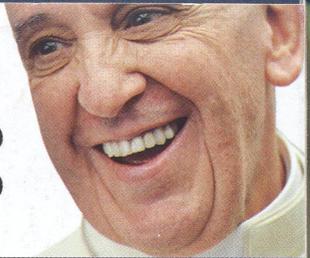


**Mantega a VEJA**  
 “A pior coisa que existe  
 para o Brasil é a inflação”



**Humildade**  
 O evangelho  
 segundo Francisco



Editora ABRIL  
 edição 2333 - ano 46 - nº 32  
 7 de agosto de 2013

# veja

www.veja.com

PESQUISA EXCLUSIVA



# ASSASSINOS AO VOLANTE

**As mortes no trânsito no Brasil  
 já superam os crimes de homicídio**

0 2 3 3 9  
 9 770 100 7 1200 4  
 R\$ 10,90  
 ISSN 0100-7122



# É PIOR

Novas estatísticas mostram que a violência no trânsito é a segunda maior causa de morte no país, à frente até de homicídios, um efeito do desrespeito às leis e da má qualidade dos motoristas

LEONARDO COUTINHO



# AINDA

**60 752** mortos em 2012

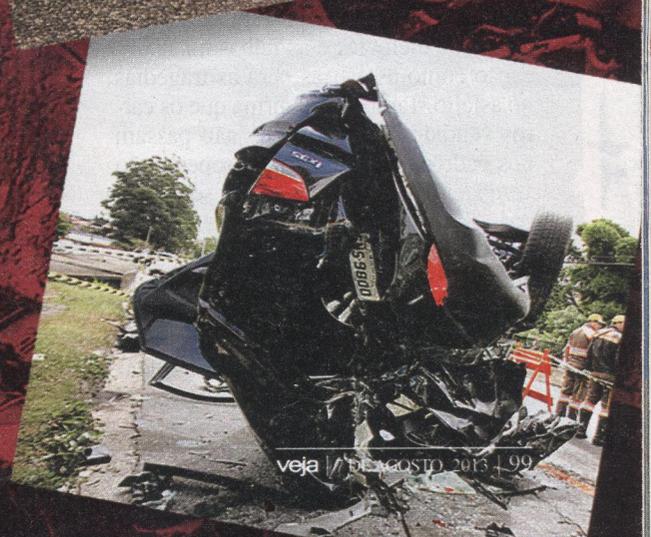
Os acidentes de trânsito no Brasil matam, em um ano, tanto quanto...

...a guerra civil na Síria matou nos últimos 20 meses

...a Guerra do Iraque em 3 anos

...a Guerra do Vietnã em 16 anos\*

\* Apenas militares americanos



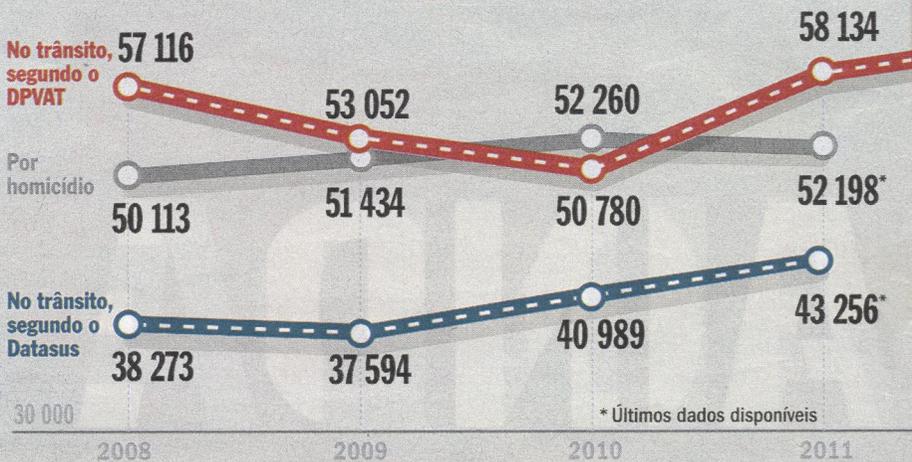
O mundo avança, o Brasil retrocede. Na Alemanha, as mortes em acidentes de trânsito caíram 81% nos últimos quarenta anos, e o governo tem como meta fechar um ano inteiro sem nenhuma vítima fatal. A Austrália reduziu a mortalidade nas ruas e estradas em 40% ao longo de duas décadas. A China precisou de apenas dez anos para reverter uma situação calamitosa em que os acidentes de trânsito haviam se tornado a principal causa de morte entre os cidadãos de até 45 anos de idade. Entre 2002 e 2011, o desperdício de vidas chinesas por colisões, quedas de moto ou bicicleta e atropelamentos diminuiu 43%. O assombroso sucesso desses e de muitos outros países, ricos e emergentes, em combater a violência no trânsito deveria ser uma inspiração para o Brasil. Por enquanto, o êxito deles só amplifica o absurdo desta que é a maior tragédia nacional. Um levantamento feito pelo Observatório Nacional de Segurança Viária para VEJA, com base nos pedidos de indenização ao DPVAT, o seguro obrigatório de veículos, revela que o número de vítimas no trânsito é muito superior ao que fazem crer as estatísticas oficiais (veja o quadro ao lado). Em 2012, foram registrados mais de 60.000 mortos, um aumento de 4% em relação a 2011, e 352.000 casos de invalidez permanente. Morre-se mais em acidentes de trânsito do que por homicídio ou câncer. Ou seja, nós, brasileiros, temos mais motivos para temer um cidadão qualquer sentado ao volante ou sobre uma moto do que a possibilidade de deparar com um assaltante ou de enfrentar um tumor maligno.

