que conta é a homogeneidade da língua, hábitos e costumes que unem as pessoas, visando alcançar os objetivos comuns e facilitar o relacionamento entre seus grupos.

Se uma comunidade com a participação de seus membros soluciona diversos problemas, tais como: a limpeza de uma rua, a canalização de um esgoto, a arrecadação de fundos para auxiliar uma pessoa necessitada, a construção de um centro comunitário ou quadras de esportes, a programação de atividades recreativas e culturais. E porque não a programação de atividades educativas de trânsito? As quais poderiam ser divididas em tarefas e distribuídas a cada um dos grupos que compõem essa comunidade.

5.2 - Da participação dos Grupos:

Grupo é, enfim, uma reunião de pessoas em pequena associação, formando um todo coeso. A integração dos grupos forma a comunidade.

É inerente à própria natureza do ser humano, trabalhar em conjunto com outros na mesma atividade, portanto, a necessidade de aproveitamento desses grupos na viabilização da educação para o trânsito, uma vez que os mesmos objetivam os interesses de sua comunidade.

5.3 - Da Participação dos Líderes:

Cada comunidade possui um líder que representa o contato direto entre a sua comunidade e os órgãos do governo. Esse líder nas comunidades mais organizadas, é conduzido a tal função mediante escolha da própria comunidade que o elege através do voto. A partir desse momento ele passa a exercer o cargo de Presidente da Associação de um ou mais bairros, com a obrigação de representar a sua comunidade e defender os seus direitos junto aos mais diversos órgãos integrantes do sistema governamental.

Outros existem, que mesmo sem chegarem à condição de Presidente de Associação de seu bairro ou setor, exercem um domínio incomum sobre a comunidade a qual pertence, são os chamados de líderes natos. Estes também procuram corresponder aos anseios

de seus liderados.

Os líderes são personalidades que exercem grande influência nos liderados e tem um incrível poder de arrebatamento. É neles que poderemos nos apoiar melhor para a organização adequada da comunidade, conscientizando-a dos perigos que o trânsito representa em nosso convívio diário, se não forem adotadas medidas e condutas que permitam a utilização das vias de circulação com absoluta margem de segurança.

Se os líderes receberem uma orientação eficiente e voltada para o fim que propomos à comunidade, certamente haverá um retorno compensador.

CAPÍTULO IV
ATIVIDADES PROPOSTAS

IV - ATIVIDADES PROPOSTAS

Com a educação para o trânsito é um problema de todos e que necessita urgentemente de um engajamento pleno de toda a sociedade brasileira para a consecução de seus objetivos, nadamais justo que cada segmento da sociedade tomasse para si, encargos específicos de sua área de atuação, no concernente à educação do homem, dando-lhe uma conscientização plena a fim de que possa usufruir de um sistema viário menos violento e mais humano.

Na educação para o trânsito, poderia se caminhar rumo ao que julgamos ideal, se cada um dos setores da sociedade colocasse em prática o que a seguir se propõe:

1 - PARA AS POLÍCIAS MILITARES:

a) - que os nossos policiais militares sejam qualificados completamente na fase de formação, a fim de desempenharem satisfatoriamente a sua profissão e galgar a confiança da nossa coletividade;

b) - A implantação obrigatória de aulas de turismo e relações humanas nos currículos dos diversos cursos das Polícias Militares;

c) - A criação de auto-escolas e moto-escolas, também nos diversos cursos da Polícia Militar, para o pessoal a ser empregado no setor de trânsito;

d) - Curso completo de educação para o trânsito para Oficiais e Praças das Polícias Militares, mediante convênios com os Departamentos Estaduais de Trânsito em cada Estado-membro da Federação.

2 - PARA OS DEPARTAMENTOS ESTADUAIS DE TRÂNSITO:

a) - Que os Departamentos Estaduais de Trânsito do País proponham ao Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN - a inclusão do curso de Direção Defensiva nos requisitos básicos para a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação. Este curso seria ministrado nas dependências de cada Departamento Estadual de Trânsito, através de seus próprios técnicos, durante a fase do ensino-aprendizagem para os condutores de veículos automotores e obviamente às expensas dos próprios candidatos;

b) - Reciclagem semanal dos infratores que cometessem infrações do tipo: "fila-dupla", "avanço de semáforo", "estacionamento em local não permitido", "estacionar em desacordo com a regulamentação" e outros. O comparecimento do infrator seria solicitado através de "carta-convite"; sendo que o não comparecimento ou a não justificativa, implicaria em adoção de medidas posteriores mais rígidas, tais como a reversão em multa da infração, a suspensão do direito de dirigir por um determinado período ou outras, a critério da autoridade de trânsito.

3 - PARA AS COMUNIDADES:

a) a criação de Conselhos Comunitário de Segurança, dotados de personalidade jurídica, sem fins lucrativos e nem conotações político-partidárias, devendo no entanto, reconhecer e respeitar as autoridades legalmente constituídas. Este Conselho ao tratarem da segurança geral de sua comunidade, enfatizariam a segurança de trânsito em seu bairro;

b) - Programação de ações comunitárias de trânsito, para serem desenvolvidas mensalmente;

c) Encaminhamento às autoridades competentes, de críticas, com propostas para soluções dos problemas de trânsito que se apresentassem em seu bairro ou setor;

d) Desenvolvimento de campanhas educativas de trânsito com a participação de técnicos da área de trânsito, mediante solicitação dos mesmos ao órgão competente;

e) - Realização de palestras proferidas por autoridades técnicas ou entendidos do assunto, também mediante convites ou solicitações aos mesmos.

4 - PARA OS MEIOS DE COMUNICAÇÕES:

Os meios de comunicações, através da Imprensa Escrita, Falada e Televisada, mediante convênios com as áreas governamentais ou mesmo a título de colaboração com a sociedade, ou ainda em ambos os casos, proporcionariam ao seu público uma gama sensível de informações sobre a educação para o trânsito, procurando incentivar para que a sociedade em geral pudesse tirar proveito dos seus ensinamentos.

4.1 - Para a Imprensa Escrita:

a) Os jornais, diários e semanais, publicariam crônicas

sobre a educação para o trânsito, enfocando as benéficas que esta educação poderia resultar para a sociedade;

b) - Destinariam uma coluna para publicação de assuntos referentes aos problemas do trânsito, com dados estatísticos sobre acidentes de trânsito e outros dados;

c) - Publicar sinais de trânsito, tais como as placas de Advertência, de Regulamentação e as Educativas, com os respectivos significados;

d) - Nas edições dominicais, criar um complemento (jornalzinho) sobre a educação para o trânsito, como acontece em alguns jornais que têm esse complemento voltado para outros assuntos, tais como: a agricultura, a moda, as novelas de televisão e outros.

4.2 - Para a Imprensa Falada:

a) - As rádios em seus programas musicais, lançar concursos com perguntas sobre assuntos relacionados com o trânsito, feitas com o auxílio do telefone, e, recompensa de um brinde para quem acertar as respostas. Neste caso, o público atingido de verá ser a criança;

b) Usar alguns dos intervalos entre uma música e outra para transmitir notícias relacionadas ao trânsito, tais como: acidentes recém-ocorridos, estado de conservação das rodovias, condições climáticas, e outras;

c) - Resultado de acidentes causados por motorista Embriagados;

d) - Mensagens aos motorista desejando-lhes uma boa viagem ou prevenindo-os dos perigos que os cercam.

