

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS
CENTRO DE ESTUDOS DE CRIMINALIDADE E SEGURANÇA PÚBLICA
CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO EM ESTUDOS DE CRIMINALIDADE E
SEGURANÇA PÚBLICA**

Ana Paula Brito Vila Nova

**RETRATO DA VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO EM MINAS GERAIS: AS VÍTIMAS
OCULTAS DE BELO HORIZONTE**

**Belo Horizonte
2016**

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS
CENTRO DE ESTUDOS DE CRIMINALIDADE E SEGURANÇA PÚBLICA
CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO EM ESTUDOS DE CRIMINALIDADE E
SEGURANÇA PÚBLICA**

Ana Paula Brito Vila Nova

**RETRATO DA VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO EM MINAS GERAIS: AS VÍTIMAS
OCULTAS DE BELO HORIZONTE**

Trabalho de conclusão de curso apresentado para obtenção de título de Especialista em Segurança Pública do Centro de Estudos em Criminologia e Segurança Pública da Universidade Federal de Minas Gerais.

Orientador: Prof. Dr. Braúlio Figueiredo Alves da Silva

**Belo Horizonte
2016**

ANA PAULA BRITO VILA NOVA

**RETRATO DA VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO EM MINAS GERAIS: AS VÍTIMAS
OCULTAS DE BELO HORIZONTE**

Monografia aprovada como requisito parcial para obtenção do título de Especialização em Estudos Criminalidade e Segurança Pública, Centro de Estudos em Criminologia e Segurança Pública da Universidade Federal de Minas Gerais, pela seguinte banca examinadora:

Prof. Dr. Braúlio Figueiredo Alves da Silva (UFMG)
Professor Orientador

Prof. Dr. Frederico Couto Marinho (UFMG)
Professor examinador

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	4
1 PANORAMA DA VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO	7
1.1 NO BRASIL.....	7
1.2 MINAS GERAIS	10
1.3 BELO HORIZONTE	12
2. AS VÍTIMAS OCULTAS	15
3. MEDTRANS	18
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	25
ANEXOS	27

INTRODUÇÃO

O trânsito é responsável por considerável parte das mortes no Brasil. No ano de 2012, segundo os dados divulgados no Mapa da Violência (WAISELFISZ, 2014) mais de 46 mil pessoas perderam a vida em acidentes ocorridos no trânsito brasileiro.

A violência no trânsito tem preocupado a todos e, desta forma, acabou se constituindo como objeto de análise em diversas áreas do conhecimento como o Direito, a Psicologia, as Ciências Sociais (Antropologia, Sociologia, Ciência Política), Economia entre outras. Contudo, o maior número de pesquisas é voltado para analisar o impacto desta nos custos governamentais com saúde pública, em decorrência do considerável gasto com esse serviço mediante as políticas públicas de trânsito.

Com a entrada em exercício do Código Brasileiro de Trânsito em 1997 e diversas campanhas de conscientização criadas em sua decorrência, o número de mortes no trânsito obteve redução significativa até o ano de 2001. Porém, conforme os indicadores do Mapa da Violência (WAISELFISZ, 2014), após 2002, voltaram a crescer o número de mortos e feridos diretamente envolvidos nos acidentes. Em Belo Horizonte, conforme dados da Secretaria de Defesa Social de Minas Gerais–SEDS/MG houve uma redução no ano de 2015.

Trata-se de um tema abordado no âmbito das Ciências Sociais e Sociais Aplicadas, em destaque para a Sociologia, para a Economia e para a Ciência Política, devido os acidentes de trânsito causarem considerável impacto, especialmente financeiro, nas políticas públicas de saúde e de trânsito e nas contas do Estado. No âmbito das Ciências Sociais, esta discussão vem ganhando espaço, necessitando, contudo, da ampliação dos debates e pesquisas relacionadas a este objeto. Trata-se ainda de um tema atual e polêmico, que envolve pesquisadores de diversas áreas do saber.

Os estudos sobre violência no trânsito têm como prerrogativa contribuir para a ampliação do saber, gerando uma maior compreensão desses processos e uma série de pesquisas e materiais, o que nos permite expandir a quantidade de dados significativos disponível. Serve também para aproximar o meio acadêmico da comunidade e analisar a singularidade que cerca as vítimas ocultas e quais efeitos a violência no trânsito tem sobre seu cotidiano.

Segundo Soares (2004), por trás de cada vida envolvida em acidentes de trânsito, há várias histórias, muitas trajetórias de vida e a dor da perda envolvida. Apesar de vidas se acabarem em acidentes, os parentes e amigos permanecem vivos e em alguns casos a vítima sobrevivente ficando com sequelas. Somado a isto, podemos encontrar diversas vidas marcadas pela dor, tristeza e saudades que não entram nas estatísticas oficiais como vítimas. Soares (2004) ressalta, devido ao fato de estarem vivas, que estas pessoas são denominadas “vítimas ocultas”, ocultas pelo fato de serem invisíveis para o Estado, vítimas estas que são familiares, parentes e amigos das vítimas diretas. Este trabalho levará em conta as vítimas ocultas das vítimas diretas fatais de acidentes de trânsito.

As mortes no trânsito ocorrem inesperadamente e, em sua maioria, interrompem um ou mais ciclos de vida, não dando chances para um preparo emocional, psicológico, econômico e social para as pessoas impactadas com o acidente repentino e, com isto, contribuindo para a criação de possíveis traumas e problemas de outra ordem.

A presente pesquisa científica buscou-se identificar, compreender e dar visibilidade as vítimas ocultas da violência no trânsito de Belo Horizonte atendidas no Núcleo de Mediação Restaurativa do Trânsito – MEDTRANS na Delegacia Especializada de Acidentes de Veículos- DEAV/DETRAN.

Com intuito de subsidiar e contribuir para o debate sobre a violência no trânsito, bem como possibilitar à discursão de políticas públicas para as vítimas ocultas, sob uma visão crítica.

O primeiro capítulo abordará o panorama da violência no trânsito no mundo, Brasil e em Minas Gerais através de dados estatísticos de fontes oficiais que possibilitam analisar a dimensão da realidade.

No segundo capítulo, traz as contribuições do livro “*As Vítimas Ocultas da violência na cidade do Rio de Janeiro*”, que analisou no ano de 2003, as vítimas indiretas de mortes violentas, dando-as visibilidade e propiciando amplo debate sobre tema, como também esta pesquisa científica.

Já no terceiro capítulo, apresenta a política pública do DETRAN-MG, o Núcleo de Mediação Restaurativa do Trânsito – MEDTRANS, que atua oferecendo apoio psicológico e com orientações que ajudam as vítimas diretas e indiretas de acidente de trânsito na cidade de Belo Horizonte-MG.

1 – PANORAMA DA VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO

O trânsito é um dos principais responsáveis pelas mortes no Brasil e no mundo, antes de adentrar nos dados estatísticos, faz-se necessário a definição de acidente de trânsito.

Uma das concepções, Souza *et al* apud Andreia dos Santos (2010), estabelecem que acidente de trânsito é “todo evento que provoque dano e envolva um veículo, a via, a pessoa humana e/ou animais e que, para se caracterizar, tem a necessidade da presença de pelo menos dois desses fatores”, Santos (2010) ressalta que ainda é possível pensar em acidentes como eventos aleatórios, isto é, contra a vontade do agente que o causa. Em face de outra análise, Souza *et al.* (2007: p.34) ressalta que, no Brasil, trabalha-se com a definição de acidente como um evento não intencional, mas que pode ser evitado e que causa lesões físicas e emocionais.

Outro fator relevante que o acidente de trânsito pode ter diversas causas, entretanto, o entendimento em relação a elas orietam políticas públicas de redução de mortalidade e de ocorrência de acidentes (Santos 2010).

