



UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ

FACULDADE DE DIREITO

MONOGRAFIA

VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO & ACIDENTES DE MOTOCICLETAS

A importância da fiscalização e educação na prevenção e redução da morbimortalidade de motociclistas



Pedrina Antônia Alves de Oliveira Arrais Alencar

9538674

Fortaleza
Julho - 2006

UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ
FACULDADE DE DIREITO
MONOGRAFIA

Pedrina Antônia Alves de Oliveira Arrais Alencar

Monografia apresentada à
Coordenação do Curso de Direito da
Universidade Federal do Ceará,
como requisito parcial para obtenção
do grau de bacharel.

Fortaleza
Julho - 2006

Esta Monografia foi submetida como parte dos requisitos necessários à obtenção do Título Bacharel em Direito outorgado pela Faculdade de Direito da Universidade Federal do Ceará. O texto encontra-se à disposição dos interessados na Biblioteca da referida Faculdade.

A citação de qualquer trecho deste estudo é permitida, desde que feita de conformidade com as normas da ética científica.

Pedrina Antônia Alves de Oliveira Arrais Alencar

Monografia Aprovada em 22 de julho de 2006

BANCA EXAMINADORA

Prof. Victor Hugo M. de Alencar (Orientador)
Presidente

Prof. William Paiva Marques Júnior
1º Examinador

Perito Criminalístico Roberto Luciano Dantas
2º Examinador

AGRADECIMENTOS

Agradecemos a todos aqueles que, direta ou indiretamente, contribuíram para a produção deste trabalho e, em especial, as seguintes pessoas:

Prof. Victor Hugo M. de Alencar, meu orientador

Prof. Flávio José Moreira Gonçalves

Prof. William Paiva Marques Júnior

Perito Criminalístico Roberto Luciano Dantas

Aos meu pais,

Lourdes e Anterino;

aos meus sogros,

Berenice e Alencar

RESUMO

Como uma pesquisa bibliográfica e documental, esta monografia focaliza os acidentes de motocicletas no contexto geral da violência urbana. O acidente de trânsito, como uma forma de violência, não é um fenômeno do acaso, uma fatalidade, que depende da sorte ou azar da vítima. Concebe-se o acidente de trânsito como um fenômeno social, previsível e evitável, através de medidas repressivas (fiscalização) e sócioeducativas. Nesse sentido, a busca de redução e prevenção dos altos índices de morbimortalidade de motociclistas não pode ser desvinculado de suas condições socioeconômicas. O crescimento extraordinário da frota de motocicleta e a emergência de categorias como mototaxis e motoboys, tornam crescentes e cada vez mais graves os acidentes envolvendo motociclistas, que em geral se constitui de indivíduos do sexo masculino, jovem e de baixa escolaridade. No caso particular do Ceará a situação é ainda mais preocupante, pois nas cidades do interior do Estado as motocicletas já respondem pela maioria dos veículos em circulação no trânsito. Urge, assim, que os órgãos de trânsito federal, estadual e municipais, fiscalizem e desenvolvam ações educativas visando coibir certas infrações, como é caso do não uso de capacete de segurança. Trata-se de uma ação preventiva simples, de baixo custo, mas de efeitos imediatos e positivos nos índices de morbimortalidade por acidentes de trânsito.

Palavras chaves: violência; acidente de trânsito; morbimortalidade; fiscalização.

ABSTRACT

As a bibliographical, documental research, this document puts the focus on accidents involving motorcycles in the overall context of urban violence. The traffic accident, seen as violence, is not a hazardous phenomenon. A fatality which depends on the victim's good or bad luck. It is conceived as a predictable, avoidable social phenomenon if repressive (watching), socio-educative measures are taken. In this respect, a search for reduction and prevention of elevated indexes of morbimortality of motorcycle riders may not be parted from its socioeconomical conditions. The extraordinary growth of the motorcycle fleet and the rising of worker categories like mototaxis and motoboys, makes the number of accidents involving motorcycles grow more and more. Most of these victims are of male sex, young and of low schooling level. In the case of Ceara, the situation is still more worrying, since in hinterland cities motorcycles already come up as a major means of transportation. Therefore, it is urgent that federal, state and municipal traffic authorities take care and develop educational actions aiming at reducing infractions such as the non utilization of the helmet. This is a simple preventive action of low cost which produces immediate, positive impact on the indexes of morbimortality of the traffic accidents.

Keywords: violence, traffic accidents, morbimortality, watching.

SUMÁRIO

RESUMO	06
ABSTRACT	07
INTRODUÇÃO	08
1 - VIOLÊNCIA URBANA E MODERNIDADE	13
1.1 - Fundamentos sociais e jurídicos da violência urbana	13
1.2 - Prosperidade, paz e violência na sociedade moderna	16
1.3 - A violência como problema de segurança e saúde pública	20
2 - ACIDENTES DE TRÂNSITO NO BRASIL	23
2.1 - Questões terminológicas e conceituais	23
2.2 - As estatísticas do trânsito brasileiro	26
3 - ACIDENTES DE TRÂNSITO & MOTOCICLETAS	30
3.1 - A motocicleta no trânsito brasileiro	30
3.2 - Caracterização geral dos acidentes com motocicletas	35
4 - CONSIDERAÇÕES FINAIS	38
5 - BIBLIOGRAFIA	41
6 - ANEXOS	44

INTRODUÇÃO

A presente monografia constitui uma pesquisa bibliográfica e documental acerca da relação entre Violência no trânsito & acidentes de motocicletas, com ênfase particular na fiscalização e educação como fatores de prevenção e redução da morbimortalidade de motociclistas.

O interesse pelo tema surgiu de nossa atuação profissional no período de 2004-2005 como perita criminal responsável pela Seção Avançada de Perícia Criminal de Baturité, que engloba 12 municípios: Acarape, Aratuba, Aracoiaba, Barreira, Capistrano, Guaramiranga, Itapiúna, Mulungu, Pacoti, Palmácia, Ocara e Redenção.

Das ocorrências atendidas no período considerado (entre arrombamentos, furtos, incêndios etc.), a maioria se referia a acidentes de trânsito. E destes acidentes, a maior parte envolvia motociclistas.

O que salta à vista nestes acidentes, é não apenas a negligência e/ou imprudência dos motociclistas, mas sobretudo o desrespeito as normas elementares de trânsito. O descumprimento dos do art. 54 e 55 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que disciplina o uso de capacete de segurança para condutores e passageiros de motocicletas, é generalizado nas cidades supracitadas o maciço de Baturité. Poderíamos até dizer que entre condutores e passageiros de motocicleta o uso do capacete constitui exceção e não a regra geral.

O pior é que nesses municípios, bem como nas pequenas cidades brasileiras de um modo geral, há uma grande dificuldade na tarefa elementar de fazer cumprir as normas de trânsito. Para ficarmos no exemplo em questão, art. 244 do Código de Trânsito estabelece como gravíssima a infração de conduzir motocicleta sem o uso do

capacete de segurança. A penalidade (multa e suspensão do direito de dirigir) e a medida administrativa cabível (recolhimento do documento de habilitação) são bastante severas. Mas efetivamente não há fiscalização, entendendo este conceito no sentido que define o Anexo I do CTB como o “ato de controlar o cumprimento das normas estabelecidas na legislação de trânsito, por meio do poder de polícia administrativa de trânsito, no âmbito de circunscrição dos órgãos e entidades executivos de trânsito e de acordo com as competências definidas neste Código”. A municipalização do trânsito em muitos municípios é apenas formal, ainda não se tornou real.

O fato é que a cultura de desrespeito as normas de trânsito, associado com a impunidade dos infratores, tem contribuído para o crescente índice de acidentes. Some-se a isso o aumento da produção de motocicletas no Brasil. Para se ter uma idéia, a produção deste tipo de veículo no Brasil teve início em 1975, com a fabricação de 5.220 unidades. Em 2005 já eram produzidas 1.208.795 unidades. Ou seja: Em 30 anos a produção anual de motocicleta no Brasil cresceu mais de 231 vezes!

Nesse período houve uma mudança de perfil no uso da motocicleta. Ela deixa de ser apenas um meio de transporte para lazer, para ser usada também em atividades profissionais. No final dos anos 90 ocorre a invenção do serviço de transporte de pessoas em motocicletas (mototaxis), bem como se intensifica serviço de transporte de cargas em motocicletas, através dos conhecidos motoboys.

Dados do DENATRAN indicam que a frota de motocicletas no Brasil corresponde a 10% do total de veículos do país. Mas no caso específico dos municípios cearenses (excetuando a capital), o DETRAN-CE nos informa que a frota de motocicletas no Estado é de 55,23% em relação aos demais veículos. Ou seja: a maioria dos veículos em circulação no interior do Ceará é composto de motocicletas.