4.3 - Para a Imprensa Televisada :

a) - No programa Telecurso de 1º e 2º Graus, promover cursos de educação para o trânsito;

b) - O programa "Globo Repórter": efetivar um estudo aprofundado, a níveis estratégicos, das principais causas dos sinistros viários no Brasil. Devendo ser levado ao ar em diversas partes semanais;

c) - Programas como os do "Silvio Santos", "Xuxa" e outros: desenvolverem atividades lúdicas com as crianças, utilizando pequenas competições e dramatizações vivenciando o uso corre-

to das vias e da sinalização;

d) - Na linha de jornalismo: o apresentador, no início e final de suas apresentações, levaria ao telespectador mensagens - legendas em forma de manchetes, evidenciando a triste realidade social;

e) - As emissoras de um modo geral: durante os intervalos comerciais, trariam a conscientização para o telespectador sob as formas de vinhetas, nas quais, o veículo, a via e o pedestre recebessem enfoques diversos. Dentre algumas situações: representar por exemplo, uma pessoa atravessando perigosamente a via fora da faixa de segurança e o que isso representa; um veículo avançando um semáforo e as consequências que poderão causar esse procedimento;

f) - Um pedestre desatento passando pelo meio da via e o perigo a que se encontra exposto;

g) - Os perigos que uma pista molhada e/ou escorregadia oferece aos veículos que por ela transitam;

h) - Os acidentes que pode causar um motorista dirigindo sem a devida atenção;

i) - O perigo que representa um carro com os pneus lisos;

j) - O perigo que representa crianças brincando no meio da rua;

k) - Os danos físicos que podem ser evitados pelo uso do cinto segurança, no caso de acidentes;

l) - A importância do uso do capacete pelos motociclistas.

5 - PARA AS REDES DE ENSINO:

a) - Celebração de convênios entre o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN e o Conselho de Reitores das Universidades Brasileiras - CRUB, para treinamento de professores com a finalidade de atuarem na área de trânsito, em cursos ministrados pelos Departamentos Estaduais de Trânsito - DETRANS;

b) - Entendimento entre os dois órgãos (CONTRAN e CRUB) para a implantação de exame de legislação de trânsito nos concursos vestibulares, nas condições das demais matérias;

- c) - Aulas práticas de trânsito nos respectivos órgãos;
- d) - Aulas práticas de campo nas vias de circulação terrestres com a participação das Polícias Militares;
- e) - Implantação de "Auto-Escolas" e "Moto-Escolas" para os universitários.

5.1 - ATIVIDADES PROPOSTAS POR GRAU DE ESCOLARIDADE:

- a) - para Jardins de Infância:

OBJETIVOS	ASSUNTOS
- Orientar a criança para adquirir comportamentos adequados em relação às normas de trânsito;	- Noções de direita, esquerda; - Noções de ruas, avenidas, faixa de pedestres, calçadas; - Noções de uso das vias onde o pedestre deve andar.
- Conhecer os meios de sinalização	- Semaforo, cores e significado; - faixa de pedestre; - Sinal "PARE" - O Policial de Trânsito e seus gestos.
- Conhecer os elementos do sistema de trânsito	- O pedestre; - O ciclista; - O motociclista; - O motorista - E outros.
- Conhecer os diversos tipos de veículos e sua destinação	- Caminhão; - Ônibus; - Automóvel; - Motocicleta; - Bicicleta; - Carroça, etc.

- procedimento no transporte escolar	-Como se portar no interior do ônibus escolar; -Como esperar e como descer do ônibus.
-Conhecer o Policial de Trânsito em sua função	-Qual a finalidade do policial de trânsito; -Como solicitar o seu auxílio para atravessar uma rua ou como lhe pedir informações.

b) - Para o 1º Grau - da 1ª a 4ª série

OBJETIVOS	ASSUNTOS
-Conhecer o sistema de Trânsito e suas regras	-Trânsito: conceito simples -Vias Urbanas: tipos - Logradouros Públicos.
Conhecer os perigos do Trânsito e como fazer para evitá-los	-Noções de regras de circulação para pedestres e veículos; -Por onde o pedestre deve circular ou atravessar uma rua; -Cuidados ao descer do veículo; -Como transitar com segurança em bicicletas.
-Conhecer os veículos e sua importância no sistema de trânsito.	-Classificação dos veículos o ônibus, o caminhão, o automóvel, a motocicleta, a bicicleta, etc.

-Valorizar a importância da sinalização como fator de segurança	-Os sinais de Trânsito; -As vias sem sinalização: os perigos que elas representam
-Conhecer e integrar-se ao Policial de Trânsito.	-Sua função; Sua importância; Significado dos seus sinais por meios de gestos e apitos

c) - Para o 1º Grau - da 5ª a 8ª Série

OBJETIVOS	ASSUNTOS
-Compreender a importância da Educação para o Trânsito.	- Educação para o Trânsito: motivos e importância.
-Compreender as normas de comportamento adequado em veículos particulares e coletivos	-Comportamento adequado de passageiros no interior dos veículos; -Como se comportar em veículos de transportes coletivos (ônibus).
-Conhecer as principais regras de circulação e compreender a sua importância.	-Posição do Veículo na via; -Mudanças de direção; -Condições de ultrapassagem; -Paradas e estacionamentos; -Velocidade.
-Interpretar os diversos tipos de sinalização e suas funções.	-Sinalização vertical -Sinalização horizontal; -Sinalização luminosas; -Sinalização viva; -E outras.

d) - Para o 2º Grau:

O B J E T I V O S	A S S U N T O S
-Compreender a importância da educação para o trânsito	-Transito: Conceito conforme Regulamento do Código Nacional de Trânsito - RCNT; -Educação para o trânsito: sua necessidade face aos acidentes de trânsito
-Familiarização com os Órgãos do Sistema Nacional de Trânsito.	-CONTRAN - Conselho Nacional de Trânsito; -DENATRAN - Departamento Nacional de Trânsito; -DETRAN - Departamento Estadual de Trânsito; -CETRA - Conselho Estadual de Trânsito -CONTRANDIFE - Conselho de Trânsito do Distrito Federal; -E outros.
-Adquirir conhecimentos sobre as regras de circulação	-Mudança de direção; -Ultrapassagem; -Preferência; -Velocidade. -Sinais de Trânsito; -Parada e Estacionamento; -Vias de Circulação.
-Adquirir responsabilidades como condutores de veículos.	-Aspectos de envolvimento do homem nos acidentes de trânsito: (-) excesso de velocidade; (-) embriaguez;

e) - Para o 3º Grau:

O B J E T I V O S	A S S U N T O S
01. Inserção do assunto TRÂNSITO na Universidade	01. Estudo do Código Nacional de Trânsito e seu Regulamento.
02. Necessidade de uma conscientização rápida urgente	02. Curso de Direção Defensiva.
03. - Formação de professores para a área de educação de trânsito.	03. Noções de Engenharia de Tráfego.

NB.: No ensino de nível superior, sem prejuízo da carga horária normal, poderá haver extensão de outros assuntos nos cursos específicos.

CONCLUSÃO

Considerados na sociedade contemporânea como macro-problema, os acidentes de trânsito vêm se constituindo no flagelo da comunidade. No território brasileiro onde esta grave situação tornou-se mais acentuada, a problemática tende a ser irreversível, caso não sofra um processo de transformação adequado.

É imprescindível que o povo brasileiro tome conhecimento de que os sinistros viário vêm extinguindo vidas acima dos níveis atingidos por qualquer doença incurável. Nem mesmo a Síndrome da Deficiência Imunológica Adquirida, a famigerada AIDS, vem conseguindo suplantar esse gravíssimo problema.