Em 2014, na tentativa de modificar a triste realidade da violência no trânsito o Observatório Nacional de Segurança Viária – ONSV, a AMBEV S.A e a FALCONI Consultores de Resultados divulgaram o Retrato da Segurança Viária no Brasil, um relatório com dados da violência no trânsito e possíveis embasamentos para sua melhoria, onde:

apesar dos meios de comunicação nos mostrar diariamente episódios que se somam à epidemia de mortes no trânsito que acomete o Brasil e o mundo, a real dimensão desse problema muitas vezes nos escapa e nos choca quando somos confrontados com ela. Os Acidentes de trânsito são a 9ª maior causa de óbitos no mundo e podem alcançar a 7ª posição dentro de menos de duas décadas. (Retrato da Segurança Viária, 2014 p.5¹)

Diante desta realidade, conforme o Retrato da Segurança Viária (2014, p.11) 3.400 pessoas morrem em acidentes de trânsito por dia em todo o mundo, em 2010. Com intuito de reduzir esta triste realidade, se desenhou uma importante proposta, baseada “*Década de Ação pela Segurança no Trânsito*” da Organização das Nações Unidas – ONU, o “*Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária para*

¹ Disponível em <<http://iris.onsv.org.br/portaldados/downloads/retrato2014.pdf>> . Acesso em 04 de outubro de 2016.

a *Década 2011-2020*”. Onde ações de prevenção são desenvolvidas nos países com o intuito de redução de mortes no trânsito.

Em 2010, o Instituto Avante Brasil realizou levantamento mundial sobre mortes no trânsito, em termos absolutos o Brasil ocupa a 4º posição, conforme Tabela 1²:

Tabela 1

Países com maiores números absolutos de morte no trânsito - 2010							
Ranking	País	Posição no IDH	População estimada ¹	Nº de mortes ²	Taxa de Mortes por 100 mil hab.	Número de veículos registrados	Taxa de mortes por 1 mil veículos
1º	China	101º	1.348.932.032	275.983	20,5	207.061.286	1,33
2º	Índia	136º	1.224.614.272	231.027	18,9	114.952.000	2,01
3º	Nigéria	153º	158.423.184	53.339	33,7	12.545.177	4,25
4º	Brasil ³	85º	194.946.488	42.844	22	64.817.974	0,66
5º	Indonésia	121º	239.870.944	42.734	17,8	72.692.951	0,59
6º	Estados Unidos	3º	310.383.968	35.490	11,4	258.957.503	0,14
7º	Paquistão	146º	173.593.384	30.131	17,4	7.853.022	3,84
8º	Rússia	55º	142.958.156	26.567	18,6	43.325.312	0,61
9º	Tailândia	103º	69.122.232	26.312	38,1	28.484.829	0,92
10º	Irã	76º	73.973.628	25.224	34,1	20.657.627	1,22

Instituto Avante Brasil, PNUD, OMS, Datasus

¹ Os dados populacionais foram extraídos do banco de dados da Divisão de População das Nações Unidas

² As taxas de mortalidade no trânsito foram extraídas dos registros de morte reportados pelos Estados à Organização Mundial da Saúde, dos registros oficiais divulgados por cada país e através de um modelo regressivo para estimar se o número de mortes no trânsito do modificado na publicação Global Status Report on Road Safety 2013.

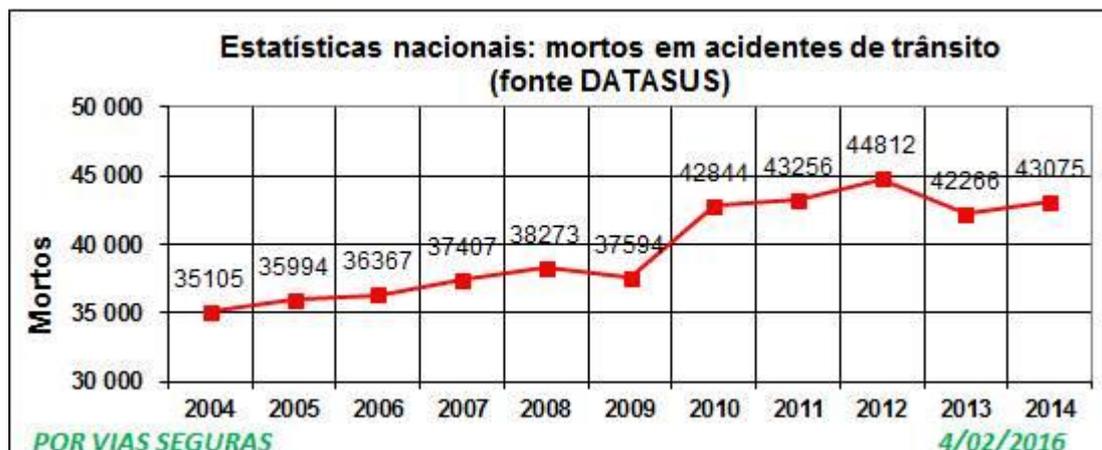
³ Número de mortes no trânsito no Brasil de acordo com os dados oficiais do Datasus, em 2010.

1.1 NO BRASIL

No Brasil, os acidentes de transporte terrestre matam aproximadamente 43 mil pessoas por ano, segundo os dados do Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde (Datasus), do Ministério da Saúde (MS). Representando uma das principais causas de morte no país, ocasionando fortes impactos sobre o orçamento público e a renda das famílias atingidas (IPEA, 2015).

Tabela 2

² Fonte: <https://professorlfg.jusbrasil.com.br/artigos/113704460/mortes-no-transito-brasil-e-o-4-do-mundo>



Fonte: Vias Seguras (2016)³

As rodovias federais correspondem a 20% dos acidentes de trânsito, sendo 8.227 mortos (vítimas diretas), como demonstra a Tabela 3:

Tabela 3 - Quantidade de acidentes nas rodovias federais e de vítimas (2014)

Categoria	Acidentes	Veículos envolvidos	Ilesos	Feridos	Mortos
Com vítimas fatais	6.742	11.954	5.263	7.141	8.227
Com vítimas feridas	62.458	105.122	51.573	93.669	0
Sem vítimas	99.963	184.275	186.388	0	0
Total	169.163	301.351	243.224	100.810	8.227

Fonte: Relatório do IPEA, 2014 / PRF/Ministério da Justiça (MJ), Núcleo de Estatística e Sistema de Informações Gerenciais.

Observando os dados dos acidentes de trânsito, notamos que o estado de Minas Gerais concentra o maior número de mortes em rodovias federais, com 1.162 mortos, conforme Tabela 4:

Tabela 4 - Rodovias fiscalizadas pela PRF por estado: quantidade de acidentes e mortes por estado (2014)

UF	Rodovia federal (km)	Acidentes em 2014	Mortos em 2014	Rodovia federal (%) A	Acidentes (%) B	Mortos em 2014 (%) C
Acre	1.291,7	457	32	1,8	0,3	0,4
Alagoas	789,4	1.530	149	1,1	0,9	1,8
Amazonas	675,7	168	18	1,0	0,1	0,2
Amapá	1.125,8	273	10	1,6	0,2	0,1

³ Disponível em <http://www.vias-seguras.com/os_acidentes/estatisticas/estatisticas_nacionais>. Acesso em 05 de outubro de 2016.

Bahia	6.539,5	10.388	794	9,2	6,1	9,7
Ceará	2.540,7	3.788	291	3,6	2,2	3,5
Distrito Federal	950,3	1.315	46	1,3	0,8	0,6
Espírito Santo	818,1	7.800	278	1,2	4,6	3,4
Goiás	2.843,0	7.111	467	4,0	4,2	5,7
Maranhão	3.426,6	2.614	316	4,8	1,5	3,8
Minas Gerais	5.773,5	21.858	1.162	8,1	12,9	14,1
Mato Grosso do Sul	3.671,0	3.427	226	5,2	2,0	2,7
Mato Grosso	4.063,5	4.460	283	5,7	2,6	3,4
Pará	4.708,3	3.226	195	6,6	1,9	2,4
Paraíba	1.300,0	3.658	183	1,8	2,2	2,2
Pernambuco	2.175,5	7.400	425	3,1	4,4	5,2
Piauí	2.761,4	2.727	228	3,9	1,6	2,8
Paraná	3.979,2	17.157	777	5,6	10,2	9,4
Rio de Janeiro	1.542,5	15.389	533	2,2	9,1	6,5
Rio Grande do Norte	1.628,4	3.671	149	2,3	2,2	1,8
Rondônia	4.956,1	2.698	103	7,0	1,6	1,3
Roraima	1.974,3	309	30	2,8	0,2	0,4
Rio Grande do Sul	6.012,6	14.422	507	8,5	8,5	6,2
Santa Catarina	2.569,7	18.178	537	3,6	10,8	6,5
Sergipe	448,9	1.561	64	0,6	0,9	0,8
São Paulo	1.067,6	12.127	307	1,5	7,2	3,7
Tocantins	1.376,9	1.300	117	1,9	0,8	1,4
Total	71.010,2	169.163	8.227	100,0	100,0	100,0

3

Fonte: Relatório do IPEA, 2014 / PRF/Ministério da Justiça (MJ), Núcleo de Estatística e Sistema de Informações Gerenciais.

