

Tópicos de Segurança

1. Introdução

O trânsito é um sistema complexo onde os participantes disputam o espaço público. Para funcionar bem, deve existir respeito mútuo e urbanidade.

Infelizmente, vigora a “Lei da Selva”, através da qual os maiores prevalecem sobre os menores.

Muitos utilizam o trânsito como “**descarga de suas frustrações**”.

Todos possuem direitos e deveres.

Há em média no trânsito brasileiro, uma morte em cada 10 minutos.

O maior problema decorrente do trânsito é o acidente. Em sua tese de doutorado (PPGEP Ufrgs, 2006) o prof. Celso Rosa determinou, através de pesquisa os seguintes valores:

- Valor atribuído à vida U\$170,0 ou R\$ 400.000,00
- Valor acidente grave SUS U\$ 4.000 0u R\$ 9.200,00
- Valor acidente grave hospital particular ou convênio U\$ 7.000 ou R\$ 16.100,0

2. Pedestre

O pedestre é um dos membros do lado mais fraco do Sistema. É o mais atingido pela violência no trânsito.

O pior problema a ser enfrentado pelos pedestres é o **atropelamento**.

“100% é a chance de ocorrer um óbito quando um pedestre é atingido por um veículo a 100 km/h”



As estatísticas pesquisadas indicam que para a América Latina de 30 a 50% dos casos das mortes no trânsito, são de pedestres por atropelamento.

No ano de 1999 os atropelamentos na cidade de São Paulo contribuíram com 54,0% da mortalidade no trânsito.

Em São Paulo é registrado diariamente um atropelamento a cada 44 minutos, segundo dados da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) Out/2002.

Em Porto há uma média de 3,4 atropelamentos por dia (José Wilmar Govinatzki, 2006)

As principais causas são:

1. Falta de uma cultura comportamental de atendimento às leis do trânsito como atravessar as vias públicas nas faixas de segurança, passarelas etc. Falta de uma atitude defensiva com maiores cuidados quando próximos de vias públicas com muitos veículos em alta velocidade etc;
2. Historicamente a infra-estrutura viária implantada privilegia o veículo automotor. O foco está longe do pedestre. Passeios estão mal dimensionados, existem poucas passarelas e passagens inferiores à via para pedestres, existem poucas faixas de segurança, gradis, etc;
3. Excesso de velocidade, imprudência dos motoristas;
4. Consumo de álcool etc.

O Código diz:

- É assegurada ao pedestre a **utilização dos passeios** ou passagens apropriadas das vias urbanas e dos **acostamentos** das vias rurais para circulação;
- Para cruzar a pista de rolamento o pedestre tomará precauções de segurança, levando em conta, principalmente, a visibilidade, a distância e a velocidade dos veículos, utilizando sempre as faixas ou passagens a ele destinadas sempre que estas existirem numa distância de até **cinquenta metros** dele;



- Os pedestres que estiverem atravessando a via sobre as faixas delimitadas para esse fim terão **prioridade de passagem**, exceto nos locais com sinalização semafórica;
- O órgão ou entidade com circunscrição sobre a via manterá, obrigatoriamente, as faixas e passagens de pedestres em boas condições de visibilidade, higiene, segurança e sinalização.

Recomendações:

1. Em locais de grande movimento utilize a faixa de segurança mais próxima. Redobre a atenção, tendo sempre cuidado com a sinalização. Existem 5 mil faixas de segurança em Porto Alegre, muitas das quais mal pintadas e sem sinalização. Atravesse a rua sempre **na faixa de segurança**, sem permanecer na pista. Atravesse **em linha reta**;
2. Aguarde na calçada o seu momento de atravessar a rua;
3. Não esqueça de redobrar a atenção, quando atravessar o corredor de ônibus procure não ficar entre o fluxo de ônibus e carros;
4. Verifique se a travessia pode ser feita em um ou mais tempos. Se for em dois, pare no canteiro central e aguarde o sinal verde para pedestres. Esta é uma atitude que preserva a vida
5. Nos semáforos com botoeira, aperte o botão e aguarde o sinal verde para os pedestres. A mudança não é automática e sim sincronizada com outros semáforos;
6. Os atropelamentos, principalmente das 17h às 19h, são os acidentes que mais atingem crianças até 10 anos;
7. Os automóveis estão envolvidos em mais de 70% do total de acidentes de trânsito, em 50% dos acidentes com vítimas e 40% dos acidentes com vítimas fatais.
8. Ande sempre com muita **ATENÇÃO**, mesmo sabendo da sua prioridade em algumas situações;
9. Na estrada, ande no **acostamento**, no **sentido contrário** ao dos veículos;
10. Quando estiver em grupo, **ande em fila**;
11. **Utilize as passarelas**, mesmo que isso seja um pouquinho mais demorado;



12. Ao planejar o trânsito deve-se tentar conciliar o desejo ou tendência de travessia dos pedestres. O pedestre segue a lei do “Menor Esforço”.
13. Se estiver acompanhado de uma criança segure-a firme pela mão ao fazer a travessia, lembrando que a criança, muitas vezes, é impulsiva e pode causar risco a sua segurança.