Gastos faraônicos dispensados à normalização de nosso sistema viário estão sendo infrutíferos face ao quadro que se apresenta. De um lado não estão sendo aplicados no ponto chave da questão. De outro, a grande fonte de acidentes não está recebendo um tratamento educacional à altura. Enquanto isso, continuamos no pódium internacional dos acidentes de trânsito com vítimas fatais.

A análise dos recursos que foram aplicados no trânsito na incrementação do sistema viário ou no desenvolvimento de campanhas educativas efêmeras, proporciona a conclusão de que muito se gastou e nada foi solucionado.

Além da educação permanente do cidadão é de bom alvitre verificar se nossas vias estão atendendo aos requisitos básicos de segurança com a presença a "priori" de sinalização horizontal e vertical. Caso negativo seria viável estabelecer em todo território nacional vias onde houvessem menos cruzamentos, através da instalação de passarelas e construção de viadutos.

É hora de se colocar um "basta" no estado de coisas em que se encontra o Brasil em termos de trânsito. Nossos anseios relativos ao sistema de trânsito, estão fincados nas autoridades do sistema. Convocamos essas autoridades a colocarem discussões voltadas para o lado jurídico dos acidentes, procurando imprimir modificações urgentes na estrutura dos dispositivos legais existentes.

O juizado de Pequenas Causa, criado apenas para solucionar os problemas dos acidentes de trânsito, constitui uma boa proposta. Melhor seria a implantação da justiça exclusiva para o trânsito, subdividida em : Penal, para solucionar os chamados delitos de circulação, e Civil, para os acidentes em que houvessem somente danos materiais.

Os acidentes de trânsito no Brasil reverterão seus índices à medida em que existir educação para o trânsito e instantaneidade do fato punitivo em relação ao infrator, tal seja pelo cerceamento da liberdade, pela punição imposta através de pesadas multas ou pela suspensão do direito de dirigir. Isso tudo, porquanto não existir uma consciência natural plena.

Campanhas passageiras, congressos, encontros, não solucionarão o impasse decorrente da falta de uma consciência do cidadão brasileiro. Ensinar motoristas habilitados de longa data a cumprir normas de trânsito é procedimento de difícil efetivação. A não ser em princípio com medidas drásticas ou uma continuada educação para o trânsito.

É tese nossa que se deva estabelecer critérios para a liberação de veículos apreendidos em decorrência de acidentes de trânsito em todos os Departamentos Estaduais de Trânsito da União. Buscamos com isso, concretizar um entendimento no melhor nível entre os Departamentos de Trânsito e a própria Justiça. Quando ocorre um acidente o primeiro órgão ao qual a vítima recorre é o DETRAN, visando obter em seu benefício uma solução. Neste caso, havendo acidente entre dois veículos, ambos seriam recolhidos ao pátio do órgão de trânsito e somente ocorreria a liberação após a decisão imediata da justiça a ser criada, e, quando esta determinasse que assim o procedesse.

O usuário ao recorrer do que acha lhe seja de direito, após uma série de indecisões por parte da justiça, procura sempre o DETRAN objetivando sanar o problema. Evidenciada a certeza da impunidade e por diversas vezes solidários com a condição da vítima, a título de arbitrariedade, existem funcionários encarregados da liberação de veículos que em algumas ocasiões praticam o Abuso

de Autoridade, permanecendo com o veículo retido ilegalmente por algumas horas a mais ou até mesmo dias, à espera de uma decisão da justiça.

Na verdade, veículos recolhidos ao órgão de trânsito em virtude de acidente, achando-se eles devidamente regularizados ou não, se o proprietário exibir documentos legais de habilitação, de propriedade do veículo e outros, e recolher os tributos devidos, nada poderá obstacularizar sua saída, mesmo sendo o único responsável pela ocorrência. Enquanto isso, o cidadão que figurar como vítima cairá definitivamente no prejuízo. Principalmente se o endereço do indiciado não expressar a verdade.

Do outro prisma, se a autoridade policial resolver segurar o veículo ilegalmente, ficará exposto a uma ação judicial francamente desfavorável que a sujeitará a responder pelo abuso.

O importante mesmo é que se pudesse imprimir à sociedade uma conscientização viária plena. Seria salutar para essa sociedade que a "CONSCIÊNCIA VIÁRIA" do cidadão estivesse pelo menos ao nível da "CONSCIÊNCIA ECOLÓGICA" que o homem já adquiriu por interferência de escritores, pensadores, poeta e sobretudo pela magnífica contribuição da imprensa.

Assim, complementando este trabalho monográfico em sua fase conclusiva, registramos mais algumas propostas que certamente iriam viabilizar a incrementação da educação para o trânsito, tais como:

- Maiores recursos destinados aos órgãos de Trânsito e Polícias Militares;
- Reestruturação do modelo da Carteira Nacional de Habilitação; CNH, abrindo espaço para registros de dados importantes da atividade profissional de seu possuidor;
- Cursos de Direção Defensiva para motoristas já habilitados, principalmente para os de transporte de passageiros e/ ou cargas em caráter obrigatório;
- Introdução de Educação para o Trânsito no serviço militar obrigatório;
- Destinação de maiores recursos para as pesquisas de trânsito;

- Ocupação dos cargos de direção geral e setorial dos ór
gãos de trânsito por pessoas especializadas;
- Criação de cargos de psicólogos e trânsito nos respecti
vos órgãos;
- Palestras para associação de moradores de bairros;
- Campanhas educativas permanentes;
- Implantação do Ano Internacional do Trânsito;
- Criação e Manutenção de Patrulhas Estudantis de Trânsito
para exercerem atividades às saídas das escolas;
- Implantação de sinalização de trânsito nas proximidades e
dependências das escolas, com a participação da inicia
tiva privada.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- 1 - Abreu, W. - "Direiro Penal de Trânsito", Forense - 1ª Ed. 1987-
Rio de Janeiro;
- 2 - Cardoso, V.F. - "Crimes em Acidentes de Trânsito", Forense 4ª
Ed. - 1982 - Rio de Janeiro;
- 3 - "Curso Para Atualização de Professores em Educação para o trãnsito" - Vol. I e II, MT - DNER - Diretoria de Trãnsito - Divi
são de Engenharia e Segurança de Transito - 1983 - Rio de Ja-
neiro;
- 4 - Lopes, E. - "A Universidade em Trãnsito", Convênio CRUB/MT -
1986;
- 5 - Monte, E.F. - "Trãnsito, Dinâmica e Problemática", 4ª Ed. 1983
- Fortaleza;
- 6 - "Plano Nacional de Segurança de Trãnsito", Ministério da Justi
ça - 1978 - Brasília
- 7 - "Sociologia da Educação", 4ª Ed. - Editora Ática -1986 - São
Paulo;
- 8 - Rozestraten, R.J.A. - "A Psicologia do Trãnsito", caderno 1,
Convênio CRUB/MJ - 1986
- 9 - Sznick, W. - "Acidentes de Trãnsito, Aspectos Jurídicos e Cri
minológicos", 2ª Ed. 1980 - Forense - Rio de Janeiro.

ANEXOS

Anexo "A"

O. POPULAR

02.08.88

Acidentes matam 6

Francisco Filomia de Souza Júnior e Afonso Campos Filomia morreram por volta de 1,30 horas da madrugada de ontem, após o capotamento do Gol GT 1.8, placa BL-3749, de Brasília, ocorrido no quilômetro 59,6 da Rodovia BR-020, trecho Brasília-Formosa. Outras quatro pessoas faleceram nas rodovias federais, neste final de semana.