Em 2003, o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA divulgou a pesquisa sobre *“Impactos Sociais e Econômicos dos Acidentes de Trânsito nas Aglomerações Urbanas”*. Teve como objetivo identificar e mensurar os custos provocados pelos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas brasileiras. O custo médio por acidente de trânsito foi de R\$8.782,00 (considerando todos os tipos de acidentes); considerando apenas os acidentes com vítimas, o valor médio aumenta para R\$ 35.136,00. Dissociando os custos por grau de severidade, um acidente de trânsito sem vítimas tem um custo médio de R\$3.262,00; com ferido, custo médio de R\$ 17.460,00; e com morte, R\$ 144.143,00 (IPEA, 2003, p. 13).

Esses dados de custos são referentes às vítimas diretas de acidente de trânsito, não sendo contabilizados os custos com as vítimas indiretas ou ocultas. O acidente de trânsito tem especial relevância entre as externalidades negativas produzidas pelo trânsito, não somente pelos custos econômicos provocados, mas, sobretudo, pela dor, sofrimento e perda de qualidade de vida imputada às vítimas, seus familiares e à sociedade como um todo (IPEA, 2003, p. 2).

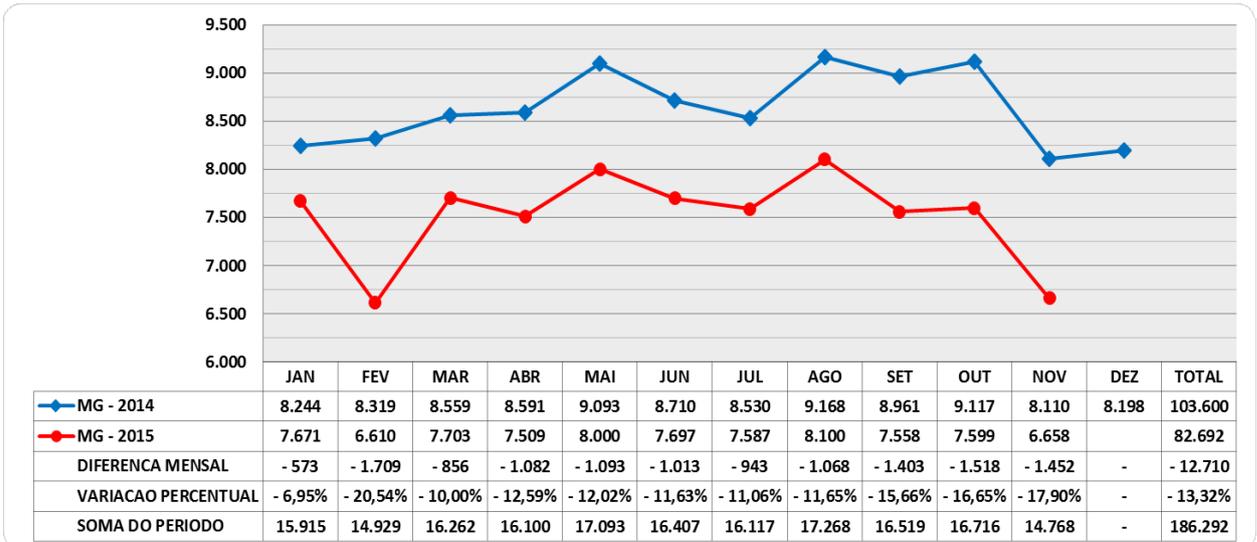
Um acidente de acidente deixa em suas vítimas diretas ou indiretas marcas físicas e emocionais, dor, sofrimento, tristeza, revolta, “injustiças” como também possibilita o surgimento de lutas com o intuito de reverter as extremidades negativas do trânsito, sua violência. O poder político, apesar de esforços de Órgãos Internacionais (como a ONU) e movimentos da sociedade civil (como o ONSV, Não FOI ACIDENTE, entre outros), não tem dado a devida importância para os impactos às vítimas de acidente de trânsito, principalmente as vítimas indiretas, como também na sociedade. Motivo este, que será melhor desenvolvido no capítulo 2 e 3, desta pesquisa como também objeto de outras pesquisas.

1.2 MINAS GERAIS

O estado de Minas Gerais detém a maior malha viária do Brasil, correspondendo a 16% de toda a malha viária do país, sendo 269.546 km de rodovias. Deste total, 7.689 km são de rodovias federais, 23.663 km de rodovias estaduais, e 238.191 km, de rodovias municipais.

Como também, detém um alto índice de acidentes de trânsito e mortes, segundo dados da SEDS/MG, no ano de 2014, no estado de Minas Gerais ocorreram 103.600 acidentes de trânsito com vítima, e no ano de 2015 (não contabilizando o mês de dezembro) foram 82.692, demonstrado no Gráfico 1..

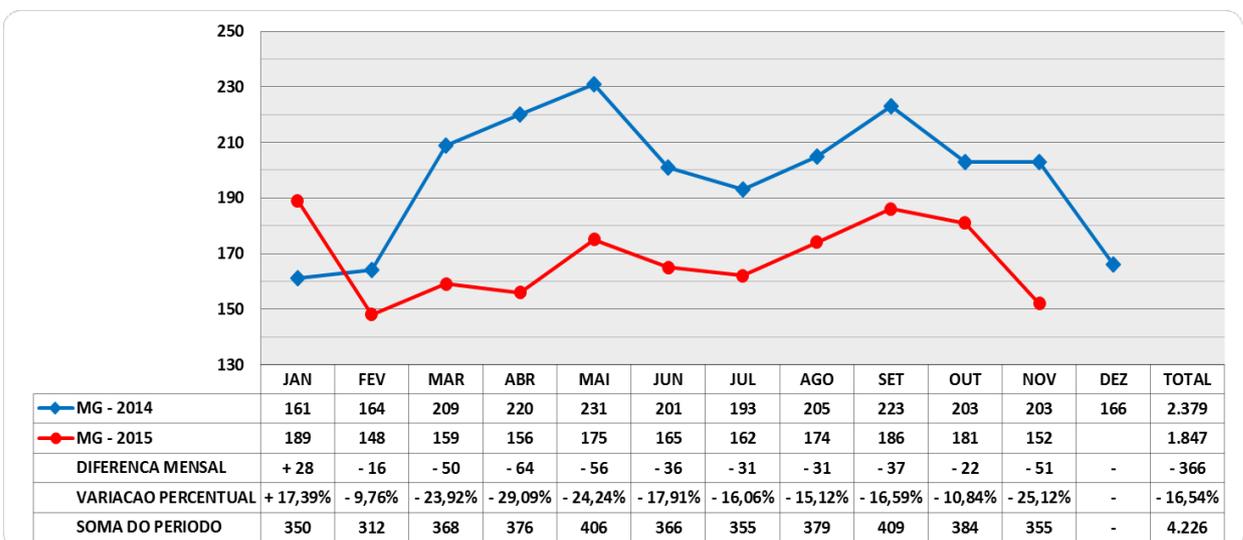
Gráfico 1 - Registros de acidentes de trânsito com vítima no estado de Minas Gerais – Valores absolutos e variação percentual mensal – 2014- 2015.