3.

Motocicleta

Breve história

O início do transporte em duas rodas foi na França, em 1790, quando o criativo (e riquíssimo) Conde de Sivrac uniu duas rodas do mesmo tamanho por meio de uma pequena tábua de madeira, em que o “condutor” sentava. O movimento era dado apoiando alternadamente os pés no chão.

Em 1817, outro nobre, o alemão Barão Drais, aperfeiçoou o veículo, instalando um eixo vertical e um “garfo” na roda dianteira, o que permitia “guiar” o engenho. Logo depois apareceu o biciclo, um primitivo velocípede, outra tentativa de invenção do Barão Drais, com roda traseira de diâmetro diferente, para que a rudimentar pedalada rendesse mais impulsão ao veículo. Cinquenta anos mais tarde, o inglês Lawson inventa a transmissão por corrente e o selim.

No século XIX, em plena era industrial, a engenharia européia tentava de tudo para motorizar o biciclo. Os motores já existiam, mas eram estacionários, enormes e de funcionamento precário. Eram engenhocas gigantescas, impróprias para montagem em veículos. A tração animal ainda era o meio de transporte do momento.



O motociclo foi inventado, em 1894, pelos alemães Heinrich Hildebrand e Alois Wolfmuller. No prospecto de apresentação do 1º motociclo fabricado em série, os inventores anunciaram, orgulhosos: “Em testes especiais, é possível elevar a velocidade a uns 60 km/h. Mas quem ousaria andar a tal velocidade?” E, de fato, inicialmente foram poucos os compradores do *Motorrad*, que com uma cilindrada de 1500cc, já desenvolvia uma potência de 2 cavalos de força.

A primeira corrida de motociclo aconteceu em 1897 em Surrey, subúrbio de Londres. Era o nascimento do motociclismo de competição, em seus anos mais românticos.

Dimensões da questão

Segundo a EPTC (set/2004) existem 39.528 motos em Porto Alegre das quais 12.000 são de motoboys sindicalizados.

As motos representam 8% frota em Porto Alegre. De acordo com dados do DETRAN-RS as motos constituem 12% da frota de veículos no RS (janeiro de 2004).

Devido ao crescimento da frota de motocicletas em Porto Alegre, estes veículos têm se envolvido cada vez mais em acidentes. 70% dos motociclistas que perdem a vida no trânsito estão na faixa etária dos 18 aos 35 anos.

No 1º semestre de 2004, 32% das mortes em Porto Alegre foram de motociclistas. Motos provocam muitos atropelamentos, inclusive sobre o passeio.

Em uma blitz em setembro de 2004 mais de 20% das motos abordadas tinham problema.

O trânsito urbano está “contaminado” por motos cujos condutores praticam toda sorte de infrações, arriscando e muitas vezes atingindo a integridade física de veículos e pedestres e principalmente a sua própria.

A venda de motos no Estado do RS cresceu 36,75% em 2003, com 58.538 unidades ante as 42.790 do ano anterior. No país, a expansão foi de 7,1%. A participação do mercado gaúcho não pára de crescer:

Ano	% Participação
2000	4,2
2001	5,2
2002	5,4
2003	6,9

Fonte: Gilberto Leal, Zero Hora, 29 /01/2004.

Recomendações de segurança:

Use sempre capacete, bem fixo na cabeça, com viseira ou óculos de proteção. O carona também deve usar capacete.

Utilizar as duas mãos para a direção do veículo e vestimentas adequadas para proteção.

Pratique a pilotagem defensiva. Mantenha-se afastado dos outros carros. Não saia costurando. Pilote prevendo as ações dos outros.

Esteja preparado para parar. Use os freios simultânea e progressivamente. Evite o bloqueamento das rodas. Procure manter a trajetória retilínea. Sob chuva, a velocidade deve ser reduzida;

Diminua sempre a velocidade ao identificar situações de risco;

Transite ocupando corretamente as faixas de rolamento. O motociclista deve ocupar o mesmo espaço de um veículo.