As 14 horas de domingo, a colisão entre a camioneta Ford F-1000, placa YP-4141, de São Paulo e o caminhão Mercedes Benz, IR-3740, de Jales (SP), acontecido no quilômetro 135,2 da Rodovia BR-452, trecho compreendido entre Rio Verde e Itumbiara, provocou a morte de Lourival Douglas Costa e Paulo Teixeira Reis, ambos ocupantes da camionete. O motorista do caminhão, Wagner Carvalho Rodrigues, nada sofreu.

Um caminhão Mercedes-Benz 608-D, sem identificação, atropelou e matou o motociclista Sebastião de Paula Felipe, às 22,30 horas de sábado. O motociclista trafegava pelo quilômetro 1230 da Rodovia BR-153, trecho Anápolis-Jaraguá, em uma Honda CG-125, placa CK-898, de Anápolis. Após o atropelamento, o caminhoneiro deixou o local, sem prestar socorro à vítima, antes da chegada da Polícia Rodoviária Federal.

O caminhão Mercedes-Benz 1113, placa XV-9373 de Anápolis, capotou no quilômetro 324 da Rodovia BR-153, trecho Guaraf-Colinas de Goiás, às 4,30 horas da madrugada de sábado. O motorista Antônio Xavier teve morte instantânea.

Anexo "B"

O POPULAR - 17.08.88

Na BR, três crianças mortas e duas feridas

Três meninos de rua morreram e dois outros ficaram gravemente feridos na noite de ontem, atropelados por um Gol branco MU-8183, de Goiânia, propriedade da Caixa-gô. O acidente aconteceu às 20 horas, na altura do quilômetro 156 da BR-153/060, poucos quilômetros após o posto da Polícia Rodoviária Federal, saída para Anápolis.

Os corpos foram retirados do local cerca de uma hora e meia depois, pela Divisão de Medicina Legal. Morreram os menores: Alessandro Siqueira Soares, 13 anos; Cristiano Moreira da Silva, apelidado por Neca; e outro conhecido por Branquinho. Os feridos: Alex de Souza Soares, 11 anos e Wendel Gregório, 13, tiveram fraturas de pernas e braços e foram levados ao Pronto Socorro do Hospital Geral do Inamps.

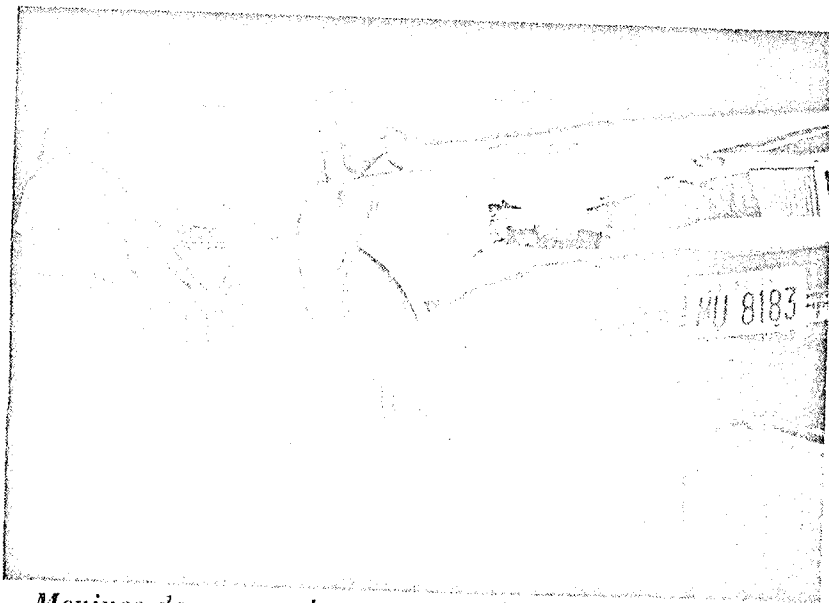
VIAGEM

Um grupo de 11 meninos de rua de idades variando entre nove e 14 anos saiu a pé de Goiânia com destino a Anápolis, segundo eles, para ir à casa da avó de um deles. Durante todo o percurso até o quilômetro 156, onde ocorreu o atropelamento, eles tentaram pegar carona, sem êxito, pois nenhum motorista se arriscou parar. Indagados porque não pediram a ajuda dos patrulheiros rodoviários para obterem a carona, eles não souberam explicar.

Os meninos contaram que o grupo ia tranquilo pelo acostamento, pois levavam, inclusive, alimentação para comer no caminho, quando viram um carro em alta velocidade, "fazendo zigue-zague na pista" no que a tragédia foi consumada.

Conforme informações do patrulheiro que prestou socorro no local, o Gol, cujo motorista fugiu sem ser identificado, desenvolvia alta velocidade. O veículo ficou com a frente totalmente danificada e grande quantidade de sangue e pedaços de massa cefálica nos bancos dianteiro do passageiro e traseiro. O patrulheiro disse que a primeira criança foi atropelada na beira da pista e os outros quatro, já no acostamento. O Gol só foi parar 500 metros depois do impacto da batida.

Os menores sobreviventes, entretanto, informaram que todo o grupo vinha pelo acostamento. Segundo eles, o primeiro a ser colhido pelo veículo foi Cristiano. Ainda em estado de choque, as crianças falavam da morte dos colegas como se fosse algo natural, pois, ao que tudo indica, ainda não tinham tomado consciência da gravidade do acidente.



Meninos de rua mostram as seqüelas do atropelamento

Carro furtado atropela

Estado

Goiânia, 18/08/88 - 7 □

seis e mata 2 crianças

Uma camioneta C-10 furtada, que há seis meses está nas mãos da polícia, atropelou seis menores terça-feira, às 19,40 horas, na cidade de São Luiz de Montes Belos, matando duas meninas e deixando quatro feridos. O carro era ocupado pelos soldados PM Miguel Mariano Primo, Lázaro Inacio Taveira e Donizete Teodoro Matias, que fugiram com o veículo sem prestar socorro às vítimas e estão presos no destacamento da Polícia Militar em Itapaci. As duas vítimas fatais foram sepultadas ontem em São Luiz, acompanhadas por um cortejo com mais de 500 pessoas, todas revoltadas com a tragédia.