Costumam-se apontar a precariedade das estradas, a infraestrutura deficiente, a falta de ciclovias e as falhas na sinalização como as causas para as tragédias no asfalto. Também se afirma que os carros vendidos por aqui, que não passam nos padrões de segurança europeus, são verdadeiras armadilhas letais sobre rodas. Todos esses fatores aumentam os riscos, mas a maior razão para o massacre no trânsito é que nós, brasileiros, dirigimos muito mal. Mais de 95% dos desastres viários no país são o resultado de uma combinação de irresponsabilidade e imperícia. O primeiro problema está

## A maior tragédia brasileira

Os dados do DPVAT, o seguro obrigatório pago aos acidentados, revelam que o trânsito causa mais mortes no Brasil do que fazem crer as estatísticas do governo, baseadas no Datasus, superando a criminalidade

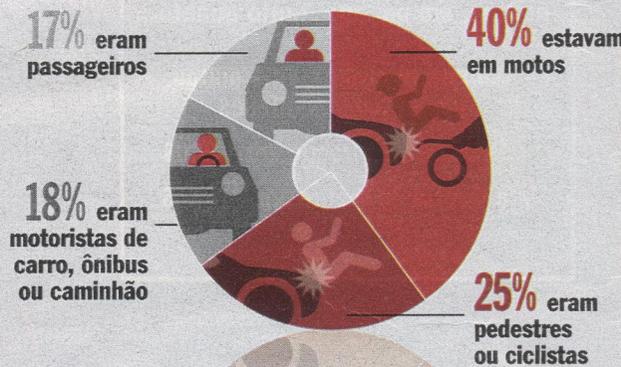
### TOTAL DE MORTOS



## O PERIGO SOBRE DUAS RODAS

Nos últimos doze anos, a frota de motocicletas aumentou 300% mais do que a de carros. Menos seguras do que os automóveis, elas costumam ser o primeiro veículo motorizado de muitos brasileiros que ascenderam socialmente e nunca haviam dirigido antes. Isso explica em parte o crescimento das estatísticas de mortos e, principalmente, de acidentados que ficaram inválidos

### PERFIL DAS VÍTIMAS FATAIS



### INVALIDEZ PERMANENTE\*



\* Paraplegia e tetraplegia, mutilação, perda de qualquer tipo de movimento e lesões neurológicas

- O número de mortes entre motociclistas triplicou desde 2000
- Os pilotos ou passageiros de motos têm 30 vezes mais probabilidade de morrer ou se machucar do que quem anda de carro
- Metade das 7.000 crianças com menos de 7 anos que ficaram inválidas no trânsito em 2012 estava na garupa de motos