Este dado nos parece preocupante em função do perfil dos motociclistas no interior do Ceará. Em geral se trata de um público jovem, masculino, de baixa escolaridade e que, no fundo, se torna facilmente vítima da cultura de desrespeito as leis do trânsito dominante nos municípios pobres.

Desse modo, a violência no trânsito se tornou um dos mais graves problemas de saúde pública no país. Além da tragédia que representa a mortalidade de acidentados no trânsito, os casos de morbidade (pacientes que sobrevivem com seqüelas) são bem maiores, sobrecarregando hospitais e serviços públicos, que em geral exigem tratamentos demorados e dispendiosos.

Mas a violência como uma questão de saúde pública é apenas o elo final de um problema de múltiplas dimensões. A violência no trânsito não constitui uma fatalidade, um produto do acaso ou falta de sorte (como sugere o termo acidente). Mas se trata de um fenômeno social, cultural, político e jurídico. A violência ou paz no trânsito está relacionados com o nível de civilidade, de educação, de desenvolvimento da cidadania.

Sendo, assim a violência no trânsito constitui um problema complexo que deve ser analisado a luz de um enfoque multidisciplinar. Na presente monografia buscamos este enfoque, remetendo o tema em estudo a um contexto histórico amplo, compreendendo os acidentes de trânsito dentro de um quadro sócio-jurídico da violência urbana, violência esta que é produzida socialmente. E é dentro da sociedade que devemos encontrar as possibilidades de redução e prevenção dos acidentes de trânsito.

Nesse sentido colocamos como objetivo básico da presente monografia a determinação dos acidentes de motocicletas como a forma mais grave de violência no trânsito, entendendo violência aqui não como uma fatalidade ou falta de sorte, mas como

um fenômeno jurídico-social que pode ser combatido, prevenido e evitado.

Na apresentação do trabalho, seguimos método de exposição que vai dos conceitos abstratos para os temas mais concretos, dos temas mais gerais para os mais específicos, dos dados internacionais e nacionais para os fatos regionais e locais. Na medida do possível estabelecemos quadros comparativos entre o contexto local, nacional e internacional. Nesta metodologia dividimos a monografia em quatro capítulos, tratando inicialmente das questões mais abstratas e teóricas e finalizando com os problemas mais concretos e empíricos.

No primeiro capítulo relacionamos a violência urbana com a emergência da sociedade moderna. Mostramos que a violência não é um fenômeno natural, invariável, pois ela muda conforme o contexto social e histórico. Para compreendermos a violência na modernidade, temos que partir de duas grandes revoluções. A Revolução Francesa, que estabeleceu as bases do Estado constitucional de direito, onde todos são iguais perante a lei, e a Revolução Industrial trouxe grandes inovações tecnológicas, melhorando a qualidade de vida das pessoas. Mas a paz e prosperidade entre povos e cidadãos de um mesmo país se tomaram difícil no século XX, marcado por grandes transformações mas também por guerras e violências generalizadas. A violência no trânsito se tornou um grave problema de segurança e saúde pública, que nos países desenvolvidos vem sendo resolvida através de ações educativas e repressivas. O Brasil pode trilhar o mesmo caminho, pois tudo depende de vontade política e da participação o Estado e de todo a sociedade.

O segundo capítulo procede a uma caracterização geral dos acidentes de trânsito no Brasil. Antes tudo procura desmistificar a falsa idéia de que violência no trânsito, de tão presente no cotidiano das pessoas, se constitui uma fatalidade, um caso individual

derivado da falta de sorte ou do azar pessoal. Na verdade a violência no trânsito tem raízes sociais, ocorre dentro de circunstâncias históricas específicas. As estatísticas demonstram que um indivíduo do sexo masculino, jovem e pobre, morando em um país ou região economicamente atrasada, têm maior propensão a ser vitimado pelo trânsito. Nesse sentido a luta contra a violência no trânsito passa pela transformação econômica, social e cultural da sociedade no sentido de torná-la mais justa e igualitária.

O terceiro capítulo trata dos acidentes de trânsito com ênfase particular nos sinistros que envolvem motocicletas. Por uma série de circunstâncias sociais relacionados com os motociclistas (em geral são jovens, pobres e do sexo masculino), os acidentes aqui se tornam elucidativos da tragédia social que está por trás da violência no trânsito. A grande produção de motocicletas vem sendo absorvida por duas categorias em expansão: os mototaxistas e motoboys. Na busca de uma alternativa de emprego e renda, os motociclistas profissionais são constantemente pressionados pelo tempo, pela necessidade de se tornarem ágeis e eficientes, mesmo transgredido as normas de trânsito. No caso particular do Ceará a situação é ainda mais grave. Com mais de 55% de motocicletas em relação a frota total de veículos circulando no interior do Estado, os acidentes não param de crescer.

1

VIOLÊNCIA URBANA E MODERNIDADE

Violência urbana é uma característica marcante da vida moderna. Mas se trata de um fenômeno que pode ser previsto, evitado e superado. A mesma sociedade que violência e dos altos níveis de criminalidade, produz também os meios sociais e jurídicos de sua superação. Uma vida em paz e sem violência não é uma utopia, mas pode se realizar no moderno Estado de Direito, que representa um estado de convivência pacífica entre os homens.

1.1 - Fundamentos sociais e jurídicos da violência urbana

Em sentido geral a violência pode ser definida como uma força ou ameaça física que se exerce contra uma ou mais pessoas. Um terremoto, um incêndio ou qualquer catástrofe natural, pode ser considerado fenômenos violentos pelos danos físicos e psíquicos que causam aos homens e aos seres vivos em geral.

Mas a violência que consideramos aqui, longe de ser um problema natural, é fenômeno de base social, que se dissemina nas relações jurídico-políticas. A Organização Pan-americana da Saúde, vinculada a Organização Mundial da Saúde, das Nações Unidas, define a violência em geral como

o uso deliberado da força física ou de poder, mesmo que seja efetiva ou em grau de ameaça, contra si mesmo, outra pessoa, um grupo ou comunidade, que cause ou tenha muitas probabilidades de causar lesões, morte, danos psicológicos, transtornos do desenvolvimento ou privações.^[1]

^[1] ORGANIZACIÓN PANAMERICANA DE LA SALUD . Informe mundial sobre la violencia y la salud: resumen Washington : OPS, 2002. p. 5.

Em termos estritamente psicológicos, existe um nível de violência enraizada no homem que pode ser chamada de instintiva, inata, pois é uma característica biológica comum a todos os animais. Trata-se de uma violência primária derivada do chamado instinto de sobrevivência, que é o impulso de atacar ou fugir que os animais em geral têm quando se sentem ameaçados. Mas a vida em sociedade, o desenvolvimento da cultura e da sociedade, contribui para que o homem controle seus impulsos instintivos. Quando falamos em uma sociedade civilizada, educada, queremos geralmente ressaltar o fato de que em um determinado contexto social reina a paz e harmonia entre os homens.

Assim, a violência social, nas aglomerações urbanas modernas, não pode ser atribuída a fatores genéticos ou estritamente biológicos. Se assim fosse, as diversas modalidades de violência humana seriam invariáveis, não mudariam ao longo da história. A violência é antes de tudo um fato jurídico-social que acompanha a história da humanidade. Como enfatiza uma estudiosa no assunto, nos dias de hoje é praticamente unânime

a idéia de que a violência não faz parte da natureza humana e que a mesma não tem raízes biológicas. Trata-se de um complexo e dinâmico fenômeno biopsicossocial, mas seu espaço de criação e desenvolvimento é a vida em sociedade. Portanto, para entendê-la, há que se apelar para a especificidade histórica. Daí se conclui, também, que na configuração da violência se cruzam problemas da política, da economia, da moral, do Direito, da Psicologia, das relações humanas e institucionais, e do plano individual^[2]

^[2] MINAYO, Maria Cecília de S. A violência social sob a perspectiva da saúde pública. IN; Cadernos de saúde pública, Rio de Janeiro Nº 10 (Supl. 1), 1994. p. 07.