Se possível, nos cruzamentos, evite conversões à esquerda;

Redobre a sempre a atenção nos cruzamentos, mesmo estando na preferencial;

Esteja sempre atento ao que ocorre ao seu redor possibilitando, assim, desviar em caso de emergência;

Evite ângulos mortos de visão de motoristas;

Circule, sempre, com farol aceso (dia e noite). O farol aceso é lei e a motocicleta torna-se muito mais visível.

Não transporte crianças menores de **sete anos**, ou que não tenham condições de cuidar da própria segurança.

Nas ruas, execute sempre a seguinte estratégia:

- Visualize: fique atento a todas as situações existentes (carros cortando a sua frente, animais, pedestres, piso escorregadio, etc.) para poder se antecipar e ter uma reação adequada. Ao pilotar, vá processando

continuamente todas as informações que você visualiza. Observe o fluxo da esquerda, da direita, de trás e o movimento de animais, veículos, pedestres e objetos posicionados em local crítico.

- Identifique naquilo que você visualizou os elementos que representam perigo. Isto exige experiência. Saiba processar adequadamente para que pessoas, veículos, objetos ou situações sejam rapidamente vistos por você.
- Preveja: identificado o perigo, antecipe-se naquilo que pode atingi-lo ou afetá-lo. Planeje a reação para estes casos, vislumbrando as alternativas possíveis.
- Decida: tome uma decisão para executar seu planejamento. Normalmente, para reduzir um perigo iminente, sua decisão será comunicar sua presença, ajustar sua velocidade e ajustar sua posição. A decisão deverá ser sustentada naquilo que você tem mais habilidade, projetada a partir do que você planejou para livrá-lo da situação de risco.
- Execute: tenha a ação baseada em suas habilidades e conhecimentos. Esta ação exige treino e experiência. Ela é o ponto culminante, que pode lhe tirar do risco ou então expô-lo ao acidente.

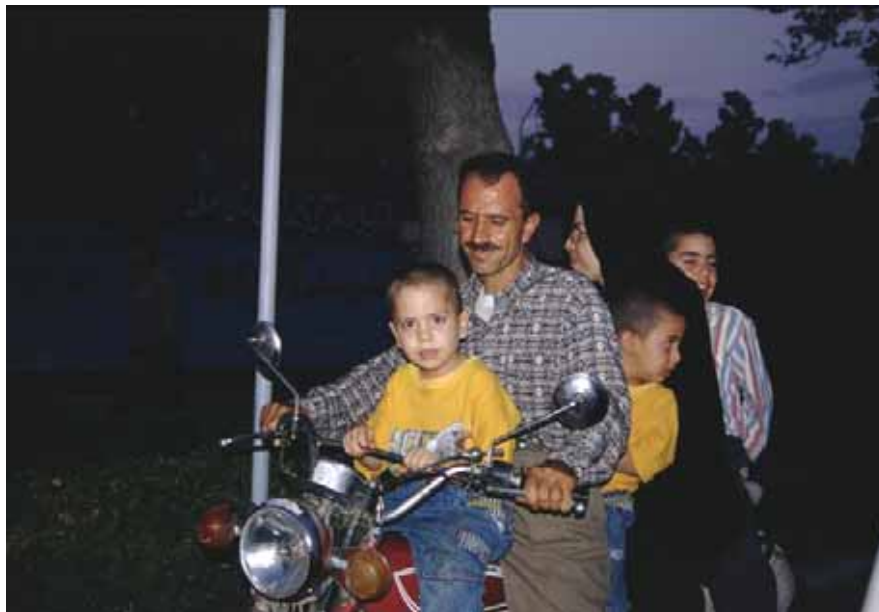
Cuidados básicos nas curvas:

- Observe a trajetória por onde você irá passar, verificando manchas de óleo ou outros perigos. Desvie nestes casos.
- Fixe um ponto ao final da curva. Não fique olhando a roda dianteira da motocicleta. Olhe do meio para frente. Visualize um trajeto e olhe onde você vai sair da curva.
- Observe todo o tráfego no local.
- Utilize o formato básico de pilotagem para curvas. Reduza a velocidade antes. Busque uma trajetória, mantendo-se na sua pista de rodagem. Efetue o contorno e acelere suavemente ao sair da curva.
- Não execute manobras que possam comprometer sua segurança, como inclinar muito a motocicleta, frear na curva, acelerar antes e durante a curva ou fazer ultrapassagens.
- Velocidade é o fator de maior risco na curva. Reduza sempre.
- Use as quatro etapas para uma curva: diminua, olhe, incline-se, gire.

Face ao aumento da competitividade no setor de prestação de serviços, verifica-se uma proliferação de tele entregas em busca de um diferencial na conquista de clientes.