Fonte: CINDS/SEDS Monitoramento de Acidentes de Trânsito-BH/MG 2014/2015

Já os acidentes de trânsito com vítimas fatais, vitimizaram no ano de 2014 2.379 pessoas. Em 2015 (não contendo os dados do mês de dezembro) houve uma queda, porém, ainda, com alto índice onde 1.847 pessoas perderam a vida em estradas mineiras, como demonstra Gráfico 2:

Gráfico 2- Registros de acidentes de trânsito com pelo menos uma vítima “fatal” no estado de Minas Gerais – Valores absolutos e variação percentual mensal – 2014-2015.

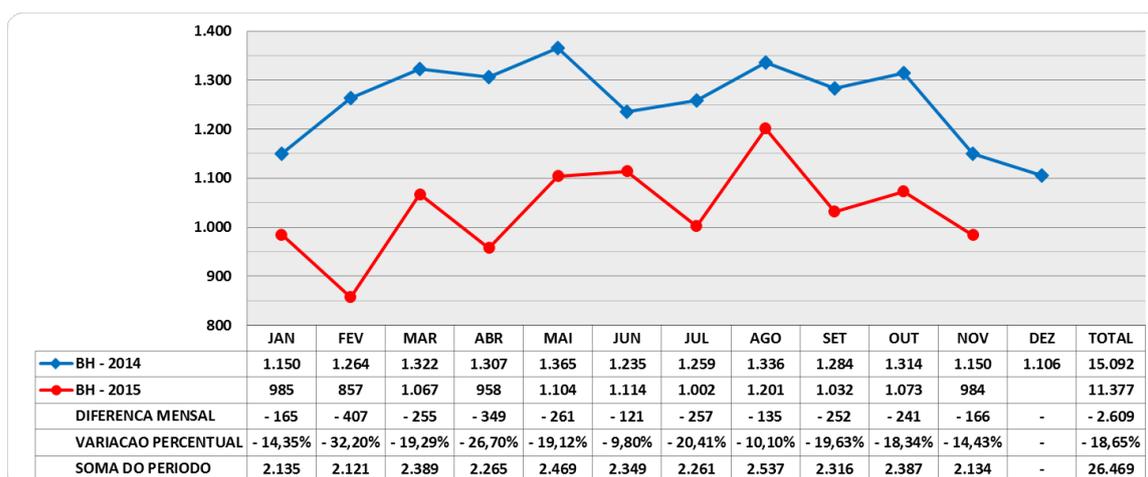


Fonte: CINDS/SEDS Monitoramento de Acidentes de Trânsito-BH/MG 2014/2015

1.3 BELO HORIZONTE-MG

No município de Belo Horizonte, cidade de análise desta pesquisa, de acordo com relatório de diagnósticos de acidentes de trânsito realizado pela SEDS, dos acidentes ocorridos na referida cidade no período de 2014-2015, observamos a ocorrência em 2014, de 15.092 acidentes de trânsito com vítimas, e em 2015 (sem dados referente à dezembro), de 11.377 acidentes com vítimas, Gráfico 3.

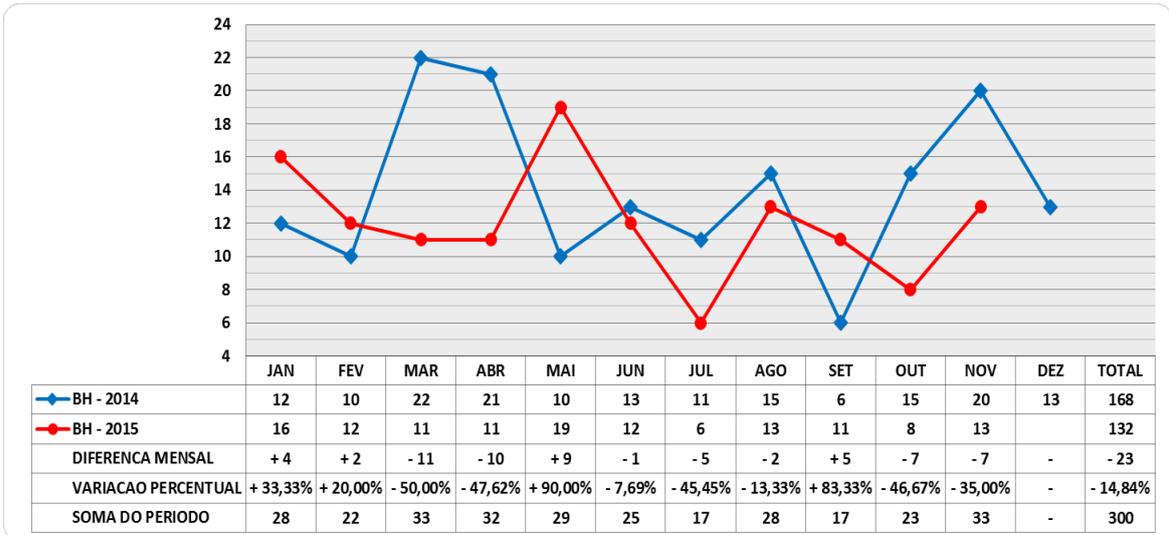
Gráfico 3 - Registros de acidentes de trânsito com vítima em Belo Horizonte – Valores absolutos e variação percentual mensal – 2014-2015



Fonte: CINDS/SEDS Monitoramento de Acidentes de Trânsito-BH/MG 2014/2015

Em relação às vítimas fatais, verificou-se 168 mortes em 2014, e em 2015 assim como ocorreu nas estatísticas do estado de Minas Gerais, houve uma queda da vitimização, com 132 vítimas fatais (dados que levam em consideram o mês de dezembro do 2015), conforme Gráfico 4.

Gráfico 4 - Registros de acidentes de trânsito com pelo menos uma vítima “fatal” em Belo Horizonte – Valores absolutos e variação percentual mensal – 2014-2015.



Fonte: CINDS/SEDS Monitoramento de Acidentes de Trânsito-BH/MG 2014/2015

Para compreender quem são as vítimas fatais em acidentes de trânsito em Belo Horizonte, a Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte – BHTRANS em parceria com o Departamento de Trânsito de Minas Gerais – DETRAN/MG divulgaram dados referente aos anos de 2012 e 2013, como mostra a Tabela 5, em ambos os anos a maioria das vítimas fatais (vítimas diretas) eram pedestres.

Tabela 5 – Vítimas fatais (vítimas diretas) por tipo de envolvimento nos acidentes de trânsito

TIPO	ANO 2012	ANO 2013	Var %
CONDUTOR	30	19	-36,7%
PASSAGEIRO	16	28	75,0%
PEDESTRE	77	60	-22,1%
CICLISTA	5	6	20,0%
MOTOCICLISTA	50	55	10,0%
OUTRO	0	0	0,0%
NÃO INFORMADO	1	2	100,0%
TOTAL	179	170	-5,0%

Fonte: Relatório de Acidentes de Trânsito com vítima em Belo Horizonte, 2013, BHTRANS

Em sua maioria do sexo masculino, entre 30 a 59 anos e os acidentes ocorram nas ruas/avenidas/vielas de Belo Horizonte, como observamos na Tabela 6, abaixo:

Tabela 6 – Perfil das vítimas fatais (vítimas diretas) em Belo Horizonte nos anos 2012 e 2013

SEXO	ANO 2012	ANO 2013	VARIAÇÃO
MASCULINO	141	135	-4%
FEMININO	35	32	-9%
NÃO INFORMADO	3	3	0%
TOTAL	179	170	-5%
FAIXA ETÁRIA	ANO 2012	ANO 2013	VARIAÇÃO
0A 9 ANOS	2	2	0%
10 A 12 ANOS	0	2	-
13 A 17 ANOS	10	8	-20%
18 A 29 ANOS	59	51	-14%
30 A 59 ANOS	69	69	0%
60 ANOS OU MAIS	25	20	-20%
NÃO INFORMADO	14	18	29%
TOTAL	179	170	-5%
VIA	ANO 2012	ANO 2013	VARIAÇÃO
MUNICIPAL	142	130	-8%
RODOVIA ESTADUAL	4	2	-50%
RODOVIA FEDERAL	33	38	15%

Fonte: Relatório Acidentes de Trânsito com vítimas no município de Belo Horizonte – 2013 - BhTrans

2 – AS VÍTIMAS OCULTAS

A violência no trânsito deixa marcas em suas vítimas diretas e indiretas, e mesmo com os esforços para reduzir os números de vítimas fatais, ainda, nos deparamos com uma triste realidade. Como percebemos nos dados estatísticos do capítulo anterior, que a cada dia perdem-se pais, mães, irmãos, irmãs, tios, tias, filhos, filhas, esposos, esposas, parentes e amigos. Pessoas, que para o poder público se transformam em dados, estatística, mais uma demanda para polícias e poder judiciário, mas para aqueles que conviviam ficam a dor, tristeza que jamais enquadraram em nenhum registro a ser mensurado.