## Os jovens são as principais vítimas

Do total de mortos no trânsito em 2012,

**41%** tinham entre 18 e 34 anos de idade. Isso equivale...

...a **2** tragédias como a da Boate Kiss, em Santa Maria, por semana

...ao **dobro** do número de médicos formados anualmente no país

...a **90** em cada 100 000 jovens adultos brasileiros

60 752



2012

## O CAMPEÃO INGLÓRIO

O Brasil tem a quinta maior taxa de mortes no trânsito do planeta, segundo levantamento feito com base no Datasus, do Ministério da Saúde. Se forem consideradas as estatísticas do DPVAT no mesmo período, o país salta para o primeiro lugar (em mortos por 100 000 habitantes)

### 1º BRASIL

31,3

### 2º CATAR

30,1

### 3º EL SALVADOR

23,7

### 4º BELIZE

23,6

### 5º VENEZUELA

23,4

Fontes: Mapa da Violência do Centro Brasileiro de Estudos Latino-Americanos, com números da OMS, e seguradora DPVAT

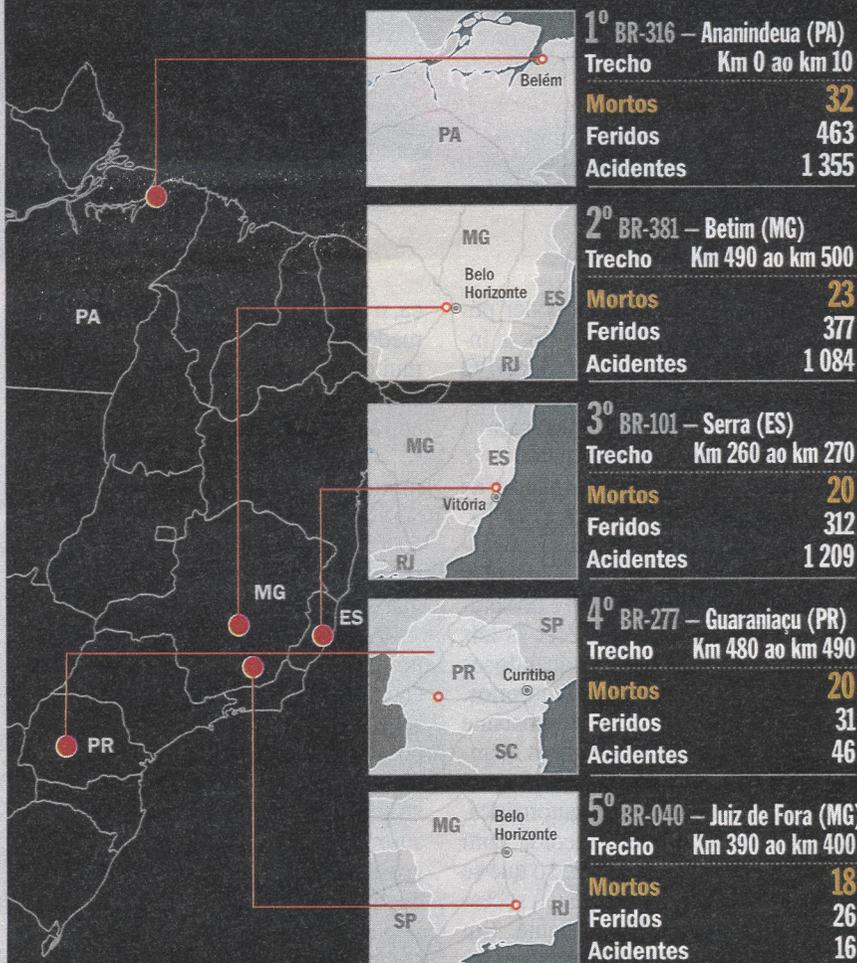


RAIMUNDO PACCO

**Travessia de risco** No trecho mais perigoso, em Belém, os pedestres ignoram a passarela, os motoristas não reduzem a velocidade e os retornos são mal planejados

## AS ESTRADAS DA MORTE

Os trechos mais letais das rodovias federais em 2012





relacionado à ineficiência do poder público na aplicação das leis e à nossa inclinação cultural para burlar regras. O segundo tem sua origem no foco excessivo em soluções arrecadatórias para o trânsito — multas, essencialmente — e quase nenhuma atenção à formação de motoristas e pedestres.