Portanto, a violência está presente, em maior ou menor intensidade, em todas as civilizações e organizações sociais. Ela varia conforme a época e o lugar. Isso não ocorre entre os animais. Como enfatiza MACHADO NETO,

A sociedade animal é estática, não tem história, não faz progresso; no máximo, evolução. Como exemplo, poderíamos comparar o admirável progresso, a mudança incessante dos estilos arquitetônicos das várias sociedades humanas, enquanto o formigueiro ou o ninho do joão-de-barro continua sendo construídos nos mesmos termos do estilo originário (...). A sociedade animal não é governada por normas sociais reguladoras de conduta, mas, pela fatalidade de leis biológicas.^[3]

Podemos dizer que muitos animais vivem socialmente, como abelhas e formigas. Entre eles não se constata manifestações de “violência social”, como a tortura e o sadismo. Mas os animais não desenvolvem cultura, não fazem história. Executam ações perfeitas (como o favo da abelha, o ninho do joão-de-barro, a barragem dos castores etc.) que se repetem ao longo de um, mil ou milhões de anos. “Porque o comportamento social do animal é instintivo, presidido pela fatalidade das leis biológicas, não pode ocorrer aí o anti-social, disso decorrendo que tais sociedades prescindam de normas, o que não ocorre nas sociedades humanas”.^[4]

Na vida humana as normas, como reguladoras de conduta, são imprescindíveis para a coesão e paz social. Nas sociedades primitivas estas normas eram ao mesmo tempo moral, religiosa e jurídica. Mas o progresso da humanidade fez com que o direito ganhasse autonomia, culminando, nas sociedades modernas, com a existência de um ordenamento jurídico como um todo escalonado, sistemático e hierarquizado que formam uma unidade. Para Bobbio, esta unidade do ordenamento jurídico deve-se

^[3] MACHADO NETO, A. L. Sociologia jurídica. 6 ed. São Paulo: Saraiva, 1987. p. 152.

^[4] Id. Ibidem, p. 152.

fundamentalmente ao fato de que, no moderno Estado democrático de direito, a fonte privilegiada da norma jurídica é estatal, ou seja, provém do legislativo. Isso faz com que o “ordenamento jurídico, além de regular o comportamento das pessoas, regula também o modo pelo qual se devem produzir as regras”.^[5]

Mas como esclarece Bobbio, o direito não é apenas um ordenamento normativo, é também coativo. Ele fonte de poder, de domínio e, porque não dizer, de violência. Desse modo a violência que nasce das relações interpessoais, da vida em sociedade, delimita o campo do direito. Em sentido jurídico, a violência está comumente associada às idéias de injúria, injustiça ou ilegalidade. Em geral as transgressões às normas legais se manifestam como atos violentos. Juridicamente tais atos são sempre compreendidos como coação, constrangimento físico ou moral. Nesse sentido tudo que se obtém por meios violentos “é negado pelo direito”, não “importando se a violência é iminente, presente ou futura, física ou moral”^[6]

Mas na medida em que as normas jurídicas não nascem perfeitas, elas mudam muitas vezes como resultado de revoltas, rebeliões e revoluções. Foram as profundas transformações oriundas das revoluções francesa e industrial que estabeleceram as bases da sociedade urbano-industrial moderna, cujos valores, estilos de vida e normas jurídico-políticas representam uma completa reviravolta em relação ao mundo antigo e feudal.

1.2 - Prosperidade, paz e violência na sociedade moderna

^[5] BOBBIO, Norberto. A teoria do ordenamento jurídico. 8ª ed. Brasília: UNB, 1996. p. 45.

^[6] SOIBELMAN, Leib. Enciclopédia jurídica. V. 2.0. São Paulo, 1998 (Edição eletrônica em CD-Rom).

Como já foi aludido, o que o se entende por modernidade é um tipo de sociedade que nasceu a partir de duas revoluções ocorridas na Europa no final do século XVIII: a Revolução Industrial e a Revolução Francesa. Estas duas revoluções nasceram na Inglaterra e na França, mas suas instituições, normas e modos de vida se disseminaram em todo o mundo ao longo dos séculos XIX e XX.

Antes de tudo cabe ressaltar que as modernas sociedades liberais democráticas, baseadas no Estado constitucional de direito, onde todos são iguais perante a lei, são frutos da Revolução Francesa. Como se sabe a Revolução Francesa teve início com uma violenta revolta popular contra os privilégios e autoritarismo da nobreza feudal. Apesar da reação violenta do povo, o lema dos revolucionários era liberdade, igualdade e fraternidade. Sob esse lema nasceu a sociedade moderna, que anunciava um mundo de paz e prosperidade entre os homens.

A revolução Industrial deu início a uma mudança radical na vida econômica e social da humanidade. Até então a maioria dos homens vivia no campo. Do trabalho na agricultura tiravam o sustento. Com o desenvolvimento das grandes indústrias, a maior parte da população migrou do campo para a cidade. Assim se formou as aglomerações urbanas, fruto da industrialização.

Em nome do progresso, da produtividade econômica, a sociedade moderna tende a ser cada vez mais uma sociedade urbano-industrial, que concentra a população em grandes cidades, ao contrário das sociedades tradicionais em que a maioria das pessoas faz parte do mundo rural. A vida moderna está voltada para o desenvolvimento científico e tecnológico, melhorando continuamente a qualidade de vida das pessoas no campo da saúde, da educação e do lazer.

Portanto, a modernidade está intimamente associada com a noção de velocidade, progresso, mudança de vida. O desenvolvimento dos meios de comunicação e dos transportes, são exemplos de como a sociedade moderna promoveu uma ruptura radical em relação as sociedades tradicionais.

Para se ter uma idéia, até a metade do século XIX, a velocidade dos transportes na Europa era a mesma da época do Império Romano. Veículos de tração animal - como a popular carroça - era um dos meios mais rápido de locomoção do homem. “O ‘salto’ só se materializou com o advento da navegação a vapor e do trem - e foi um salto enorme, qualitativamente tão importante quanto o pulo do trem para o avião de velocidade supersônica”^[7]

Apesar das vantagens do trem no transporte coletivo de cargas ou pessoas, ou do avião como transporte rápido e seguro, nenhum outro veículo representa tão bem a modernidade como o automóvel. Tão logo teve início sua produção, no final do século XIX, o automóvel se tornou um símbolo do progresso, um meio de status e ascensão social para o seu proprietário. Todo o desenvolvimento da indústria automobilística se fez no sentido de torná-lo mais rápido, potente, e mais seguro. Mas a engenharia de trânsito não acompanha esse desenvolvimento, até mesmo porque há limites para alterar o traçado das ruas e avenidas nas grandes cidades. E a educação e conscientização humana nem sempre se coloca à altura do desenvolvimento tecnológico dos automóveis. Nas mãos de um condutor “mal educado”, um veículo potente e veloz se torna uma arma violenta.

De qualquer forma não podemos negar que a evolução dos transportes e das

^[7] MERQUIOR, José Guilherme. A natureza do processo. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1982. P. 15.

comunicações representou um grande progresso da sociedade moderna. Os novos padrões de vida das pessoas e a expansão dos serviços públicos de saúde foram enormes. Os avanços na biologia e na medicina, possibilitaram a descoberta e tratamento de muitas doenças infectocontagiosas. Tais doenças, como a hanseníase, eram vistas na idade média como flagelo, “castigo divino”. Mas na modernidade, como acentua Merquior, a peste virou epidemia, passível de controle e erradicação. Assim, “quebrou-se a maldição milenar que ceifava a vida de tantos recém-nascidos e crianças, e que deixava as populações expostas a chacina dos contágios fatais”^[8]

Portanto, a sociedade industrial moderna representou um grande avanço para a humanidade. Nela passou a haver mobilidade social, maiores possibilidades de justiça e igualdade entre os homens. Através da educação formal, se constata “a ascensão social dos elementos intelectualmente mais bem dotados das camadas inferiores”^[9] Quem nasce pobre, não está mais condenado a morrer pobre, pois “a sacralidade, o ruralismo, o comunitarismo e o tradicionalismo das sociedades passadas ou retardadas são um obstáculo por vezes intransponível à mobilidade social”.^[10]

Mas o profundo avanço das sociedades industriais modernas tem um lado negativo. O progresso econômico se faz muitas vezes a custas de desigualdades sociais e desequilíbrios ecológicos. A produção crescente de riqueza nem sempre é distribuída de modo eqüitativo e justo. Problemas como a miséria e o desemprego geram conflitos cada vez mais explosivos, gerando instabilidade política e regimes repressivos e autoritários. Como veremos adiante, o desenvolvimento da sociedade moderna no século XX gerou um grande paradoxo: o lado do extraordinário crescimento industrial e

^[8] MERQUIOR, José Guilherme. A natureza do processo. Op. Cit. P. 15.

^[9] MACHADO NETO, A. L. Sociologia jurídica. Op. Cit. p. 271.

^[10] Id. Ibidem, p. 271.

financeiro, do fantástico desenvolvimento científico-tecnológico, houve duas guerras mundiais, genocídios e morticínios generalizados.

A violência urbana constitui o preço que o homem moderno paga pelo progresso. Apesar de tantos avanços tecnológicos, que trazem grandes potenciais de desenvolvimento material e espiritual para o homem, temos também manifestações crescentes de violência e criminalidade nas grandes cidades.