As mortes no trânsito ocorrem de forma inesperadas, ocasionando vítimas, lesões físicas e/ou emocionais, danos morais e/ou materiais, uma triste realidade que a cada dia, atinge pessoas em todo o mundo. Mesmo nos deparando com índices altíssimos de violência no trânsito, ainda é desconhecido ou sem visibilidade, a realidade, ou melhor, quem são as pessoas (vítimas indiretas ou ocultas) que necessitam continuar suas vidas a partir da perda de pessoas vítimas de acidente de trânsito (vítimas diretas).

O trabalho pioneiro na busca de compreender o cotidiano e as lesões físicas e emocionais destas pessoas foi o trabalho científico dos pesquisadores e sociólogos Gláucio Soares, Dayse Miranda e Dorian Borges desenvolvido na cidade do Rio de Janeiro, que investigou sobre a figura das vítimas ocultas da violência na respectiva cidade, que deu origem ao livro “*As Vítimas Ocultas da violência na cidade do Rio de Janeiro*” publicado em 2006.

Estudo este, que buscou conhecer as vítimas invisíveis para sociedade civil e poder público, isto porque, pouco se conhece sobre os familiares, parentes e amigos que perderam suas familiares vítimas da violência no trânsito, como também como reagem e sentem a perda dos entes queridos (Soares, Miranda e Borges, 2006 *apud* Procópio, 2016).

O livro que retrata sob o enfoque multidisciplinar, transitando pela psiquiatria, a psicologia, a sociologia, a saúde pública, a antropologia e a ciência política quem são; como vive, como reage a dor, perda e a (in) justiça; além de propiciar uma discussão para a criação de políticas públicas para estas vítimas indiretas. Analisa as mudanças no cotidiano dessas pessoas, as frustrações dos que buscam (ram) em vão a ajuda de órgãos públicos.

Segundo Julita Lemgruber que subescreve na contracapa do livro, a obra vem dar visibilidade às vítimas ocultas e lembrar-nos que não podemos mais considerar normais os espantosos índices de mortes violentas, nem ignorar os dramas sofridos pelas vítimas ocultas.

Dramas estes, conforme expresso no prefácio por Ignacio Cano, que muitas destas vítimas ocultas se recusam a falar (sobre a morte do ente querido), na vã esperança de que ao tentar evitar a lembrança fará a dor desaparecer. Outras, ao menos, rezam, procurando no além o sentido que lhes é negado na nossa realidade.

Soares, Miranda e Broges (2006) ressalta a dificuldade de se calcular o número de vítimas ocultas, isto porque, há parentes e amigos que são muito atingidos pela morte de um ente querido; há outros que reagem melhor, havendo, inclusive, os que são afetados ou quase não o são. Os autores salientam que uma estimativa conservadora nos daria três pessoas diretamente atingidas e outras tantas afetadas significativamente.

Com base na estimativa dos autores, no Brasil, em 2014 tivemos aproximadamente 43 mil mortes no trânsito, ocasionando por volta de 129 mil vítimas indiretas ou ocultas; já em Minas Gerais, com os dados do ano de 2015 são 1.847 vítimas diretas tendo assim, 5.541 vítimas indiretas; e em Belo Horizonte as 132 vítimas fatais deixam 396 vítimas indiretas - ocultas.

Uma realidade preocupante e invisível aos olhos de boa parte da sociedade assim como o poder público. Quando ocorrem tragédias de grande repercussão, como os atentados de 11 de setembro de 2001 nos Estados Unidos, que vitimou 2.996 pessoas; o incêndio na Boate Kiss em Santa Maria-RS em 27 de janeiro de 2013, com cerca de 240 vítimas fatais; ou a recente queda do avião da companhia aérea boliviana Lamia no dia 29 de novembro de 2016, que levava o time de futebol da Chapecoense à cidade colombiana de Medellin, deixando 71 vítimas fatais trazem grande comoção.

Tragedias como estas, visibiliza as vítimas ocultas (familiares, parentes e amigos das vítimas diretas) e o luto tornar-se coletivo por meio do acompanhamento dos rituais de despedidas, como também desperta a importância da validação da sua dor. Exemplos trágicos como o ocorrido com a equipe da Chapecoense, mesmo que de forma artificial nos coloca frente à dura realidade que as vítimas ocultas vivenciam.

Os meios de comunicação retrataram momentos de desesperos e grande

comoção, como durante uma entrevista ao canal de televisão a mãe do goleiro Danilo (vítima fatal) em meio a sua dor, pergunta para o repórter como ele se sente ao perder vários amigos; retrata um pouco o sentimento expressado pelas vítimas ocultas que participaram da pesquisa na cidade do Rio de Janeiro.

As vítimas ocultas podem desenvolver, conforme investigado no livro “*As vítimas ocultas*”, Desordem de Estresse Pós-Traumático (DEPT), normalmente identificada por profissionais da área de saúde e psicologia, sendo essa desordem uma resposta a um acontecimento inesperado, irreversível e traumático, como os acidentes de trânsito.

Outro fator que ocasiona estresse é o Estado. Desde contato inicial com a polícia até a burocracia da morte. As mortes violentas colocam familiares e amigos em contato direto com o Estado. Hospitais, polícia, tribunais entre outros são dimensões da esfera pública que podem integrar o processo traumático (Soares, Miranda e Borges, 2006, p. 164).

Diferentemente do que ocorre em países industrializados onde o Estado funciona como auxiliar e amparo, segundo encontrado nas falas dos entrevistados na pesquisa no Rio de Janeiro, o Estado tem funcionado como obstáculo, como fonte de violência e morte, como braço do crime (Soares, Miranda e Borges, 2006, p. 164).

Isto ocorre em decorrência do distanciamento nos atendimentos as vítimas ocultas, onde as instituições estatais são impessoais, guiadas por procedimentos legais, justamente no momento em que os que vivem o trauma estão mais desorientados e sem elementos racionais seguros para se relacionar com estas instituições e seus códigos (Soares, Miranda e Borges, 2006, p.164-165).

Procedimentos legais e burocráticos que acarretam maior sofrimento. Em alguns casos as vítimas ocultas, são obrigadas a lutar sozinhas por mudança, por investigação, punição e com isso participam e criam campanhas/associações de conscientização como também recolhem assinaturas para um abaixo-assinado que pretende impor medidas que possam tentar impedir que aconteçam novas tragédias/acidentes e menos pessoas sejam vitimadas pelos acidentes de trânsito.

3 – NÚCLEO DE MEDIAÇÃO RESTAURATIVA DO TRÂNSITO - MEDTRANS

Com intuito de estreitar os laços entre os cidadãos que necessitam dos serviços do Estado, por intermédio da polícia, e tentar funcionar como auxílio e amparo as vítimas diretas e indiretas da violência no trânsito, como também possibilitar acesso à justiça, foi criado o Núcleo de Mediação Restaurativa do Tránsito – Medtrans⁴.

O Medtrans foi implantado, no ano de 2015, nas instalações da Delegacia de Acidentes de Veículos – DEAV, delegacia subordinada ao DETRAN-MG/ Polícia Civil de Minas Gerais, com o objetivo de oferecer os serviços de Mediação de Conflitos com foco na restauração dos danos subjetivos e objetivos, causados por acidentes de trânsito com vítimas.