Um estudo recente do Centro de Pesquisa Jurídica Aplicada da Fundação Getúlio Vargas revelou que 82% dos brasileiros acham fácil desobedecer às leis no país. E o fazem mesmo quando os maiores prejudicados são eles próprios. Uma fiscalização eficiente e constante teria o poder de fazer os cidadãos abandonar as condutas de risco até que a postura responsável se tornasse automática. Foi o que ocorreu, em certa medida, com o uso do cinto de segurança. E é o que se tem tentado, até agora com pouco sucesso, com a embriaguez ao volante. Em 2008, quando entrou em vigor a Lei Se-

ca, o impacto positivo foi imediato. Com medo de serem pegos no bafômetro, muitos motoristas deixaram de conduzir depois de beber. Como consequência, no ano seguinte houve uma redução de quase 4000 pedidos de indenização por morte ao DPVAT. Bastou os motoristas descobrirem que não eram obrigados a soprar o bafômetro e que as blitz eram previsíveis para a curva de mortes retornar a trajetória ascendente.

A nova versão da Lei Seca, aprovada no fim do ano passado, permite a punição dos condutores embriagados mesmo sem o bafômetro. Em muitas capitais, porém, só são realizadas operações policiais durante a noite ou nos fins de semana. Em cidades pequenas, por sua vez, as autoridades frequentemente fazem vista grossa para as infrações de trânsito porque puni-las é considerado uma medida impopular — apesar de benéfica para a população. Esse paradoxo explica o au-

### EM NOME DOS PAIS

O empresário Milton Fior, de 53 anos, e sua mulher, Normélia, de 50, de Porto Alegre, consideravam ter cumprido a sua missão com as filhas, a advogada **RAQUEL** e a médica **BÁRBARA FIOR**, de 28 e 24 anos, e preparavam-se para conhecer o mundo a dois. A um mês da formatura de Bárbara, no início deste ano, porém, o carro em que viajavam foi atingido por uma picape que vinha na direção contrária a 196 quilômetros por hora, no interior do estado. As irmãs contrataram perícia particular, e o motorista da picape, Helmuth Horst, foi denunciado por homicídio doloso. “A nossa luta, agora, é para que ele vá a júri popular até o ano que vem”, diz Raquel

## APOSENTADORIA PRECOCE

O limpador de vidros **DAVID SANTOS DE SOUSA**, de 21 anos, teve o braço decepado por um carro que o atingiu na Avenida Paulista, em março deste ano. A polícia diz que o motorista, Alex Siwek, estava bêbado. Desde então, Sousa, que guarda a bicicleta usada no dia do acidente, está desempregado e chegou a ficar sem dinheiro até para pagar o ônibus para ir à fisioterapia. Em junho, começou a receber uma aposentadoria por invalidez da Previdência e, no mês passado, uma empresa de próteses deu a ele um braço biônico, que lhe devolverá parte dos movimentos. "Pela minha fé, eu o perdoo, mas assim mesmo ele deve prestar contas à Justiça", diz Sousa sobre Alex



## OS PECADOS DOS MOTORISTAS

**98%** dos acidentes de trânsito são causados por erro ou negligência humana. A seguir estão as principais falhas cometidas pelos brasileiros nas ruas e estradas



### 1º Usar o celular ao volante

Ler uma mensagem de texto com o carro a 60 km/h equivale a percorrer 76 metros às cegas

### 2º Dirigir alcoolizado

Em **21%** dos acidentes, pelo menos um dos condutores havia bebido



### 3º Dirigir colado na traseira do carro à frente

Responde por **12%** dos acidentes registrados nas rodovias federais

### 4º Dirigir acima da velocidade permitida

**12%** dos acidentes são resultado dessa infração



### 5º Deixar de ligar a seta

Trocar de faixa sem ligar o sinalizador obriga o motorista na pista ao lado a frear bruscamente, às vezes sem tempo hábil para evitar a batida



### 6º Deixar de usar o cinto de segurança

Em uma colisão frontal a 60 km/h, um passageiro que viaja no banco de trás sem cinto é arremessado com um peso equivalente a 1 000 quilos, esmagando quem está na frente



### 7º Não fazer a manutenção do veículo

A falta de cuidados mecânicos causa o dobro dos acidentes provocados por ultrapassagens proibidas

## ELE FEZ TUDO CERTO

Numa sexta-feira de julho de 2011, o administrador de empresas paulista Vitor Gurman, de 24 anos, pegou carona com um amigo para ir a uma festa, porque não queria voltar dirigindo depois de beber. Divertiu-se e, na madrugada, preferiu seguir caminhando para casa. Um Land Rover conduzido pela nutricionista Gabriella Guerreiro invadiu a calçada e o atingiu. Assim como Vitor, ela voltava de uma noite de diversão e admitiu que havia bebido.