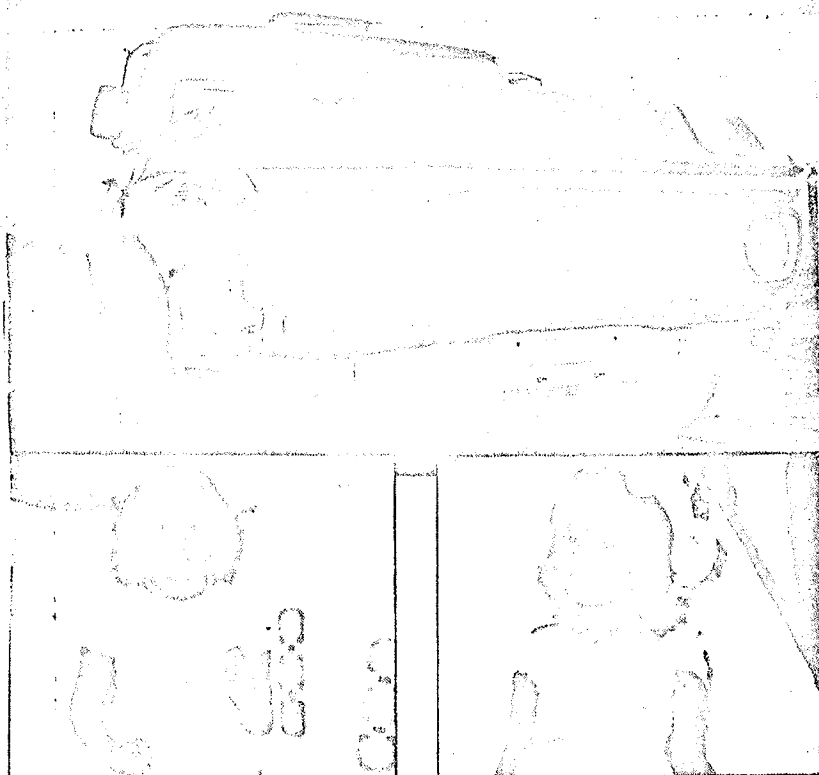
Tiveram morte instantânea Valéria Silvério de Araújo, de seis anos e Cláudia Aparecida Alves Cardoso de Souza, 15 anos, ambas filhas únicas. O menino Dione Miguel Archanjo, seis anos, foi transferido para Goiânia com politraumatismo e está internado na UTI-2 do Hospital da Criança. Maria Aparecida da Cunha, 12 anos, está internada no Hospital de São Luiz de Montes Belos, com fratura no braço direito e ferimentos por todo o corpo. Outras duas vítimas - Rosângela Alves Ferreira, 12 anos e Elizângela Alves Ferreira, 10 - tiveram ferimentos leves e receberam alta ontem do mesmo hospital.

TRAGÉDIA

O grupo de menores estava conversando tranquilamente

durante um passeio público, por volta das 19,40 horas de anteontem, em frente ao número 1.185 da avenida Rio da Prata, naquela cidade. A camionete vinha desenvolvendo alta velocidade e, sem qualquer explicação - pois era o único veículo que transitava no trecho - invadiu a calçada e arrastou, por cerca de 10 metros, os meninos. Cláudia estava sentada num tamborete, com Valéria no colo e as duas foram esmagadas contra a parede, tombando mortas. As marcas de sangue, dos pneus do carro e pedaços do tamborete permaneciam ontem à tarde no local.

Sem ligar para os gritos de agonia das vítimas, os ocupantes do carro imprimiram marcha à ré e partiram rapidamente. Alguns moradores tentaram persegui-los com seus veículos. Na altura de uma ponte sobre o córrego Santana II, a dois quilômetros do centro da cidade, a camioneta se desgovernou e ficou presa num barranco. Os três soldados abandonaram o carro e fugiram à pé. O delegado de São Luiz, José Francisco Ribeiro, informou que eles foram presos em flagrante na cidade de Iporá, onde foi instaurado o inquérito. Quanto à camioneta, Ribeiro esclareceu que ela foi furtada em Piracanjuba e apreendida, dia 5 de fevereiro último, em Goiânia. Segundo os moradores de São Luiz, há quatro meses ela se encontra com o destacamento da PM na ci-



O carro que matou Cláudia, 15 anos e Valéria, 6 anos

O POPULAR - 23.09.88

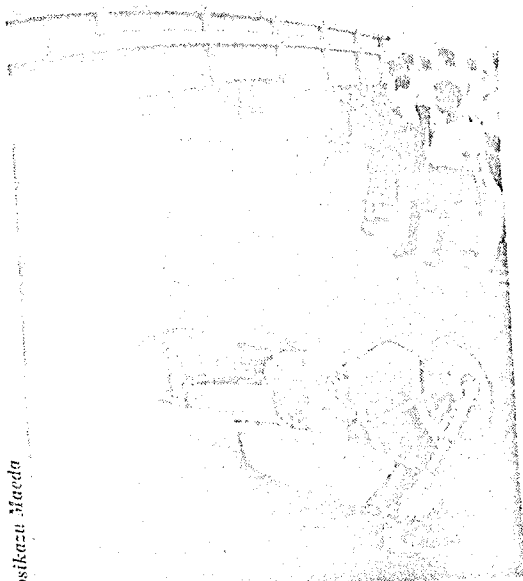
Acidente no Parque mata menor e fere 2

A menor Aline Cristina Aleixo Barbosa, 11 anos, morreu no local, o pai dela Antônio Crisóstemo Barbosa, 37 e o irmão Leonardo Crisóstemo Barbosa, 9, ficaram gravemente feridos no acidente ocorrido às 17 horas de ontem, na avenida que dá acesso ao Parque das Laranjeiras, em frente ao Posto Laranjeiras.

Antônio Crisóstemo teve fratura exposta num dos braços e foi submetido a cirurgia no Hospital dos Acidentados - Clínica Santa Izabel, na Avenida Paranaíba. Segundo informações do hospital, o estado dele é grave. Leonardo não apresentava externamente nenhum ferimento, por isso, foi chamado um cirurgião geral para examiná-lo, diante da suspeita de que estivesse com hemorragia interna.

O pai e as duas crianças trafegavam numa moto Honda ML MK 986, de Goiânia, no sentido Centro-Parque das Laranjeiras. No mesmo sentido trafegava também o caminhão Mercedes Benz, azul KN 2302, de Goiânia, de propriedade da Construtora Rochedo e que era conduzido pelo motorista Geraldo Edvard Gomes, que fugiu.

Segundo informações dos militares que prestaram socorro no local, a moto

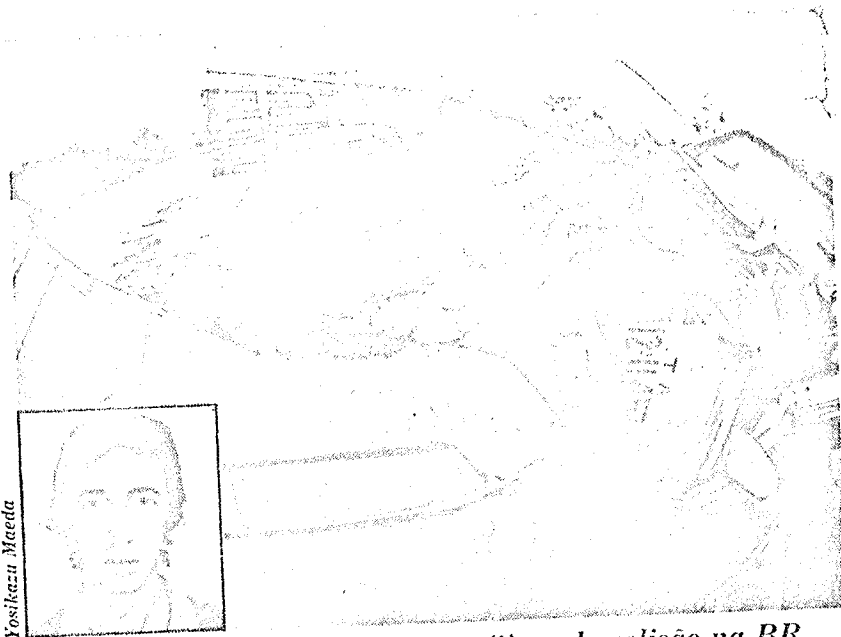


Yosikazu Maeda

Caminhão arrasta na lateral

com as vítimas vinha logo na frente do caminhão. No cruzamento, quase em frente ao Posto Laranjeiras, não se sabe como o auto-carga bateu na trazeira da motocicleta, arrastando-a vários metros para a rua lateral e passando por cima das vítimas. Leonardo, segundo um popular, só escapou com vida, porque caiu entre as duas rodas dianteiras.