O Núcleo também disponibiliza atendimentos psicossociais para as vítimas diretas e seus familiares e amigos (vítimas indiretas), encaminhamentos para outros serviços públicos e atuando por meio de diligências preliminares, que busca informações sobre o atual estado de saúde das vítimas direto e prognóstico das lesões, oferecendo orientações sobre DPVAT e prosseguimentos formais em relação ao acidente de trânsito (Acadepol, 2016)

O Medtrans é composto por profissionais com formação nas áreas social e afins (2 psicólogos, 2 sociólogos, 1 técnica assistente e 1 escritã de polícia) que visem um atendimento qualificado, a partir da averiguação dos problemas recorrentemente percebidos no trânsito e que precisam de vias de solução através de ações coordenadas, com pesquisa e intervenções. As ações do Medtrans têm como aporte teórico e metodológico na Justiça Restaurativa (Acadepol, 2016)

A Justiça Restaurativa surgiu na cultura anglo-saxã, trata-se de um processo colaborativo voltado para resolução de um conflito caracterizado como crime, que envolve a participação maior do infrator e da vítima (envolvidos). A mediação vítima-ofensor consiste basicamente em colocá-los em um mesmo ambiente guardado de segurança jurídica e física, com o objetivo de que se busque ali acordo que implique

⁴ O Medrans foi idealizado e implementado pelo Delegado de Polícia Anderson Alcântara, enquanto era diretor do DETRAN/MG.

na resolução de outras dimensões do problema que não apenas a punição, como, por exemplo, a reparação de danos emocionais (Sousa, 2014).

David Garland (2008) cita que um dos fatores importantes nos processos da justiça criminal, é a consolidação da figura da vítima, o reconhecimento dos seus direitos, a coleta de suas opiniões. Isto se faz necessário, uma vez que ao conhecer a vítima e coletar sua opinião, principalmente em relação a pena a ser aplicada ou proporcioná-las há iniciativas ligadas à justiça restaurativa. Garland (2008) ressalta que mecanismos como este de reparação e mediação, sempre que possível tem resultados “restaurativos” em vez de punitivos.

Assim como outros projetos na Polícia Civil de Minas Gerais (como o Projeto Mediar), a mediação de conflitos oferecida no Medtrans é baseada no modelo desenvolvido pelos mediadores americanos Joseph P. Folger e Robert A. Baruch Busch, com o viés transformativo. Voltada à capacitação ou empoderamento das partes para que sejam capazes de compor seus futuros conflitos, e o reconhecimento mútuo de interesses e sentimentos objetivando uma aproximação das partes e a humanização do conflito (Mediar, 2015)

Com isso, o Medtrans baseia-se na Justiça Restaurativa com enfoque na prevenção de acidentes de trânsito por meio da ação pedagógica da mediação, que possibilita a responsabilização, o protagonismo e alteridade aos envolvidos em acidentes de trânsito. O Medtrans, também, promove acesso à justiça sem recorrer ao judiciário na restauração dos danos provocados nos conflitos de trânsito, por meio de acordos extrajudiciais, no caso de vítimas não fatais (Acadepol, 2016)

Um dos serviços ofertados pelo Núcleo direcionado as vítimas ocultas (como também diretas), consiste no atendimento psicossocial, que busca oferecer aos usuários um serviço especializado visando identificar e sanar conflitos de ordem psicológica e/ou social, que tenham se originado da situação conflitiva em que se encontram, e que podem comprometer o bem-estar do usuário e dificultar seu posicionamento frente ao problema vivenciado (Acadepol,2016).

A Delegacia Especializada de Acidentes de Veículo – DEAV é a delegacia que atende a demanda relacionada a acidentes de trânsito em Belo Horizonte-MG, sendo responsável pelas investigações e apurações de crimes de trânsito. Um local em que as vítimas ocultas deverão procurar para tratar de alguma demanda burocrática em relação à morte da vítima direta. Isto porque, as investigações como

também a retirada de laudo de necropsia, item essencial para se conseguir o seguro DPVAT.

Assim como foi verificado na pesquisa no Rio de Janeiro, uma das queixas dos usuários (vítimas diretas e indiretas) era a violência institucional em decorrência da burocracia em que eram submetidos, em alguns casos eram “empurrados” de um lado para outro, sem ter sua demanda atendida.

Com a implementação do Núcleo tenta-se de forma conjunta com os setores dentro da DEAV, minimizar os impactos da burocracia dos tramites legais exigidos e de forma humanitária atende as vítimas orientando-as seus direitos, como também tentando compreender a situação em que está vivendo.

O Medtrans é um dos pioneiros no âmbito estatal em que se dedica a atende de forma especializada as vítimas de acidentes de trânsito, principalmente no atendimento aos familiares das vítimas fatais. Demais Núcleos existentes no Brasil, não são estatais.

Os familiares das vítimas fatais de trânsito são encaminhadas ao Núcleo ao procurarem a emissão de laudos ou informações sobre o seguro DPVAT; como também ao buscarem informações sobre andamento do Inquerito Policial – IP referente ao acidente que vitimou o ente querido; ou ao serem intimadas pelo escrivão ou investigador para prestar informações sobre o ocorrido; e por despacho da Autoridade Policial competente que tem a percepção da necessidade de um atendimento qualificado em decorrência da gravidade do ocorrido; há também a possibilidade de encaminhamento por outros setores da Polícia Civil; ou por terem essas vítimas tomado conhecimento do Núcleo pelos meios de comunicação.

O atendimento as vítimas acontece em salas individuais, nas dependências da DEAV, que propiciam um ambiente acolhedor onde às mesmas podem expressar suas dores, relatarem como vivem sem a presença do ente querido, suas angústias e desestruturas de ordem emocional. Cada vítima indireta reage de forma diferente, umas mais estruturadas emocionalmente, outras necessitam de um tempo maior para conviver com o luto.

A perda de alguém querido acarreta diversos problemas seja de ordem burocrática, como muitos têm dificuldades para desenrolar os tramites legais, seja na retirada do laudo de necropsia, entrada no seguro DPVAT ou informações sobre o andamento das investigações policiais sobre o acidente de trânsito.

Nem todo acidente de trânsito tem autoria conhecida, visto que, em alguns casos o condutor que possivelmente contribuiu para a fatalidade, evade do local, sem antes ser possível coletar dados do veículo ou alguma informação/filmagem que levem ao responsável.

Para familiares nessa situação, a dor aumenta conjuntamente com o sentimento de “que nada será feito” /impunidade ou de que nunca poderá saber o que realmente aconteceu. Alguns desses familiares perdem sua crença nas instituições públicas, como se a responsabilidade fosse exclusiva delas. E as idas à DEAV tornam-se tortura, uma vez, que as fazem relembrar toda angustia vivenciada.

Algumas se juntam a outras famílias, e transformam a dor e o sentimento de impunidade em luta e busca incansável por justiça.

Há vítimas indiretas que chega ao Medtrans “perdidas”, em decorrência de a vítima direta ser responsável pelo sustento da família como também administravam toda a dinâmica da família. Essas pessoas, o Núcleo exerce um papel essencial, sendo o intermédio com informações sobre seus direitos e encaminhamentos para órgãos/setores/instituições, que ajudar-as com apoio jurídico necessário.

Para algumas vítimas ocultas, o Medtrans proporciona o ambiente onde podem desabafar sem serem criticadas, ou sem receber conselhos que não desejam naquele momento, sejam eles para seguir em frente, serem fortes ou viverem no luto. O que ouvimos dessas pessoas, que ali (no Núcleo) a sua dor pode ser compreendida e não entendida, podem trazer seus egoísmos, revolta, fraquezas e que não sejam “julgadas” por isso, como também não serão obrigadas a serem fortes no momento em que apenas querem compartilhar sua dor ou permanecer no silêncio.