O administrador morreu cinco dias depois. “Meu sobrinho adotou a conduta de quem preserva a própria vida e a dos demais. A pessoa que o matou fez exatamente o contrário”, diz **NILTON GURMAN**, que fundou a ONG Não Foi Acidente para defender punições mais duras para os crimes de trânsito



PAULO VITALE

mento no número de vítimas envolvendo motos. A situação é mais grave no Nordeste, de onde vieram, em 2012, 27% dos pedidos de indenização por morte no trânsito, metade dos quais envolvendo motos. Para os cidadãos que deixaram de ser pobres recentemente, a estreia no mundo dos veículos motorizados se dá sobre duas rodas. Raros são os que se inscrevem em uma autoescola para tirar a carteira de habilitação. Os prefeitos são coniventes com essa irregularidade nas cidades pequenas ou nas periferias das metrópoles. “O resultado é que há muita gente conduzindo as motos como se fossem bicicletas ou jegues”, diz o economista Carlos Henrique Carvalho, do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea). Uma cena comum é a da família inteira — pai, mãe e filhos pequenos — espremida sobre uma moto, sem capacetes. Não por acaso, o Nordeste é campeão nacional em número de vítimas com menos de 7 anos sobre motocicletas. A maior unidade de emergência médica da região, o Hospital da Restaura-

ção, no Recife, chegou a ter neste ano 80% dos leitos ocupados por acidentados. “O perfil das cirurgias de urgência mudou. Nos anos 80 e 90, atendíamos principalmente feridos por peixeiros e tiros. Agora, as motos são o maior vetor. Trata-se de uma epidemia”, diz Miguel Arcanjo, diretor do hospital.

Um estudo coordenado por Carvalho, do Ipea, estimou em 40 bilhões de reais o prejuízo anual causado pelos acidentes. Esse valor é composto de despesas hospitalares, danos ao patrimônio, benefícios previdenciários pagos às vítimas ou a seus dependentes e perda do potencial econômico de cidadãos no auge de sua produtividade — nada menos que 58% dos mortos, segundo os dados do DPVAT, têm entre 18 e 44 anos. O foco nas campanhas publicitárias de “conscientização”, como faz o governo federal, não é suficiente para frear a perda de vidas. É preciso treinar melhor os motoristas e forçá-los a respeitar as regras de trânsito, como demonstram as experiências bem-sucedidas mundo afo-

ra. A Austrália, por exemplo, tem um dos melhores sistemas de habilitação do mundo. Para tirarem carta, os australianos devem frequentar 120 horas de aulas práticas. No Brasil, são menos de vinte horas. Os australianos, depois de passar no teste, enfrentam inúmeras restrições até que se provem totalmente aptos a dirigir. Eles têm direito à habilitação a partir dos 16 anos, mas até os 18 só lhes é permitido dirigir de dia e acompanhados de um adulto, além de não poderem levar nenhum outro passageiro. Dos 18 aos 22 anos, os australianos não podem jamais ser flagrados bêbados ao volante. Se isso acontecer, eles perdem a carteira e só podem obter outra depois de um ano. Assim, formam-se motoristas hábeis e prudentes. No Brasil, a primeira habilitação tem status de provisória durante um ano, mas as regras são frouxas. Mesmo que o motorista cometa uma infração grave ou duas médias nesse período, sua única punição é ter de voltar para a autoescola.