O lado positivo da tele entrega é que além do conforto e otimização do tempo proporcionado ao cliente, ela retira principalmente os automóveis do sistema viário.

Por seu turno os motoboys tentam realizar o maior número de viagens em função das metas e anseios de maior produtividade.



4. Cinto de Segurança

A importância do uso do Cinto de Segurança

O cinto de segurança é a mais importante ferramenta passiva de segurança no trânsito.

As estatísticas indicam que o maior vilão da severidade dos acidentes é o excesso de velocidade.

A inércia de movimento ou “energia” de uma colisão é proporcional ao quadrado da velocidade.

Nas curvas o perigo é maior devido à ação da força centrífuga.

Choques frontais, mesmo a baixas velocidades, têm um efeito correspondente à soma das velocidades dos veículos. Dois veículos em um choque frontal a 30km/h cada, têm um efeito correspondente a colisão de um veículo contra um obstáculo fixo a uma velocidade de 60km/h.

- O choque de um veículo a 20km/h em um paredão provoca em uma pessoa de 70kg um efeito correspondente ao peso de 700kg.
- Numa batida a 50 Km/h, o impacto sobre o corpo será igual ao de uma queda do 4º andar de um edifício (Governo de MG);
- **Se a velocidade for 60 km/h os efeitos são proporcionais a um peso de 3500kg.**

O uso do cinto de segurança protege os usuários contra nociva da velocidade. No caso de um acidente grave, o cinto aumenta em mais de 50% a chance de sobrevivência.

As consequências por não usar o Cinto

Um estudo feito pela CET em São Paulo em janeiro de 2001 indica que 89% dos usuários dos bancos dianteiros usam o cinto.

Quanto aos passageiros do banco traseiro, a utilização do cinto é de apenas 11%.

O cinto impede o choque contra o pára-brisa e o painel. O passageiro de trás, sem cinto, é projetado para frente ou mesmo para fora do veículo.

O cinto também atenua o choque dos órgãos internos contra as paredes do corpo humano.

Em São Paulo, um ano após a obrigatoriedade de uso do cinto, constatou-se 80 mortes a menos e uma redução de 1500 feridos graves e de 4500 em feridos leves.

Nos EUA, segundo estudos desenvolvidos pela Administração Nacional de Segurança Rodoviária para o ano de 2000, constatou-se que:

- 60% de **passageiros** de veículos mortos em acidentes, não estavam utilizando o cinto;
- Dos **motoristas** jovens (15 – 20 anos) que morreram em acidentes após a ingestão de bebidas alcoólicas, 80% não usavam o cinto.

O cinto protege também contra conseqüências no bolso. O CTB refere que não usar cinto no banco de trás é uma infração grave do condutor, condição que implica na perda de 5 pontos na carteira e uma multa de 120 Ufir (R\$ 130).

Crianças no banco de trás

O artigo 64 da Lei 9.503, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, determina que crianças com idade inferior a dez anos devem ser transportadas nos bancos traseiros dos veículos, sempre atadas ao cinto de segurança.

Os dispositivos de transporte veicular de crianças não são muito conhecidos no Brasil mas, segundo especialistas em medicina de tráfego, têm importância fundamental. Cada qual é projetado e concebido de acordo com as características de crescimento das crianças. São cadeirinhas e conchinhas com anatomia especial para proteger os pequenos e frágeis corpos de impactos ou freadas bruscas. Esses equipamentos devem ser colocados sempre no banco traseiro. Crianças com até um ano de idade sentam de costas para o painel do veículo e presas pelo cinto de segurança bem no meio do banco do carro. Após essa idade a cadeirinha já pode ficar na posição normal. A criança deve ser acomodada na cadeira confortavelmente, atada ao cinto da própria cadeira, sem que esteja envolta em mantas ou cobertores (estes podem ser colocados depois). A mãe deve também alojar-se no banco de trás (atada ao cinto) para observar o comportamento da criança e acudi-la caso necessário. Quando a nuca da criança não estiver sendo mais protegida pela cadeirinha, em função

de seu crescimento, é hora de colocá-la sentada no próprio banco do veículo e prendê-la com o cinto convencional. O abdominal deve ser evitado. O ideal é o de três pontos cuidando para que a faixa transversal não passe sobre o pescoço e sim sobre o tórax. Se necessário, use uma almofada sob a criança para aumentar sua estatura.

Fernando Pedrosa, PARE/MT, Programa de Redução de Acidentes de Trânsito, Núcleo do Rio de Janeiro

A eficiência do Cinto

- ⇒ Entre 20 e 60km/h o cinto de segurança oferece uma boa proteção
- ⇒ Entre 60 e 80km/h a proteção é razoável ou média
- ⇒ Acima de 80km/h o cinto oferece apenas proteção. É necessário, além do cinto, air bag e uma boa dose de sorte.