1.3 - A violência como problema de segurança e saúde pública

O Informe mundial sobre a violência e a saúde, um importante documento da Organização Pan-americana da Saúde, entidade ligada a Organização Mundial da Saúde é taxativo em colocar que “o século XX foi um dos períodos mais violentos da história de Humanidade. Calcula-se que 191 milhões de pessoas perderam a vida em consequência direta ou indireta de um conflito, e mais da metade eram civis”.^[11]

No mundo contemporâneo, a violência urbana, coletiva, invadiu o cotidiano das pessoas. Ninguém está imune a violência. A violência se tornou estrutural, não é mais um fenômeno isolado, pois se “aplica tanto às estruturas organizadas e institucionalizadas da família como aos sistemas econômicos, culturais e políticos que conduzem à opressão de grupos, classes, nações e indivíduos, aos quais são negadas conquistas da sociedade, tornando-os mais vulneráveis que outros ao sofrimento e à morte”.^[12]

^[11] ORGANIZACIÓN PANAMERICANA DE LA SALUD. Informe mundial sobre la violencia y la salud: resumen. Op. cit. p. 25.

^[12] MINAYO, Maria Cecília de S. A violência social sob a perspectiva da saúde pública. IN; Cadernos de saúde pública, Op. Cit. p. 08.

Em um país como o Brasil, não são apenas as desigualdades sócio-econômicas que geram violência. A corrupção de nossas elites políticas, a impunidade, o consumismo e toda uma cultura desrespeito às leis, às normas e as regras de organização social são fatores que estimulam ainda mais a violência e a delinquência urbana. Há uma banalização da violência pela generalização de crimes hediondos, como seqüestros, latrocínios, estupros etc.

Neste quadro de violência estrutural no Brasil, é esclarecedor refletir sobre os índices de mortalidade (suicídios, homicídios e acidentes em geral) e morbidade (lesões físicas e psíquicas, intoxicações etc), que conforme classificação da Organização Mundial da Saúde são derivados de causas externas.

Estima-se que a mortalidade por causas externas atingia apenas 2% da população brasileira em 1930. Em 1980 esse índice subiu para 12,3% e em 1989 já era de 15,3%. Atualmente a mortalidade por causas externas representa “a segunda causa de óbitos no país, abaixo apenas das doenças cardiovasculares”.^[13] Para se ter uma idéia, a taxa de homicídio por 100 mil habitantes no Brasil é de 27,0. Em países como Alemanha, França e Japão esse índice oscila entre 0,6 e 0,9. Trata-se de uma taxa 30 vezes menor do que o índice brasileiro.^[14]

No que diz respeito à morbidade, o número de vítimas que escapam da morte tende a ser maior, pois nem sempre elas são computados nas estatísticas oficiais. Estima-se que para cada vítima fatal no trânsito, no mínimo 5 sobrevivem com seqüelas. Esses sobreviventes superlotam os hospitais públicos, com tratamentos de recuperação e reabilitação de alto custo. Em tais tratamentos, o atendimento às vítimas sobrecarrega

^[13] MINAYO, Maria Cecília de S. A violência social sob a perspectiva da saúde pública. Op. cit. p. 10.

^[14] Almanaque abril - Brasil. São Paulo: Abril, 1993. p. 81.

os serviços de emergência dos hospitais, exige muitas vezes centros especializados, mobilizando recursos humanos e materiais.

Nas páginas seguintes apresentaremos a violência no trânsito como uma questão a parte nos casos de mortalidade e morbidade por causas externas. Ao contrário dos homicídios, por exemplo, que exige ações complexas em nível estrutural, as ações de prevenção no trânsito são bem menos dispendiosas. Tudo depende de vontade política, da mobilização da sociedade e da ação conjunta do poder público em âmbito federal, estadual e municipal.

2

ACIDENTES DE TRÂNSITO NO BRASIL

Acidentes de trânsito envolve um tipo de violência social cuja dimensão coletiva nem sempre é percebido pelas pessoas. No cotidiano, falamos do trânsito de motocicletas, automóveis ou bicicletas como se tais máquinas trafegassem sozinhas. Na verdade o trânsito é feito de pessoas e por pessoas. Por trás de um trânsito caótico e violento, está pessoas violentas, como modos de comportamento anti-social. Assim, para apreendermos a gravidade da violência derivada dos acidentes de trânsito, devemos começar pela desmistificação da idéia de acidente como um caso isolado, casual ou circunstancial.

2.1 - Questões terminológicas e conceituais

O tema acidente de trânsito envolve muitas polêmicas, que começa como o próprio termo “acidente”. Os Dicionários Aurélio e Houaiss da língua portuguesa definem acidente como acontecimento casual, fortuito, imprevisto ou inesperado. Nesse sentido o conceito de acidente está relacionado com o acaso, a contingência, a incerteza em relação a um acontecimento, que parece não ter nenhuma causa ou relação direta com fatores sociais, políticos ou jurídicos.

Mas como ressalta um especialista em violência urbana,

a mortalidade no trânsito nada tem de acidental. É, também, o resultado da falta de conhecimento e de vontade política de muitos governos e da inanição política da cidadania. As diferenças nas taxas de mortalidade não são devidas a um desígnio arbitrário do destino; elas expressam diferenças no grau de cidadania da população e de competência dos seus

governantes.^[15]

Esta noção de acidente relacionado com a idéia de algo eventual, circunstancial, é a opinião que a maioria das pessoas tem acerca das ocorrências de trânsito. Tudo se passa como se o trânsito não fosse resultado de relações sociais, com lei, ordem jurídica, que devem ser respeitadas e compartilhadas por todos. Motoristas, passageiros e pedestres são vítimas potenciais de acidentes de trânsito, mas cada um tende a considerar que é sempre o “outro” que poderá sofrer alguma lesão, ou se tornar uma vítima fatal.

Não podemos esquecer que o trânsito não é feito de máquinas, mas de pessoas que conduzem máquinas potencialmente violentas. E pessoas que interagem socialmente. O sistema de trânsito exprime claramente preponderância do coletivo sobre o individual. Nesse sentido, normas e leis de trânsito existem para serem respeitadas. Um motorista que não respeita normas elementares de segurança (como o uso do capacete e cinto de segurança) está se expondo de maneira previsível se tornar vítima de algum acidente fatal. E acidente aqui não pode ser relacionado com o azar, com um mero episódio individual. As estatísticas demonstram uma relação de causa e efeito entre a maioria das ocorrências fatais no trânsito e o não uso de equipamentos como capacete e cinto de segurança.

Desse modo o termo acidente mascara e oculta a violência social que está por trás das ocorrências de trânsito. Por isso parte da recente literatura científica da área de saúde tem substituído o termo acidente pelo conceito de injúria física não intencional.

^[15] SOARES, Gláucio Ary Dillon . Mortes no trânsito, mortes esquecidas, mortes evitáveis. IN: Boletim segurança e cidadania. Ano 02 Nº 02. Rio de Janeiro: CESC - Centro de Estudos de Segurança e Cidadania, abril de 2004. p. 5.

No Direito Romano, o termo injúria tem o sentido de agressão, ofensa física ou moral.^[16]

O Código Penal Brasileiro (art. 140) define injúria como à dignidade ou ao decoro de outrem.^[17] O art. 953 do Código Civil prevê indenização como reparação do dano que resulte ao ofendido para os casos de injúria (além da difamação e calúnia).^[18]

Assim, o uso do termo injúria por pesquisadores na área de saúde (como um traumatismo provocado por agente externo) teria a vantagem de conceber os “acidentes” de trânsito relacionando-os com uma causa determinada, desmistificando a suposta fatalidade, como se tratasse ocorrências não causadas.

Mas como o termo acidente já se tornou corrente no cotidiano e na maior parte dos trabalhos jurídicos, usaremos este conceito a presente monografia para designar os casos de morbimortalidade no trânsito. Esta posição é adotada por documentos oficiais, como a portaria do Ministério da Saúde de Nº 737 DE 16/05/01 , que define a Política nacional de redução da morbimortalidade por acidentes e violências do governo federal. Conforme este documento, utiliza-se “o termo acidente em vista de estar consagrado pelo uso, retirando-lhe, contudo, a conotação fortuita e casual que lhe pode ser

^[16] No Direito Romano a injúria constitui “ato ilegal, ato contrário ao direito, ofensa física, agressão. Todo ato feito contra ou sem direito. Toda Ofensa física ou moral à pessoa” (Cf. SOIBELMAN, Leib. Enciclopédia jurídica. Op. Cit.).