O POPULAR - 06.10.88



Yosikazu Meeda

Daildo Pereira (foto menor), vítima de colisão na BR

Camioneiro morre na colisão com carreta

O camioneiro Daildo Pereira de Almeida, que residia em Inhumas, morreu na tarde de ontem, vítima de acidente de trânsito ocorrido na altura do quilômetro 80 da BR-153, entre Anápolis e Abadiânia. O caminhão Mercedes Benz, vermelho, FG 5862, de Inhumas, que ele dirigia colidiu com uma carreta Volvo, KZ 8186, de São Paulo (SP), propriedade do Rápido 900 e conduzida por Joaquim Melquíades, que saiu ileso.

O Mercedes Benz ficou totalmente destruído, com pneus e ro-

das espalhados ao longo da pista por vários metros do ponto de impacto. Daildo morreu no local e o corpo preso entre os destroços. Patrulheiros da Polícia Rodoviária Federal que prestaram socorro no local do desastre, sinalizando e desobstruindo a pista de rolamento, não informaram as causas do acidente e nem o veículo causador. O acidente aconteceu cerca de 15,30 horas e durante muito tempo os patrulheiros trabalharam no sentido de impedir novo acidente no local.

JORNAL DO BRASIL

RIO DE JANEIRO - 10.10.88

Motorista que respeita leis não dá propina

Se o recordista das multas no Rio atribui o acúmulo de infrações à resistência em pagar suborno, o motorista de táxi José Tenuto, 57, há 15 anos sem multas, embora rode diariamente por horas seguidas no trânsito, assegura que nunca saltou do carro para pedir a um policial de trânsito que lhe aliviasse uma infração ou para pagar propina. Para fugir das multas, anda na linha: quando precisa parar no Centro, por exemplo, prefere pagar estacionamento no Edifício Garagem como garantia de que não encontrará o carro multado.

Depois de 37 anos como motorista de

táxi, apaixonado pela profissão — “Como taxista formei meu filho advogado e fiz minha casa em Jacarepaguá” — Tenuto passou por quatro tipos de comandos na fiscalização do trânsito do Rio. Desde a temida guarda federal, de uniformes verdes, na década de 50, à guarda municipal, de farda azul, nos anos 60, até a PM, braço fardado do Detran/RJ recentemente e agora ela própria assumindo o controle. Os policiais militares, para ele, são os mais benevolentes.

“A PM não está chegando e multando logo. Está advertindo antes de multar” é a razão que encontra para a redução do número de multas, além do encarecimento delas. Até há três anos, Luís Tenuto rodava de 13 a 15 horas por dia, a partir das 6h. Hoje, trabalha oito horas, recolhendo às 14h, logo após o almoço, e filiou-se a uma cooperativa há algumas semanas, o que lhe dá mais tranquilidade para trabalhar. Como sempre.

no entanto, consegue evitar as multas cumprindo as normas de trânsito: “Não ando na contramão, nem faço ultrapassagens forçadas e acima de tudo não recuso passageiros. Sabiam que isto dá multa?”, comentou.

Organizado, o motorista comprou há três meses um novo conjunto de pneus que só irá precisar por volta do mês de janeiro, para a sua Belina Del Rey 87 impecável. Acha o trânsito do Rio tumultuado e os taxistas despreparados — “por isto acumulam um grande número de multas e são marcados pelos guardas”. Da sua parte, traz o regulamento na cabeça e quando um passageiro lhe pede que estacione rapidinho em local proibido enquanto vai pegar um embrulho, pede desculpas e diz que dará uma volta no quarteirão até que ele volte. Por causa disto, acha que nada consta contra seu táxi e garante que “nunca saltei para comprar um guarda”.

ULTIMA HORA
RIO DE JANEIRO - 24.10.88

A difícil arte de ser pedestre em Botafogo

A Educação no trânsito vem sendo tema de debates e campanhas públicas das mais variadas, com vistas a diminuir os acidentes nas estradas, os estacionamento irregulares e o desrespeito aos sinais de trânsito, entre outras infrações. Mas, apesar desses apelos, andando pelas ruas da cidade verifica-se que estes hábitos parecem estar arraigados na população e um bom exemplo é Botafogo, um dos bairros mais agredidos pelo não cumprimento às leis de trânsito: ali, os pedestres afirmam que simplesmente perderam o direito de andar nas calçadas. Por isso, a Associação de Moradores pretende desencadear uma campanha em moldes di-

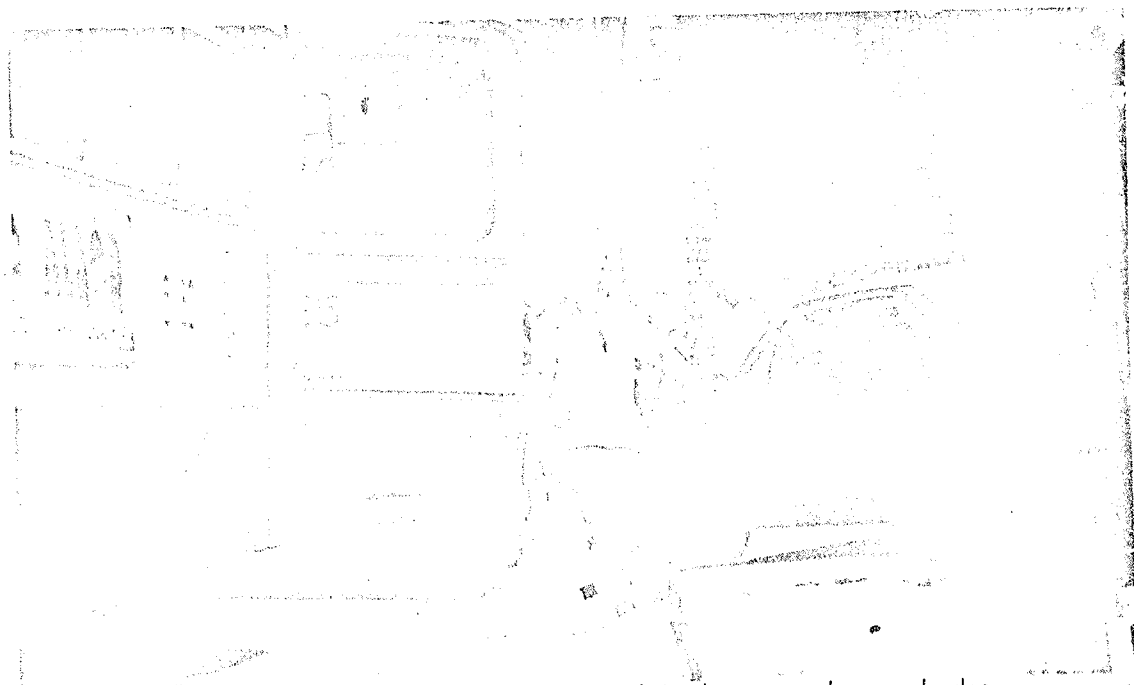
ferentes, educando não só o povo, como também o Governo, a quem caberia estabelecer áreas de estacionamento, no entender da entidade.