Se a Austrália se destaca na educação dos motoristas, do exemplo francês



**UMA PRÁTICA COMUM E PERIGOSA**

Em 2012, Emylly Suellen Cristina da Silva, de 2 anos, morreu depois de cair do colo de um amigo da família, que viajava na garupa de uma moto na cidade pernambucana de Nazaré da Mata. O carro que os atingiu seguia em alta velocidade, e o motorista nem sequer parou para prestar socorro. “A gente nunca imagina que essas coisas vão acontecer com a gente”, diz Josefa da Silva, bisavó da garota, que contratou o mototáxi para levá-la até o endereço onde **ÉLIDA DA SILVA**, mãe da criança, se encontrava. “Nunca mais terei a Emylly de volta”, diz Élida. O Nordeste tem o maior índice de mortes de crianças na garupa de motos do país

LEO CALDAS



**DE ARREPIAR**  
Sem capacete e sem poder se segurar na moto, uma mulher transporta um bebê em Tabatinga (AM), em março deste ano

MANOEL MARQUES

aprende-se a importância de tratar com rigor os crimes de trânsito. Quatro em cada dez condenações na Justiça francesa são relacionadas a crimes de trânsito — lá, negligência que resulta em acidente com morte dá cadeia. No Brasil, raros são condenados e presos por isso. Uma das exceções é o psicólogo Eduardo Paredes, da Paraíba, condenado a doze anos de prisão em março passado por homicídio doloso (com intenção de matar). Em 2010, Paredes, embriagado, matou a defensora pública Fátima Lopes ao avançar um sinal vermelho. O motorista chegou a ser preso, mas, por ser réu primário, foi solto. Cinco meses depois, atropelou e matou mais uma pedestre. Paredes cumpre pena em regime fechado e não poderá recorrer em liberdade. Sua condenação é um sinal de que a sociedade brasileira e, por extensão, a Justiça começam a avaliar que dirigir bêbado em alta velocidade não é muito diferente de dar tiros a esmo com um revólver em uma praça. Muitos amigos e familiares de vítimas não aceitam mais



HUMBERTO MICHELCTIUK

que a perda de seus entes queridos seja considerada uma fatalidade, um simples azar do destino. Essa nova noção está sintetizada no nome da ONG Não Foi Acidente, criada em homenagem ao jovem administrador Vitor Gurman, que morreu atropelado numa calçada de São Paulo, em 2011. “Meu sobrinho nem sequer entrou nas estatísticas oficiais de vítimas do trânsito porque não faleceu na hora, mas cinco dias depois, no hospital”, diz Nilton Gurman, tio de Vitor, cujo atestado de óbito contém apenas a informação de que morreu de falência de múltiplos órgãos. Esse exemplo ajuda a entender por que os dados do governo não dão a real dimensão da tragédia no trânsito brasileiro. “O governo tem consciência dessa falha na base de dados e tentará corrigi-la”, diz o ministro das Cidades, Aguinaldo Ribeiro, cuja pasta cuida das políticas de trânsito. O número de acidentados ou seus familiares que a cada ano pedem indenização ao DPVAT é uma fonte de dados mais precisa, e põe o trânsito como a segunda maior causa de morte no país, atrás de doenças circulatórias. Em dezesseis anos, a Guerra do Vietnã foi menos letal para as fileiras dos Estados Unidos do que o vai e vem de veículos e pedestres consegue ser em um ano para o Brasil. O trânsito é o nosso Vietnã. ■

**COM REPORTAGEM DE ANDRÉ ELER, KALLEO COURA E TAMARA FISCH**

## SEM FÉ NA JUSTIÇA

Bêbado e dirigindo a uma velocidade de 173 quilômetros por hora, o então deputado estadual Fernando Ribas Carli Filho atingiu o carro em que seguiam Gilmar Rafael Yared, de 26 anos, e Carlos Almeida, de 20, em Curitiba. Os dois morreram na hora. Carli Filho estava com a carteira suspensa por causa dos 130 pontos que colecionava no prontuário. “Acreditamos que ele será condenado, mas duvidamos que vá preso”, diz **GILMAR YARED**, pai de uma das vítimas. “Todos os dias, nós, brasileiros, recolhemos uma quantidade enorme de mortos dos asfaltos. Isso tem de ter fim”, diz sua mulher, **CHRISTIANE**

## DE FRENTE PARA O JÚRI

*O psicólogo Eduardo Paredes, condenado na Paraíba a doze anos por homicídio doloso, é um dos raros motoristas presos*



NALVA FIGUEIREDO/CORREIO DA PARAIBA