^[17] “Art. 140 - Injuriar alguém, ofendendo-lhe a dignidade ou o decoro: Pena - detenção, de 1 (um) a 6 (seis) meses, ou multa. § 1º - O juiz pode deixar de aplicar a pena: I - quando o ofendido, de forma reprovável, provocou diretamente a injúria; II - no caso de retorsão imediata, que consista em outra injúria. § 2º - Se a injúria consiste em violência ou vias de fato, que, por sua natureza ou pelo meio empregado, se considerem aviltantes: Pena - detenção, de 3 (três) meses a 1 (um) ano, e multa, além da pena correspondente à violência” (Cf. JESUS, Damásio E. Código penal anotado. 10 ed. São Paulo: Saraiva, 2000. p. 472).

^[18] “Art. 953. A indenização por injúria, difamação ou calúnia consistirá na reparação do dano que delas resulte ao ofendido. Parágrafo único. Se o ofendido não puder provar prejuízo material, caberá ao juiz fixar, eqüitativamente, o valor da indenização, na conformidade das circunstâncias do caso” (Cf. DINIZ, Maria Helena. Código civil anotado. 9 ed. São Paulo: Saraiva, 2003. p. 602).

imputada. Assume-se, aqui, que tais eventos são, em maior ou menor grau, perfeitamente previsíveis e preveníveis”^[19]

2.2 - As estatísticas do trânsito brasileiro

A desmistificação da idéia de acidente como um fato casual, individual, ou uma fatalidade, se torna mais fácil quando atentamos para as estatísticas do trânsito. Os indicadores de morbimortalidade são tão expressivos que falam por si mesmos. Mas convém analisarmos os dados estatísticos a fim de explicitar o grave problema de segurança e saúde pública que está por trás da violência no trânsito.

Para se ter uma idéia da tragédia que representa a violência no trânsito, estima-se que em âmbito mundial 1,2 milhão de pessoas morrem em acidentes, dos quais resulta 20 milhões de feridos. Se nada for feito, as projeções indicam que esse número de mortos crescerá em 65% nos próximos vinte anos.^[20] O mais trágico é que 85% dessas mortes e concentra nos países em desenvolvimento ou subdesenvolvidos.^[21]

Não custa repetir que a violência no trânsito não pode ser reduzida a uma mera fatalidade da vida moderna. Se assim fosse, a violência urbana atingiria indistintamente países pobres e ricos, classes alta e baixa, jovens e velhos, homens e mulheres. Na verdade a violência no trânsito é socialmente condicionada, pois é maior nos países mais pobres do que nos ricos, atinge mais as classes mais pobres do que os grupos mais ricos,

^[19] BRASIL. Ministério da Saúde. Política nacional de redução da morbimortalidade por acidentes e violências. Portaria GM/MS Nº 737 DE 16/05/01, PUBLICADA NO DOU Nº 96, SEÇÃO 1e - DE 18/05/01. Disponível em URL: http://conselho.saude.gov.br/comissao/acidentes_violencias2.htm

^[20] ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito. Ginebra: OMS, 2004. p. 01.

^[21] Id. Ibidem, p. 02.

é maior entre os jovens do que entre os adultos, traz mais vítimas entre os homens do que entre as mulheres

Estes condicionamentos sociais da violência no trânsito faz com que indivíduos do sexo masculino, que seja jovem, pobre, que more em um país ou região economicamente atrasada, faça parte de um grupo de alto risco com maior propensão a ser vitimado pelo trânsito. Um índice que ilustra bem estes condicionamentos sociais é o de mortos por 10.000 veículos. Quanto maior o índice, maior a violência. Dados do Denatran de 1998 indicam que em uma cidade como Belém produzia anualmente 18,9 mortos para cada grupo de dez mil veículos. Já em uma cidade mais rica como São Paulo, esse índice é de 4,8 mortes. Mas em cidades de países desenvolvidos como Nova York esse índice é de apenas 1,6. E Tóquio é 1,1, mais baixo ainda.^[22]

Parece um paradoxo que em países e ou cidades com uma maior frota de veículos, haja menores índices de morbimortalidade no trânsito. Isso é válido e relação a países desenvolvidos e subdesenvolvidos, bem como entre cidades com diferentes níveis de desenvolvimento sócio-econômicos de uma mesma nação. Além da maior conscientização e educação de motoristas e pedestres, esse fato também se explica por uma série de fatores, tais como a frota de veículos (mais novas e de melhor qualidade), e a existência de motoristas mais treinados, disciplinados e fiscalizados.

No caso brasileiro, a morbimortalidade no trânsito tem apresentado algumas melhorias, mas o problema continua grave. Vejamos a tabela abaixo:

^[22] ALMANAQUE ABRIL - Brasil. São Paulo: Abril, 2003. p. 172.

Indicadores de Acidentes de Trânsito para o Brasil – 1961 a 2000				
Ano	N.º de Mortes	N.º de Feridos	Mortes por 10 mil veículos	Mortes por 100 mil hab.
1961	3356	23358	53,6	4,6
1971	10692	124283	34,4	11,1
1981	19782	243001	17	15,9
1991	23332	248885	11,3	15,1
2000	20049	358762	6,8	11,8

Fonte: IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas brasileiras : relatório executivo / Brasília : Ipea : ANTP, 2003. p. 09.

O que a tabela indica é que entre os anos 60 e 80 houve um crescimento em números absolutos de mortos e feridos no trânsito. De 1961 ao ano 2000 o número de mortos aumentou em quase seis vezes. Em relação ao número de feridos, esse crescimento foi ainda maior: aumentou em mais de 15 vezes. Dados recentes indicam que o número de mortos e feridos é ainda maior: o trânsito brasileiro produz mais de 33 mil mortes por ano e cerca de 400 mil feridos.^[23]

Uma prova de que as mortes no trânsito não são inevitáveis, é que o número de mortos por veículos no Brasil vem caindo nas últimas décadas, apesar do grande crescimento da frota nacional. De 430.000 veículos em 1950, passou “para 3,1 milhões em 1970, chegando a 36,5 milhões em 2003”.^[24] Com uma produção anual de 1,5 milhão de automóveis e 1 milhão de motocicleta, a circulação de veículos no Brasil só tende a crescer. Como vimos na tabela supracitada, entre 1961 e 2000 o índice de mortos por 10.000 veículos caiu de 53,6 pra 6,8.

^[23] BRASIL. Ministério das Cidades. Política nacional de trânsito. Brasília: Ministério das Cidades, setembro de 2004. p. 09.

^[24] BRASIL. Ministério das Cidades. Política nacional de mobilidade urbana sustentável. Brasília: Ministério das Cidades, setembro de 2004. p. 42.

O caso particular das motocicletas merece uma análise à parte. A demanda por este tipo de veículos, bem como os índices de morbimortalidade, se mostram crescentes. Aqui o gigantesco aumento da frota de motocicletas vem provocando um aumento considerável de acidentes com este tipo de veículo. Como veremos no capítulo seguinte, os acidentes envolvendo motocicletas constitui um ponto negro no já violento trânsito brasileiro.

3

ACIDENTES DE TRÂNSITO & MOTOCICLETAS

Em menos de 40 anos, a motocicleta teve um crescimento extraordinário no trânsito brasileiro. Popularizada em meados dos anos 70, ela passou de veículo ágil, eficiente e barato e se tornou, para muitas pessoas, a grande vilã dos acidentes de trânsito. Mas este é um preconceito que devemos superar. Ainda que se trate aqui de um veículo vulnerável em termos de segurança, o grande problema não é a motocicleta, mas o motociclista.

3.1 - A motocicleta no trânsito brasileiro

Até os anos 60 a motocicleta praticamente não existia no trânsito Brasileiro. Havia as motonetas Lambreta, Saci e Mosquito, que eram mais instrumento de lazer do que meio de transporte. Em 1968 o governo autorizou a importação desse tipo de veículo. Mas a alíquota era tão cara que tomava o seu uso proibitivo para as classes populares. Apenas em 1974 foi instalada a primeira fábrica de motocicletas no Brasil, na Zona Franca de Manaus. Em 1975 o governo chegou a proibir a importação de motocicletas, o que contribuiu para aumentar a produção nacional e popularizar o veículo .^[25]

Conforme Dados da Abraciclo (Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares), a produção de

^[25] RODRIGUES José Nivaldino A vida sobre rodas: Acidentes com motocicletas nas rodovias federais no ano de 2004 Disponível em:
http://www.estradas.com.br/sosestradas/articelistas/nivaldino/a_vida_sobre_rodas.asp

motocicleta em 1975 foi de 5.220 veículo.^[26] Em 1985 a produção já era de 161.378 veículos. Considerando esse período de dez anos, a produção de motocicletas no Brasil cresceu mais de 30 vezes. Trata-se de um salto gigantesco. Nesse período se constata uma mudança de perfil no uso da motocicleta: ela deixa de ser apenas um meio de transporte para lazer, diversificando seu uso também para fins profissionais. Nos anos subseqüentes a produção não parou de crescer. Em 2005 já eram produzidas 1.214.568 motocicletas e as projeções para 2006 é de 1.335.000 unidades deste veículo.^[27]

Esta mudança no perfil do uso da motocicleta se coloca claramente a partir da do final dos anos 90. Nesse período intensificou-se o serviço de entregas em motocicletas (motoboys) e ocorreu também a criação de um sistema de transporte público alternativo conhecidos popularmente por mototaxi.