O presidente da Associação de Moradores de Botafogo, Félix Vieira, explica que a campanha deverá começar no final de novembro com a divulgação de cartazes, a serem criados pelos alunos de Comunicação da Faculdade Hélio Alonso, contendo o Código Nacional de Trânsito. Além disso, serão pintadas faixas nas calçadas, alertando os motoristas onde não é permitido o estacionamento, a AMA manterá contatos com o Detran (que deverá definir áreas para estacionamento), e ao mesmo

tempo, fixar uma data limite para que a Polícia Militar comece a tirar os carros da calçada.

Depois de uma ampla mobilização se as mudanças desejadas em prol da comunidade não ocorrerem e os carros continuarem parando em lugares proibidos, o presidente da AMA alerta que será impetrado mandado de segurança coletivo, obrigando as autoridades a cumprirem a lei.

Outra luta antiga dos moradores de Botafogo, como resalta Félix Vieira, é a construção de uma passagem subterrânea nas imediações do Rio Sul, o que acabaria com a travessia perigosa em frente ao Canecão.



A AMA do bairro quer, agora, punir os maus motoristas, aliviando quem anda nas calçadas

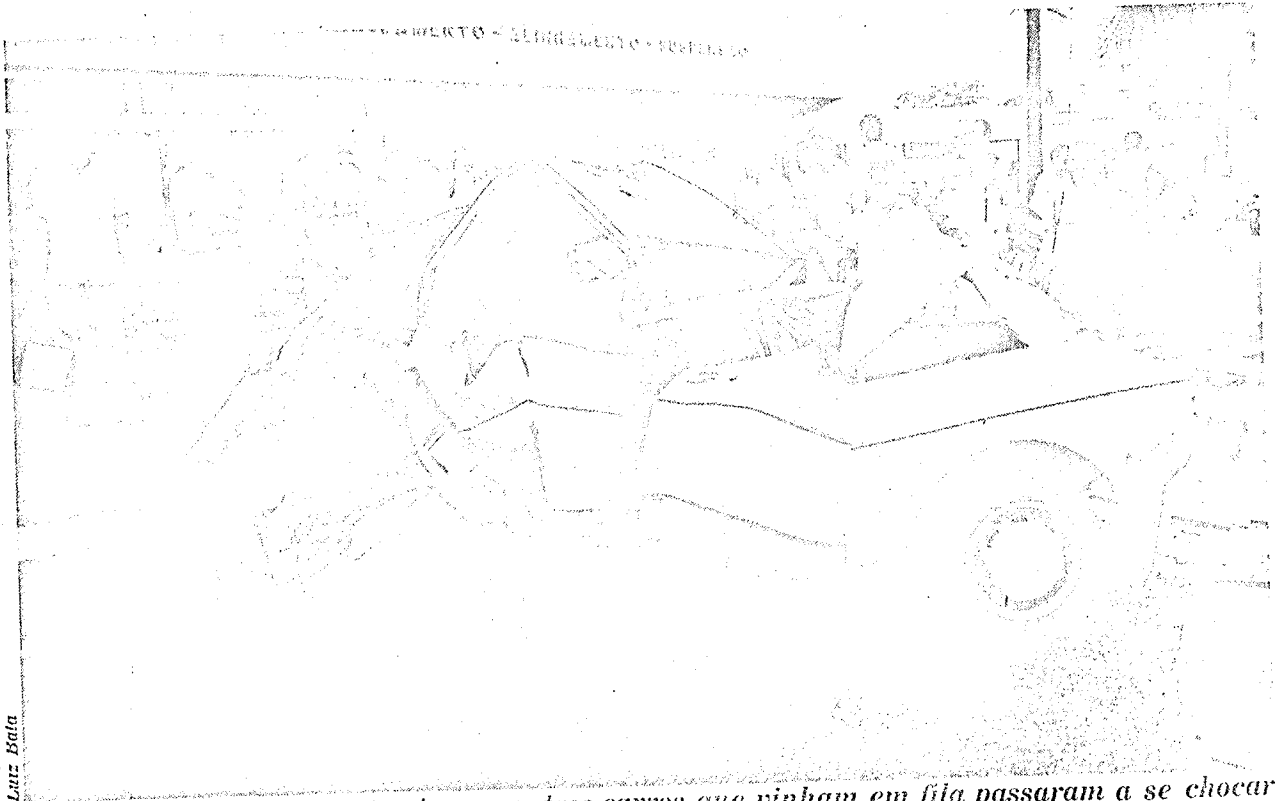
ULTIMA HORA
RIO DE JANEIRO - 24.10.88

"A DIFÍCIL ARTE DE SER
PEDESTRE EM BOTAFO-
GO" Continuação



Não são poucos os motoristas que desrespeitam os pedestres

O POPULAR - 04.11.88



Um veículo freou bruscamente e os outros carros que vinham em fila passaram a se chocar

2 feridos em acidente que envolveu 5 carros

Duas pessoas ficaram feridas, uma com lesões graves, num acidente de trânsito que envolveu cinco veículos na Avenida Independência, Setor Aeroporto. O acidente ocorreu às 14.30, quando a pista no local estava escorregadia devido às chuvas e um dos veículos, ainda não identificado pela pericia, freou bruscamente para dobrar à esquerda. Os que vinham em fila passaram a se chocar e o Passat, placa NW 3328, de Goiânia, ficou imprensado entre dois caminhões.

Estavam no interior do Passat, Maria do Céu Brilhante Leite, 47, que sofreu ferimentos na cabeça e fratura exposta do malar, seu irmão Juarez Brilhante de Araújo, 51, vítima de contusão na perna direita e o motorista, Ma-

noel Soares de Matos, 39, soldado da PM, com escoriações leves. Os dois primeiros foram levados para o Pronto Socorro do Hospital das Clínicas e Maria do Céu, após receber o atendimento de urgência, foi transferida no início da noite para o Hospital Neurológico.

Além do Passat, foram envolvidos no acidente o Corcel II, placa BC 7540, de Goiânia, conduzido por Campos Bezerra, o Monza II 8634, dirigido por José Carlos Simões Martins, o caminhão Mercedes Benz VP 0711, com Divino Martins Guimarães e o outro caminhão, também Mercedes, LT 7884, dirigido por Valdecir de March. A exceção do Passat, que ficou literalmente destruído, os demais veículos sofreram pequenos danos materiais.