Em 2015, primeiro ano do Medtrans foi atendido 567 pessoas, sendo 60 vítimas diretas e indiretas para o atendimento psicossocial, demonstrado na Tabela 7, abaixo:

Tabela 7 – Dados dos atendimentos do Medtrans no ano 2015

DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO DE MINAS GERAIS Delegacia Especializada em Acidente de Veículos / DETRAN Rua Sergipe, n º 57, Bairro Funcionários, Belo Horizonte / MG	
ESTATISTICA ANUAL	
NÚCLEO DE MEDIAÇÃO RESTAURATIVA DE TRÂNSITO	
Ano I 2015	
QUANTIDADE DE ATENDIMENTOS	
Acolhimento	325
Orientação	322
Mediações de Conflitos	53
Total de Atendimento psicossocial	60
Total Geral Atendimentos	760
Total de Casos	583
Quantidade de Usuários Atendidos	
Número de Pessoas Atendidas	531
Número de Pessoas não Localizadas	36
Total de Pessoas	567

Uma demanda grande, que necessitava ganhar visibilidade e mostrar que por traz de cada vítima direta de acidente de trânsito, mesmo aquelas que aparentemete não tenham ninguém, há outras pessoas que choram suas perdas, sente para sempre suas ausências.

No acidente de trânsito, nem sempre quem deu causa ao acidente foi o “autor”, existem casos em que a própria vítima fatal colaborou ou foi o único responsável pelo acidente. Para as vítimas ocultas de casos onde a vítima direta deu causa a sua própria morte era/é difícil compreender como a Autoridade Policial não indiciava aquele que em sua percepção era o “culpado”.

Mais complicado ainda para o delegado (a), escrivão (ã) ou investigado (a), com uma demanda enorme de outros casos, ter a sensibilidade de explicar e compreender a revolta da vítima oculta perante este fato. Isso ocasionava um desgaste de ambas às partes e, aumentava a dor da família e um distanciamento do

Estado.

O acidente de trânsito pode ser ocasionado por diversos fatores sendo ocasionado por falha humana ou mecânica, por fenômenos naturais, por falta de manutenção das vias, falta de sinalização enfim da dinâmica urbana. Responsabilizar alguém seja ela uma pessoa (as) ou instituições/empresas/responsáveis baseado nas infrações/crimes de trânsito baseado no Código Brasileiro de Trânsito nem sempre acontece da forma em que as famílias ou como foi relatado pela Autoridade Policial com base nas investigações.

O Medtrans tenta compreender cada vítima oculta atendida, dentro de suas particularidades e demanda diferenciada, por meio de uma escuta ativa e qualificada não concedendo resposta, e com a própria metodologia do Núcleo, empoderando para que possam se organizar emocionalmente e assim resolver suas demandas de diferentes ordens.

Além dos atendimentos individuais, o Medtrans promove ações na busca de conscientizar para um trânsito mais seguro e reduzir as mortes em sua decorrência.

No primeiro semestre de 2016, o Medtrans/DEAV/DETRAN/POLICIA CIVIL em parceria com a ONG paranaense Paz no Trânsito⁵ - IPTRAN realizou a exposição *Brinquedos Órfãos*. Uma ação que busca a partir de brinquedos que pertenciam a crianças/adolescentes vítimas fatais de acidente de trânsito, sensibilizar e conscientizar todos para um trânsito seguro e sem tantas vítimas fatais, principalmente crianças. Também foi uma oportunidade de expor o Núcleo e mostrar seus serviços oferecidos.

Para a realização da exposição buscou através do REDS, sendo selecionados 06 casos que totalizaram 07 crianças/adolescentes vítimas fatais de acidentes de trânsito em Belo Horizonte e região metropolitana.

Casos que retraram a triste realidade, ocasionados pela imprudência de condutores inabilitados, alcoolizados que vitimou uma criança de 04 anos em cima do passeio. Ou pela falta de cuidado de uma vizinha que deixou o portão aberto e possibilitando uma criança de 02 anos ser atropelada e morta pelo caminhão de propriedade da própria família. Pela falta de atenção de um motorista de um

⁵ A ONG Paz no Trânsito- IPTRAN foi criada em 2010, pelo casal Gilmar e Christiane Yared, pais de um dos dois jovens vitimados num bárbaro crime de trânsito, ocorrido na noite de 07 de maio de 2009, na cidade de Curitiba-PR.

caminhão reboque em velocidade acima da permitida na rua, faz um curva e atinge o velotrol de uma criança de 02 anos e levando-a morte. Um motorista que passa mal ao volante e invade o passeio, matando uma criança de 07 anos que soltava pipa. A aquaplanagem conjuntamente com outros fatores que possivelmente deram causa a morte de uma família toda, os pais e duas crianças, sendo uma de 08 e outra de 06 anos. A ida para o futebol de um adolescente de 13 anos, interrompida após “pegar traveira” em um ônibus e após sua queda ser atropelado por um carro que evadiu do local.

Histórias de um retrato da violência no trânsito, que são desconhecidos de boa parte da sociedade, ou ignorados por ela. Porém, cada familiar e amigo vive em silencio ou compartilhando essa dor, tentando seguir em frente e continuar suas vidas.

A exposição também contou com um vídeo⁶ onde as mães relatam a relação do brinquedo e a criança/adolescente, um pouco de como era a criança como também sua dor, tristeza e como encara a ausência.

Uma das mães relatou *“que a vida continua, mas é uma dor para vida toda. Acostumar eu nunca vou acostumar, mas não tem outro jeito”*, outra mãe complementa em sua fala *“porque é uma dor tão grande que eu nem sei como estou vivendo, sabe?”*. Uma mãe expressou sua indignação em relação à justiça *“... hoje eu sigo minha vida incompleta, e ele (condutor que deu causa ao acidente) segue normal, como se nada tivesse acontecido. Ele fez uma tragédia na vida da minha família.”*

Falas como estas, são em sua maioria ignoradas/invisíveis, porém fazem parte de uma realidade, realize esta, atendida no Medtrans.

Esta pesquisa em decorrência de diversos fatores, não retrata um maior número de vítimas ocultas como também não traz quem realmente são, e seu impacto na sociedade, tampouco a discussão da influência de fatores urbanos nos acidentes de trânsito, entretanto, serão objetos de pesquisa futura.

⁶ Vídeo disponível no canal da Polícia Civil do estado de Minas Gerais no Youtube. Disponível em <<https://www.youtube.com/channel/UCaBWNQ1aBilfghAD--UN5mw>>. Acesso em 04 de outubro 2016.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BUSH, Robert A. Baruch; FOLGER, Joseph P. *The Promise of Mediation: Responding to Conflict through Empowerment and Recognition*. San Francisco: Jossey-Bass, 1994

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. *Relatório de Pesquisa: Acidentes de Trânsito nas Rodovias Federais Brasileiras – Caracterização, Tendências, e Custos para Sociedade*. Brasília, 2015. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/relatoriopesquisa/150922_relatorio_acidentes_transito.pdf> . Acesso em 12 de maio de 2016.

GARLAND, David. *A cultura do controle: crime e ordem social na sociedade contemporânea*. Rio de Janeiro: Revan, 2008.

MINAS GERAIS, Polícia Civil/Superintendência de Investigação e Polícia Judiciária. *A Mediação de Conflitos como Prática de Polícia Judiciária em Minas Gerais: MEDIAR - Histórico e Resultados*. Belo Horizonte, janeiro de 2015. Relatório.

MINAS GERAIS, Polícia Civil/Academia de Polícia de Minas Gerais – Acadepol. *Curso de Capacitação em Mediação de Conflitos e Práticas Restaurativas*. Belo Horizonte, maio de 2016.

PROCÓPIO, Cristiane da Silva Diniz. *Morte Violenta No Tráfico De Drogas: Os seus efeitos sobre a sociabilidade de uma comunidade*. 2016. 103 F. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas – Universidade Federal de Minas Gerais – Belo Horizonte

SOARES, Glaucio; MIRANDA, Dayse; BORGES, Doriam. *As Vítimas Ocultas na Cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006. 238 p.

PROCÓPIO, Cristiane da Silva Diniz. *Morte Violenta No Tráfico De Drogas: Os seus efeitos sobre a sociabilidade de uma comunidade*. 2016. 103 F. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas – Universidade Federal de Minas Gerais – Belo Horizonte.