Como uma atividade que surgiu espontaneamente, há controvérsias sobre a data e o local de “nascimento” do serviço de mototaxi. Há registros do uso destes veículos de aluguel em meados de 1997, na cidade de Lins-SP, como um serviço oferecido de modo restrito para pessoas conhecidas. No carnaval de 1998, em Camocim-CE, o serviço surgiu para suprir a grande demanda por transporte público no período carnavalesco.^[28]

As motivações que deram origem ao serviço de mototaxi podem variar de cidade para cidade. No entanto, dois fatores contribuiriam para que o serviço se disseminasse

^[26] A Abraciclo (Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares) considera que a produção industrial de motocicletas no Brasil teve início apenas em 1975, com a fábrica Honda instalada na Zona Franca de Manaus. Desconsidera-se, assim, a produção de motocicletas no Brasil com peças importadas feitas anteriormente em caráter artesanal ou semi-artesanal.

^[27] ABRACICLO. Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares. Retrospectiva 1975-2005 [Disponível em: <http://www.abraciclo.com.br/retrospectiva.html>. Acesso em: 15 jun. 2006].

^[28] Cf. CAVECHINI, Caio. Et Al. A esperança na garupa. São Paulo: Universidade de São Paulo - Escola de Comunicações e Artes [trabalho foi produzido para o concurso “Headline Urban Mobilities”, organizado pelo Institut pour la Ville en Mouvement, de Paris], s/d.

em todo país em menos de dez anos. Primeiro, a precariedade do sistema formal de transporte coletivo das cidades brasileiras, sobretudo nas áreas periféricas; segundo, o fato dos mototaxis se colocarem como uma alternativa de emprego e renda para uma população masculina jovem, de baixa renda e baixo nível de escolaridade.

Sendo ao mesmo tempo uma alternativa de transporte e renda, mototaxistas e motoboys compartilham algumas características comuns. Dedicando-se ao transporte de cargas, e não de pessoas, os motoboys são mais antigos nas grandes cidades brasileiras. Mas as duas categorias de motociclistas profissionais vem crescendo conjuntamente nos últimos anos. Não por acaso, muitos motoboys são também mototaxista e vice-versa. Em ambos os casos a motocicleta, para o motociclista profissional, representa, culturalmente, valores muito prezados pela juventude, que no espaço da rua se traduz “pelo domínio de uma máquina de alta velocidade, ligada à emoção, aos riscos, à sensação de liberdade e à virilidade”.^[29]

Não resta dúvida de que este aspecto psicossocial que associa a motocicleta com a virilidade, exerce uma influência negativa sobre os motociclistas profissionais. Fabricantes e concessionárias de motocicletas estimulam o consumo aproveitando em propagandas o mito, que vem do cinema e da TV, de que a motocicleta simboliza rebeldia, coragem, determinação. Tais idéias quase sempre levam a desvios comportamentais no trânsito, como dirigir em alta velocidade em um trânsito lento, realizar manobras arriscadas (costura), além de uma série de atitudes transgressoras, como parar em faixa e pedestre, ultrapassar pela direita etc. Portanto,

^[29] FONSECA, Natasha R. R. Sobre duas rodas: o mototaxi como uma invenção de mercado. [Disponível em: www.ibase.org.br/userimages/ibase_dv31_artigo01.pdf Acesso em: 15 jun. 2006]. p. 05.

a motocicleta transformou-se em nossa sociedade num símbolo de libertação individual, para os jovens, e de afirmação sexual para os homens em geral, trabalhada habilmente pela propaganda. A sua inserção no tráfego geral, à semelhança do automóvel, deu-se de forma abrupta, em que o despreparo de muito dos condutores - principalmente jovens dirigindo irregularmente - aliado a sua desvantagem física natural num tráfego “pesado”, levou ao quadro grave de acidentes de trânsito a ela ligados.^[30]

Não queremos aqui colocar os motociclistas profissionais como os grandes vilões dos acidentes de trânsito no Brasil. O problema é complexo e não se resolve mantendo-se uma posição hostil no trânsito em relação aos mototaxistas e motoboys, costumeiramente caracterizados como “irresponsáveis”, “imprudentes” e “ousados”. As mesmas pessoas que criticam comportamento agressivo destes profissionais no trânsito, “endeusam” quando eles prestam um serviço rápido e eficiente. Não podemos descontextualizar o comportamento dos motociclistas profissionais do contexto social em que eles são criados. Ou seja: “a opinião pública em relação aos motociclistas profissionais revela uma verdadeira “hipocrisia social”: avaliamos positivamente o seu trabalho, mas negativamente seu comportamento, como se um e outro existissem separadamente”^[31]

Mas o fato é que há uma íntima correlação entre o aumento de acidentes envolvendo motocicletas e a maior circulação de motociclistas profissionais (motoboys e mototaxistas). E o mais grave é que o aumento da frota e de acidentes com motocicleta não é privilégio das grandes cidades. Em muitos municípios de médio e

^[30] VASCONCELOS, Eduardo A. O que é trânsito. São Paulo: Brasiliense, 1985. p. 64.

^[31] DINIZ, Eugênio P. Et. al. Prevenção de acidentes: o reconhecimento da estratégia operatória dos motociclistas profissionais como base para a negociação de acordo coletivo. IN: Ciência & Saúde coletiva. Nº 10, Vol. 04, São Paulo, 2005. p. 906.

pequeno porte, o número de motocicletas circulando no trânsito chega a ser maior que os demais veículos.

O caso do Ceará merece destaque. Nos municípios cearenses (excetuando a capital), a frota de motocicletas no Estado é de 55,23% em relação aos demais veículos. Em Fortaleza, o percentual de moto em relação aos demais veículos é de cerca de 15%.^[32] Os jornais do Estado não param de noticiar sinistros envolvendo motocicletas. O Jornal Diário do Nordeste, em editorial, constata que o Instituto José Frota se tornou uma fonte confiável em relação aos acidentes com motocicletas. Assim, no maior hospital de emergência do Ceará, que recebe vítimas de todo o Estado, “os motociclistas acidentados nos três primeiros meses de 2005 foram 1.029. Em igual período deste ano, somam 1.373, com acréscimo de 344 ocorrências (33%). A média anual é superior a cinco mil”.^[33]

Em uma monografia referente ao Curso de Especialização em Enfermagem em Emergência, da Universidade Estadual do Ceará, realizada no período de outubro e novembro do Instituto José Frota, o autor comprova

que os acidentados em sua maioria são do sexo masculino, cerca de 35% das vítimas eram procedentes de Fortaleza e 65% de outros municípios, 56% com escolaridade primária, cerca de 63% referiram a não utilização do capacete na ocasião do acidente, 85% encontravam-se conscientes na admissão. Entre as lesões sofridas, preponderam o politraumatismo e lesões de membros inferiores, com 40% e 35% respectivamente. Quase a metade, 40% dos entrevistados informaram consumo de bebida alcoólica antes do acidente.^[34]

^[32] AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E CIDADANIA DE FORTALEZA – AMC. Política de redução da morbidade e política de redução da morbidade e mortalidade por acidentes de trânsito em Fortaleza. Fortaleza: AMC, 2006 [Disponível em: <http://www.amc.fortaleza.ce.gov.br> Acesso em: 15 jun. 2006].

^[33] Editorial. Diário do Nordeste, Ano XXV, Nº 8.7833. Fortaleza, 13 de junho de 2006. p. 02.

^[34] PINTO, Francisco Pascoal P. Caracterização das vítimas de acidentes de motocicletas atendidas em um hospital de emergência. Universidade Estadual do Ceará: Fortaleza, 2001.

3.2 - Caracterização geral dos acidentes de trânsito com motocicletas

Os números relacionados com motocicleta impressionam porque não é só a produção destes veículos que cresce, mas os acidentes também. O grau de severidade de acidentes como motocicletas é muito maior do que nos demais veículos. É o que revela a pesquisa Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas brasileiras: “Dos automóveis acidentados, entre 6% e 7% eram acidentes com vítimas. Já em relação às motocicletas acidentadas, esse número variou entre 61% e 82%. A gravidade dos acidentes com motocicletas evidencia a necessidade de formulação de políticas específicas para os motociclistas”.^[35]

Portanto, o que se constata é que apesar da frota de automóveis ser bem maior do que o conjunto de motocicletas, há uma predominância das vítimas de acidentes que utilizavam este tipo de veículo.