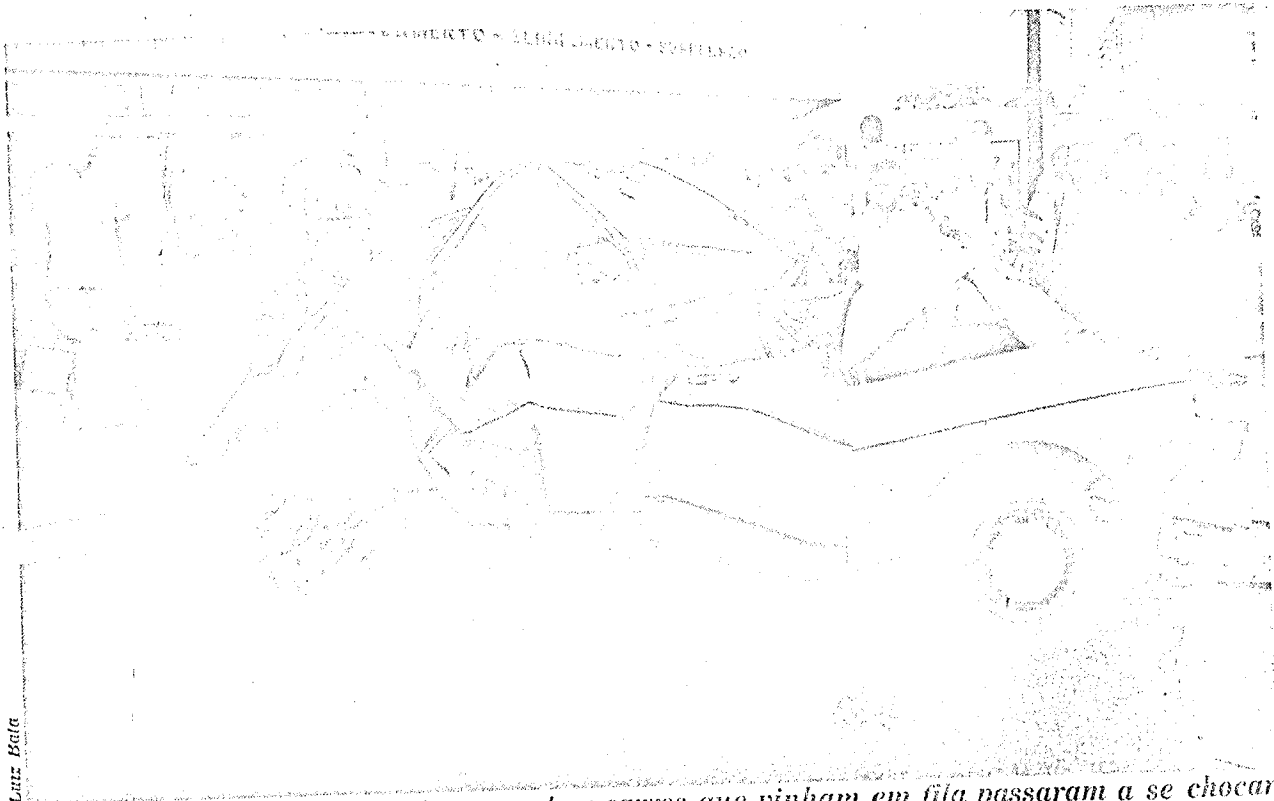
Paralisação de faxineiro afeta prédio

Decidida em assembléia da categoria no último sábado, a paralisação dos empregados nas empresas de asseio e conservação de Goiânia já atingia ontem cerca de 70% dos trabalhadores do setor, segundo cálculos do Sindicato da categoria. Deflagrada diante da impossibilidade de um acordo salarial com o sindicato patronal, a greve já causa transtornos nos serviços de limpeza de vários prédios que abrigam bancos e hospitais. Ontem, durante toda a tarde, os grevistas realizaram pequenas passeatas e piquetes no centro da Cidade e reclamaram da repressão policial à mobilização.

De acordo com...

r l ~ som li-

O POPULAR - 04.11.88



Luz Bala

Um veículo freou bruscamente e os outros carros que vinham em fila passaram a se chocar

2 feridos em acidente que envolveu 5 carros

Duas pessoas ficaram feridas, uma com lesões graves, num acidente de trânsito que envolveu cinco veículos na Avenida Independência, Setor Aeroporto. O acidente ocorreu às 14,30, quando a pista no local estava escorregadia devido às chuvas e um dos veículos, ainda não identificado pela perícia, freou bruscamente para dobrar à esquerda. Os que vinham em fila passaram a se chocar e o Passat, placa NW 3328, de Goiânia, ficou imprensado entre dois caminhões.

Estavam no interior do Passat, Maria do Céu Brilhante Leite, 47, que sofreu ferimentos na cabeça e fratura exposta do malar, seu irmão Juarez Brilhante de Araújo, 51, vítima de contusão na perna direita e o motorista, Ma-

noel Soares de Matos, 39, soldado da PM, com escoriações leves. Os dois primeiros foram levados para o Pronto Socorro do Hospital das Clínicas e Maria do Céu, após receber o atendimento de urgência, foi transferida no início da noite para o Hospital Neurológico.

Além do Passat, foram envolvidos no acidente o Coreel II, placa BC 7540, de Goiânia, conduzido por Campos Bezerra, o Monza II 8634, dirigido por José Carlos Simões Martins, o caminhão Mercedes Benz VP 0711, com Divino Martins Guimarães e o outro caminhão, também Mercedes, LT 7884, dirigido por Valdecir de March. A execução do Passat, que ficou literalmente destruído, os demais veículos sofreram pequenos danos materiais.

Paralisação de faxineiro afeta prédio

Decidida em assembléia da categoria no último sábado, a paralisação dos empregados nas empresas de asseio e conservação de Goiânia já atingia ontem cerca de 70% dos trabalhadores do setor, segundo cálculos do Sindicato da categoria. Deflagrada diante da impossibilidade de um acordo salarial com o sindicato patronal, a greve já causa transtornos nos serviços de limpeza de vários prédios que abrigam bancos e hospitais. Ontem, durante toda a tarde, os grevistas realizaram pequenas passeatas e piquetes no centro da Cidade e reclamaram da repressão policial à mobilização.

De acordo com...

com li...

O POPULAR - 08.03.88

6 - Goiânia, 08/09/88

Carro sai da pista,

O POPULAR

Cidade/Estado

capota e mata 2 irmãos

Cinco pessoas morreram e três ficaram feridas em diversos acidentes de trânsito que ocorreram nas ruas de Goiânia e na BR-153, todos terça-feira à noite. O mais grave aconteceu às 22,30 horas, no quilômetro 360 da BR-153, próximo a Uruaçu, quando o Volkswagen placa WN-5529, de Goiânia, saiu da pista e capotou. Morreram os irmãos Nivaldo Dias Quixadeira, 28 - que dirigia o veículo - e Eldomir Dias Quixadeira. Outros dois passageiros - Mauro Soares da Silva e José Roberto Laborca - ficaram feridos.

Em Goiânia, por volta das 19 horas, o vigilante Joaquim Guimarães Dourado, 47, trafegava de bicicleta na avenida Contorno, Jardim Nova Esperança, quando foi colhido por um caminhão Scania, cuja placa não foi anotada. Segundo testemunhas, o veículo possui cabine vermelha e partiu rapidamente após o atropelamento. A vítima teve morte instantânea e seu corpo foi removido para o IML, onde os policiais descobriram que residia na Rua Ipiranga, quadra 18, lote 20, Jardim Nova Esperança.

MOTOS

Outro acidente, envolvendo caminhão, ocorreu às 18.30 horas

da mesma terça-feira na avenida Fued Sebba, Setor Sul. O electricista da Celg, José Nogueira Aranha, 38 anos, conduzia sua moto Honda CG 125, placa BP 263, de Curitiba (PR), quando colidiu com um caminhão Mercedes Benz 1513, da Transportadora Minas Goiás. O motoqueiro foi levado para o Hospital das Clínicas, onde já chegou sem vida.

Na Avenida 4ª Radial, Setor Pedro Ludovico, a moto XK 770 chocou-se com um Passat, que era dirigido por Lúcio Ascengo Soares. O acidente aconteceu pouco depois das 21 horas e o condutor da moto, Pedro Marciro da Silva, lanterneiro, ficou muito ferido e foi transportado para o Pronto Socorro do Inamps. Após receber os cuidados de urgência, na sala de Sutura e Ortopedia, ele foi internado na Clínica Santa Mônica, onde permanecia ontem em observação.

Outro motoqueiro foi vítima fatal de acidente de trânsito, na BR-153. Odair Pereira da Silva viajava na moto Yamaha PD 180, placa GI 519, de Goiânia. Na altura do quilômetro 586, trecho entre Gurupi e Paraíso, a moto derrapou e Odair teve morte instantânea.