SANTOS, Andreia dos. *Morreu na Contramão atrapalhou o Tráfego: Estudo sobre a Justiça para Crimes de Trânsito em Belo Horizonte - MG*. 2010. 232 f. Tese (Doutorado em Sociologia) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas – Universidade Federal de Minas Gerais – Belo Horizonte.

SOUSA, Asiel Henrique de. Justiça Restaurativa: o que é e como funciona. Disponível em <<http://www.cnj.jus.br/noticias/cnj/62272-justica-restaurativa-o-que-e-e-como-funciona>> . Acesso em 30 de nov de 2016.

SOUZA, Maria de Fátima Marinho; *et al.* Análise descritiva e de tendência de acidentes de transporte terrestre para políticas sociais no Brasil. *Epidemiologia e serviços de saúde*; 16(1):33-44, 2007.

WASELFISZ, Julio Jacobo. *Mapa da Violência 2014: Os jovens do Brasil*. Rio de Janeiro, 2014. Disponível em: <http://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2014/Mapa2014_JovensBrasil_Preliminar.pdf> . Acesso em 15 de agosto de 2014.

ANEXOS



**Núcleo de Mediação
Restaurativa do Trânsito**

DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO DE MINAS GERAIS
DELEGACIA ESPECIALIZADA DE ACIDENTES DE VEÍCULOS
Rua Sergipe, nº. 57, Bairro: Centro - Belo Horizonte - MG
Cep 30.130-170 - Fone (31) 3214-3434 / 3214-3080

**POLÍCIA
CIVIL**
MINAS GERAIS



Núcleo de Mediação Restaurativa do Trânsito

O que é mediação de conflitos?

A mediação é um processo pelo qual um terceiro imparcial facilita a negociação entre pessoas em conflito, às habilita a assumir controle de suas vidas e a encontrar soluções que se compatibilizem aos seus interesses e necessidades. É um processo informal no qual o mediador, ajuda as partes a resolver sua disputa de um modo aceitável a todos.

Existem danos irreparáveis, mas as relações sociais podem restaurá-los

Acidentes de Trânsito provocam danos irreparáveis	 Vidas perdidas
Outros podem ser reparados financeiramente	 Danos materiais
Mas há aqueles que só podem ser reparados através de diálogo	 Conflitos e desentendimentos

O Núcleo de Mediação Restaurativa do Trânsito implantado nas instalações da DEAV tem o objetivo de oferecer os seguintes serviços:

1. Mediação de Conflitos com foco na restauração dos danos subjetivos e objetivos, causados por acidentes de trânsito com vítimas.
2. Atendimentos psicossociais para as vítimas e seus familiares
3. Diligências preliminares, buscando informações sobre o atual estado de saúde das vítimas e prognóstico das lesões.
4. Orientações sobre DPVAT e prosseguimento do feito (Prazo decadencial e representação criminal).

DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO DE MINAS GERAIS
DELEGACIA ESPECIALIZADA DE ACIDENTES DE VEÍCULOS
 Rua Sergipe, nº. 57, Bairro: Centro - Belo Horizonte - MG
 Cep 30.130-170 - Fone (31) 3214-3434 / 3214-3080

**POLÍCIA
CIVIL**
MINAS GERAIS

EXPOSIÇÃO BRINQUEDOS ÓRFÃOS





Brinquedos Órfãos'. Exposição apresenta objetos de crianças que foram vítimas de acidentes de trânsito

Dor exposta em lembranças

Mostra em BH faz parte de campanha que alerta sobre a imprudência

■ JOANA SUAREZ

Kamylla, 4, nunca mais vai brincar com suas bonecas Chiquititas; Richard, 7, não soltará mais sua pipa; Gabriel, 13, não poderá calçar sua chuteira ou vestir o uniforme, tampouco seguir seu sonho de ser jogador de futebol. Todos eles morreram em acidentes, e esses objetos, que representam o vazio deixado por essas crianças, fazem parte agora da exposição "Brinquedos Órfãos" — uma campanha contra a imprudência no trânsito, iniciada ontem pela Polícia Civil de Minas Gerais.

O carrinho e o patinão de pelúcia que Mateus, 6, e Vitor, 8, mais gostavam foram guardados de lembrança pela avó. Ela levou os objetos ontem para a exposição. Os netos, a filha e o genro de Márcia Medeiros morreram há quase dois anos em uma dessas tragédias que tiraram a vida de 60 crianças no ano passado e de 75 em 2014, em Minas, conforme a Polícia Civil.

Se esses números não são capazes de impactar, sensibilizar e fazer a população refletir, os "brinquedos órfãos" e as histórias por trás deles tentarão cumprir essa missão ao ficarem expostos, nesta semana, na Assembleia Legislativa (ALMG), em Belo Horizonte, para que todos tenham mais cuidado no trânsito, e salvem vidas.

O projeto, que quer colocar um freio nos acidentes, foi inspirado na iniciativa do Instituto Paz no Trânsito e exibe, além dos brinquedos, um vídeo com os

depoimentos dos pais ainda de luto pela perda recente dos filhos em acidentes.

"No momento em que ela se foi, minha vida perdeu a graça. Foi com ela que aprendi a amar de verdade", disse Jucimar Ventura, pai de Emanuelly, 2, que morreu há oito meses, quando andava em seu velotrol no passeio de casa e foi atingida por um caminhão desgovernado. Sem Emanuelly, a casa está silenciosa. Jucimar e a mulher tentam ter outra filha, mas a única certeza que o casal tem é que nada irá preencher a falta da pequena.

O buraco que Gabriel, 13, também deixou na família estava estampado no rosto da mãe, Geni Coelho, ontem, que não conteve a emoção ao ver a carteirinha de futebol do filho e a foto dele na exposição. "Ele pediu tanto para fazer a foto para essa carteirinha, e ela chegou só depois que ele morreu", lamentou. Gabriel caiu da traseira do ônibus em que "pegava carona" e foi atropelado por um carro. O recado da mãe é para que as pessoas que virem esses meninos pendurados atrás dos coletivos "aviseem a alguém, a polícia, ao motorista, mas não deixem eles lá".

A delegada chefe da Polícia Civil, Andrea Vacchiano, também fez um alerta: "Queremos chamar a atenção para o uso do celular no trânsito, que também pode ser fatal. Prevenção se faz com engenharia, fiscalização e educação".

Visite

Serviço. A exposição "Brinquedos Órfãos" ficará até 15 de julho, das 8h às 18h, na galeria de arte da Assembleia, na rua Rodrigues Caldas, 30, no bairro Santo Agostinho, na região Centro-Sul da capital.



Tristeza. Geni Coelho não conteve as lágrimas ao ver a foto do filho exposta; garoto foi atropelado ao cair pegando "traseira de ônibus"

Saiba mais

○ **Iniciativa.** O projeto é uma parceria da Polícia Civil (PC), por meio do Departamento de Trânsito de Minas Gerais (Detran-MG), com a Assembleia e o Instituto Paz no Trânsito. A ideia é que a exposição siga

para outros departamentos da corporação em Minas, conforme a delegada chefe Andrea Vacchiano.

○ **Vítimas.** Em 2014, os acidentes fizeram 18.192 vítimas em MG, sendo 2.663

óbitos. E, em 2015, 16.183 vítimas (2.251 mortes).

○ **Ação.** A exposição pretende ainda divulgar o trabalho do Núcleo de Mediação Restaurativa de Trânsito (Medtrans) da Polícia Civil.

Motoristas

Falta também punição para os infratores

➕ A maioria dos casos que estão na exposição é de crianças atropeladas perto de casa por condutores imprudentes. Além da perda do filho, pais convivem com a falta de punição. O motorista embriagado que matou Kamylla Francielli, 4, foi preso, mas acabou solto ao pagar fiança de R\$ 3.500, conforme a mãe dela, Amanda Franciele Barroso, 22.

A mulher está há um ano e sete meses afastada do trabalho, desde o atropelamento, que também feriu sua perna. Mas a dor maior é viver com a lembrança da filha lhe pedindo ajuda com a mão no rosto, antes de morrer. "O carro é uma arma", disse ela. (J5)



Arte. A artista plástica KK Bicalho participa da exposição com sua técnica de recortes em miniaturas