Em relação a gravidade dos acidentes com motocicletas, não faltam pesquisas na área de saúde comprovando a violência das lesões em motociclistas. Em um estudo com vítimas de acidente com este tipo de veículo, uma pesquisadora comprovou que “a ocorrência de fraturas é freqüente. No entanto, embora as extremidades sejam as regiões mais atingidas, as lesões mais graves estão relacionadas com os traumatismos crânio-encefálicos”.^[36] Em termos percentuais, as regiões do corpo mais afetadas são, na seguinte ordem: o crânio (39,26%), os membros inferiores (15,19%), abdome (14,61) e tórax (14,33%). A referida pesquisa constata ainda que “80,72% dos falecidos tiveram

^[35] IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas brasileiras : relatório executivo. Brasília : Ipea : ANTP, 2003. p. 38.

^[36] KOIZUMI, Maria Sumie. Acidentes de motocicleta no município de São Paulo, SP: análise da mortalidade. IN: Revista de Saúde Pública, Nº 19, São Paulo, 1985. p. 543.

traumatismos localizados na cabeça”.^[37]

A vulnerabilidade da motocicleta frente a outros veículos automotores se comprova cabalmente quando estabelecemos quadros comparativos entre um e outro. Estima-se que a proporção dos feridos em acidentes com motocicleta em relação aos demais veículos é de 9 para 1. Ou seja, nos acidentes com motocicleta, se constata que cerca de 90% dos acidentados sofrem lesões; nos demais veículos esse percentual é de apenas 10%.^[38]

No que diz respeito aos prejuízos materiais e humanos, os acidentes com motocicletas custam caro a sociedade. A pesquisa supracitada, Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas brasileiras, revela “que apesar da baixa representação na frota das motocicletas (11%), esses veículos representam parcela considerável nos custos dos acidentes de trânsito – 19%” (pag. 35).

De um modo geral, o custo médio por acidente com vítima no Brasil, em valores de 2003, chegava a R\$ 35.136,00. No caso de acidente sem vítima esse custo era de apenas R\$ 3.262,00, cerca de dez vezes menor.^[39]

Se atentarmos para o fato de que por trás de todos esses custos está a sociedade, e em grande parte o Estado, através da sobrecarga dos serviços públicos, veremos que a simples vítima de um acidente não causa prejuízo apenas a si mesma. Nessa

^[37] KOIZUMI, Maria Sumie. Acidentes de motocicleta no município de São Paulo, SP: análise da mortalidade. Op. cit. p. 547.

^[38] Id. Ibidem, p. 543.

^[39] Este custo médio é obtido pelo somatório de variáveis como o Custo da Perda de Produção (Corresponde às perdas econômicas decorrentes da interrupção temporária ou permanente atividades produtivas dos acidentados), Custo dos Danos aos Veículos, Custo médico-hospitalar (que vai desde chegada ao hospital aos programas de reabilitação e fisioterapia), Custo de Processos Judiciais (mobilização do judiciário função de acidentes de trânsito, Custo Previdenciário, Custo do Resgate de Vítimas, Custo dos Danos ao Mobiliário Urbano e à Propriedade de Terceiros entre outros. (Cf. IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas brasileiras : relatório executivo. Op. cit. p. 13).

perspectiva a violência no trânsito se tornou uma questão de saúde pública, mas a resolução efetiva do problema é de natureza política e jurídico-social.

Não podemos olvidar que o poder de polícia é o instrumento de que se utiliza administração pública na imposição de sanções às infrações de trânsito, notadamente naquelas que concernem às motocicletas, como, porexemplo, a aplicação de multas aos condutores que estejam sem os instrumentos exigidos pela lei. Este poder de polícia deve ser entendido como “a prerrogativa do direito público que, calcado na lei, autoriza a administração pública a restringir o uso e o gozo da liberdade e da propriedade em favor do interesse da coletividade”.^[40] Em sua modalidade fiscalizatória, o poder de polícia “apresenta duplo aspecto: um preventivo, através do qual os agentes da administração procuram impedir um dano social, e um repressivo, que, em face da transgressão da norma de polícia, redunde na aplicação de uma sanção”.^[41]

4

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao insistirmos no fato de que os acidentes de trânsitos não são fatos “acidentais”, acontecimentos circunstanciais, fenômenos individuais ligados ao azar ou falta de sorte das vítimas, procuramos desmistificar a idéia de fatalidade que está por trás desse raciocínio. Se assim fosse teríamos que nos conformar, aceitar passivamente como um capricho do destino o fato de que um número crescente de vidas seja perdido no trânsito.

^[40] CARVALHO FILHO, José dos Santos. Manual de Direito Administrativo. 15 ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2006. p. 64.

^[41] Id. Ibidem, p. 72.

Esperamos que a presente monografia contribua, ainda que limitadamente, para a formação e uma consciência crítica acerca da tragédia social que está por trás dos acidentes de trânsito, particularmente nos casos referentes às motocicletas.

Em se tratando da violência no trânsito, vale o velho ditado: é melhor prevenir do que remediar". A tragédia no trânsito se constitui de ocorrências perfeitamente previsíveis e evitáveis.

Não é por falta de instrumentos legais que o índice de morbimortalidade de acidentes no trânsito no Brasil se mantém alto. O Código de Trânsito Brasileiro, promulgado em 1997, constitui uma lei avançada e no geral positiva, ainda que em alguns aspectos pontuais possa ter falhas e imperfeições. Esta lei combina medidas repressivas, com penalidades severas para os infratores, com exigências educacionais e políticas públicas de prevenção de acidentes.^[42]

Mas a existência em si da lei não garante mudanças. Para não virar "letra morta" e ter uma existência real e não apenas formal, ela tem que ser aplicada, vivenciada pelos cidadãos como norma jurídica que deve ser acatada e respeitada por todos.

Uma evidência de que a aplicação da lei pode se constituir num fator de prevenção e redução de acidentes foi comprovado em pesquisa levando-se em conta os períodos imediatamente anteriores e posteriores a promulgação do Código de Trânsito

^[42] "Uma legislação mais rigorosa, com punições severas aos infratores, tem sido apontada como fator decisivo na redução do número de acidentes de trânsito e conseqüente redução da mortalidade por esta causa em vários países como o Japão e Portugal. Outros países, como a França, Grã-Bretanha e Canadá, também conseguiram inverter uma tendência de crescimento do número de mortes por esses acidentes por meio de atos legislativos. Na Hungria, a redução do número de acidentes e de vítimas, ocorrida desde 1991, é atribuída às modificações feitas nas leis de trânsito" (Cf. BASTOS, Yara Gerber L. Acidentes de trânsito e o novo Código de Trânsito Brasileiro em cidade da Região Sul do Brasil. IN: Informe Epidemiológico do SUS. Vol. 08, Nº 09, Brasília, abr./jun, 1999. p. 38).

Brasileiro. A divulgação da lei pela mídia, a euforia em torno do chamado “Código de paz” contribuiu para uma redução de acidentes na ordem de 12,3 a 18,5%.^[43]

No caso dos acidentes envolvendo motocicletas, há uma omissão generalizada de órgãos municipais de trânsito em fiscalizar e reprimir motoristas e passageiros que não cumprem a lei. O caso dos municípios do interior cearense, com uma frota de motocicletas que já chega a 55% do total de veículo Estado (excetuando a capital), é dramaticamente ilustrativo da tragédia de feridos que diariamente afluem para o hospital de emergência Instituto Dr. José Frota. Uma medida simples de prevenção seria fazer cumprir os Arts. 54 e 55 do CTB, que determina a obrigatoriedade deste acessório por parte dos os condutores e passageiros de motocicletas.

Trata-se de uma medida simples, de curto prazo, que não exige grandes transformações estruturais no sistema de trânsito, mas que tem um impacto imediato no perfil epidemiológico do país.

O preço pago pelo Estado (ou seja: a sociedade) é muito alto. Além de muitas mortes que poderiam ser evitadas, um grande prejuízo se coloca não apenas em relação às pessoas incapacitadas (temporariamente ou não) para o trabalho, como também na qualidade dos serviços prestados por muitos hospitais públicos e clínicas de recuperação de acidentados, comprometidos que estão pela superlotação de pacientes. Vale lembrar que um simples acidente de trânsito mobiliza muitas vezes policiais civis

^[43] “O material de estudo foi composto por acidentes e vítimas registrados pela Companhia de Trânsito de Londrina em dois períodos de três meses cada, sendo o primeiro anterior à implantação do novo Código e o segundo posterior à sua vigência. Observou-se uma redução média, no segundo período, de 12,3% e 18,5% no número de acidentes e vítimas, respectivamente. No entanto, essa redução foi mais acentuada nas primeiras semanas após a introdução do novo CTB, tendência que diminuiu ao longo do tempo, principalmente nas duas últimas semanas do período de observação. Estes resultados evidenciam a necessidade de melhorias no sistema de fiscalização e repressão de motoristas que desrespeitem a legislação, além de ações educativas, para que as reduções iniciais observadas neste estudo pudessem ser mantidas.” (Cf. BASTOS, Yara Gerber L. Acidentes de trânsito e o novo Código de Trânsito Brasileiro em cidade da Região Sul do Brasil. IN: Informe Epidemiológico do SUS. Op. cit. p. 37)

e militares, peritos, agentes municipais de trânsito, paramédicos e outros servidores que são mantidos pelo poder público.

Desse modo, sai “mais barato” para o Estado e a sociedade investir em campanhas preventivas de educação e conscientização, minimizando, de imediato, os danos provocados por muitos acidentes. As estatísticas demonstram que a grande maioria dos acidentes (cerca de 80 a 90%) ocorrem exclusivamente por falha humana, (negligência, imprudência etc.).^[44]

^[44] VASCONCELOS, Eduardo A. O que é trânsito. Op. cit. p. 54.

5

BIBLIOGRAFIA

- ABRACICLO. Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares. Retrospectiva 1975-2005 [Disponível em: <http://www.abraciclo.com.br/retrospectiva.html>. Acesso em: 15 jun. 2006].
- ALMANAQUE ABRIL - Brasil. São Paulo: Abril, 2003.
- AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E CIDADANIA DE FORTALEZA – AMC. Política de redução da morbidade e política de redução da morbidade e mortalidade por acidentes de trânsito em Fortaleza. Fortaleza: AMC, 2006 [Disponível em: <http://www.amc.fortaleza.ce.gov.br>. Acesso em: 15 jun. 2006].
- BASTOS, Yara Gerber L. Acidentes de trânsito e o novo Código de Trânsito Brasileiro em cidade da Região Sul do Brasil. IN: Informe Epidemiológico do SUS. Vol. 08, Nº 09, Brasília, abr./jun, 1989.
- BRASIL. Ministério das Cidades. Política nacional de mobilidade urbana sustentável. Brasília: Ministério das Cidades, setembro de 2004.
- _____. Política nacional de trânsito. Brasília: Ministério das Cidades, setembro de 2004.
- BRASIL. Ministério da Saúde. Política nacional de redução da morbimortalidade por acidentes e violências. Portaria GM/MS Nº 737 DE 16/05/01, PUBLICADA NO DOU Nº 96, SEÇÃO 1e - DE 18/05/01. Disponível em: http://conselho.saude.gov.br/comissao/acidentes_violencias2.htm Acesso em: 10 jun. 2006]
- BOBBIO, Norberto. A teoria do ordenamento jurídico. 8 ed. Brasília: UNB, 1996.
- CARVALHO FILHO, José dos Santos. Manual de Direito Administrativo. 15 ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2006.
- DINIZ, Maria Helena. Código civil anotado. 9 ed. São Paulo: Saraiva, 2003.

- DINIZ, Eugênio P. Et. al. Prevenção de acidentes: o reconhecimento da estratégia operatória dos motociclistas profissionais como base pára a negociação de acordo coletivo. IN: Ciência & Saúde coletiva. Nº 10, VOL. 04, São Paulo, 2005.
- Editorial. Diário do Nordeste, Ano XXV, Nº 8.7833. Fortaleza, 13 de junho de 2006. p. 02.
- FONSECA, Natasha R. R. Sobre duas rodas: o mototaxi como uma invenção de mercado. [Disponível em: www.ibase.org.br/userimages/ibase_dv31_artigo01.pdf Acesso em: 15 jun. 2006]. p. 05.
- IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas brasileiras : relatório executivo / Brasília : Ipea : ANTP, 2003.
- JESUS, Damásio E. Código penal anotado. 10 ed. São Paulo: Saraiva, 2000.
- KOIZUMI, Maria Sumie. Acidentes de motocicleta no município de São Paulo,SP: análise da mortalidade. IN: Revista de Saúde Pública, Nº 19, São Paulo, 1985.
- MACHADO NETO, A. L. Sociologia jurídica. 6 ed. São Paulo: Saraiva, 1987.
- MINAYO, Maria Cecília de S. A violência social sob a perspectiva da saúde pública. IN; Cadernos de saúde pública, Rio de Janeiro Nº 10 (Supl. 1), 1994.
- ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito. Genebra: OMS, 2004.
- ORGANIZACIÓN PANAMERICANA DE LA SALUD . Informe mundial sobre la violencia y la salud: resumen. Washington : OPS, 2002.
- PINTO, Francisco Pascoal P. Caracterização das vítimas de acidentes de motocicletas atendidas em um hospital de emergência. Universidade Estadual do Ceará: Fortaleza, 2001.
- RODRIGUES José Nivaldino A vida sobre rodas: Acidentes com motocicletas nas rodovias federais no ano de 2004. Disponível em URL: http://www.estradas.com.br/sosestradas/articulistas/nivaldino/a_vida_sobre_rodas.asp

SANTOS, Ozéias J. (Org.) Código de trânsito brasileiro. Vale do Mogi: Leme-SP, 1999.

SOARES, Gláucio Ary Dillon . Mortes no trânsito, mortes esquecidas, mortes evitáveis. IN: Boletim segurança e cidadania. Ano 02 Nº 02. Rio de Janeiro: CESC - Centro de Estudos de Segurança e Cidadania, abril de 2004.

SOIBELMAN, Leib. Enciclopédia jurídica. V. 2.0. São Paulo, 1998 (Edição eletrônica em CD-Rom).

VASCONCELOS, Eduardo A. O que é trânsito. São Paulo: Brasiliense, 1985.

6

ANEXOS

ANEXO I

A negligência e/ou imprudência dos motociclistas, a cultura de desrespeito as normas de trânsito (como o não uso do capacete), associado com a impunidade dos infratores, tem contribuído para o crescente índice de acidentes. Some-se a isso o aumento da produção de motocicletas no Brasil. Em 30 anos (1975-2000) a produção anual de motocicleta no Brasil passou 5.220 unidades para 1.208.795 veículos, ou seja, cresceu mais de 231 vezes!



ANEXO II

Fabricantes e concessionárias de motocicletas estimulam o consumo aproveitando em propagandas o mito, que vem do cinema e da TV, de que a motocicleta simboliza rebeldia, coragem e determinação. Tais idéias quase sempre levam a desvios comportamentais no trânsito, como dirigir em alta velocidade em um trânsito lento, realizar manobras arriscadas (costura), além de uma série de atitudes transgressoras, como parar em faixa e pedestre, ultrapassar pela direita etc.

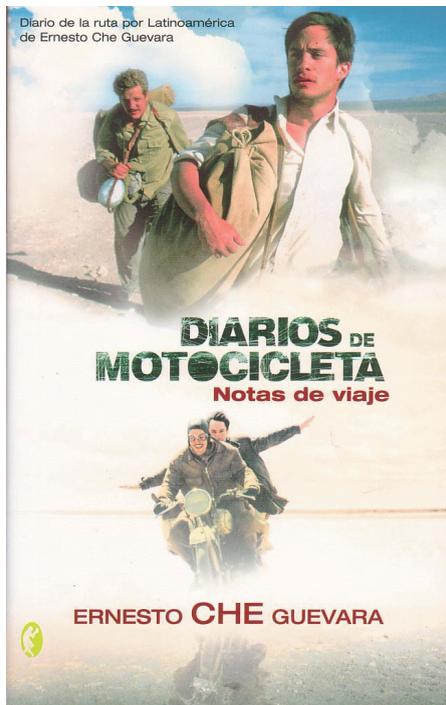


Foto de divulgação do Filme Diário de Motocicleta, Brasil, 2004.



Foto de divulgação do Filme O Selvagem, com o ator Marlon Brando, EUA, 1954.



Foto de divulgação do Filme Diário de Motocicleta, Brasil, 2004.

ANEXO III

O crescimento extraordinário da frota de motocicleta e a emergência de categorias como mototaxis e motoboys, tornam crescentes e cada vez mais graves os acidentes envolvendo motociclistas, que em geral se constitui de indivíduos do sexo masculino, jovem e de baixa escolaridade.



Jaqueta padronizada pela Empresa de Trânsito e Transporte Urbano S.A (Ettusa) para uso de mototaxistas, Fortaleza-CE.



Capacete padronizado pela Empresa de Trânsito e Transporte Urbano S.A (Ettusa) para uso de mototaxistas, Fortaleza-CE.