Usando Corretamente o Cinto de Segurança

Desde 1995, a legislação Brasileira obriga todos os motoristas a usarem o cinto de segurança. As estatísticas comprovam que 30% dos **motoristas** acidentados morrem por causa de um choque violento contra o volante e 40% dos passageiros, sentados ao lado do motorista, morrem batendo contra o painel ou o pára-brisa.

Veja os exemplos:

Um motorista com peso em torno de 75 Kg e velocidade de 60 km/h, numa batida contra um obstáculo fixo tem seu peito lançado contra o volante por uma força maior de que uma tonelada-força.



Verifique também se você está usando seu cinto corretamente:



Nunca deixe uma folga maior do que um punho ou 5 cm entre o corpo e o cinto.

Nunca coloque o cinto



retorcido. Use sempre o cinto de segurança e não se esqueça, seu uso reduz pela metade dos riscos de morte e lesões graves em acidentes.

Nunca passe a diagonal do cinto de 3 pontos por baixo do braço, ele deve ser passado entre o ombro e o pescoço.



A importância da vistoria em ônibus

(Programa TVCom Tele domingo 20/07/2003)

Características do transporte coletivo:

1. Os ônibus constituem uma das melhores modalidades de transporte público. São muito eficientes quando comparados com o automóvel. Todos os passageiros de automóveis de três faixas de tráfego lotadas na extensão de 100m da Free-Way, cabem em apenas 2 ônibus;
2. Porém os ônibus são mais lentos e pesados. Nas vias urbanas existem faixas exclusivas onde os coletivos desenvolvem maiores velocidades com maior segurança. Nas rodovias os ônibus disputam espaço com os automóveis e caminhões na busca de maior mobilidade;
3. Em geral acidentes com ônibus provocam muitas vítimas face às condições em que são transportados os passageiros. A energia do choque transmitida aos passageiros é proporcional ao quadrado da velocidade. Vale dizer que o efeito do choque sobre os passageiros é 4 vezes pior quando a velocidade dobra;
4. O ônibus, sendo uma máquina está, naturalmente, sujeito à falhas. Porém falhas na manutenção ou falta de vistoria são problemas de responsabilidade humana;
5. Nos períodos de férias aumenta a demanda por viagens de lazer e muitos veículos antigos circulam sem as devidas condições;
6. Por estes motivos, as autorizações de circulação e a fiscalização das autoridades devem ser muito rigorosas tendo em vista a integridade dos passageiros e a segurança do tráfego em geral. Quesitos como freios, pneus, suspensão, direção e sistema elétrico são os mais importantes;
7. Veículos trafegando com defeitos e estradas mal conservadas dividem a atenção do condutor, condição que aumenta o risco e a severidade dos acidentes.

Recomendações aos passageiros:

- Aguarde o ônibus na calçada.
- Ao embarcar, suba com calma, evitando tropeções.
- Separe o vale transporte ou o valor da passagem antes de embarcar, a fim de agilizar a passagem na roleta.
- Nunca atravesse na frente do ônibus. Aguarde para realizar a travessia. Desta forma você verá os veículos e será visto por eles.
- Não jogue lixo pela janela do coletivo. Além de causar acidentes, os resíduos contribuem para retenção de água da chuva nos passeios públicos.
- Crianças de até seis anos não pagam passagem, mas devem passar por cima da roleta ou no colo do responsável. As crianças devem sentar no colo do seu acompanhante.

5. Ciclistas

(Ver apresentação: d/tópicos/14-bicicletas e ciclovias)

Ande sempre pela direita e no mesmo sentido do fluxo. Em caso de colisão, o impacto será menor.

Não pegue carona atrás dos veículos, nem se debruce sobre estes.

Lugar de criança ciclista é no parque e na companhia dos pais.

Não use fones de ouvidos. Este equipamento prejudica sua percepção do trânsito.

Mantenha distância dos veículos que estão em movimento, bem como dos estacionados (muito cuidado com as portas que se abrem repentinamente).

Quando estiver acompanhado de outros ciclistas, transite em fila. Como ciclista, normalmente, anda sozinho, deve portar algum documento e algo que indique o seu tipo sanguíneo e algum problema de saúde.

6. Motorista

A frota de Porto Alegre é de 700 mil veículos. Para que todos possam trafegar de forma segura, tenha uma atitude solidária no trânsito.

Não ultrapasse o sinal vermelho. Esta atitude põe em risco a sua vida e a dos outros.

Quando não há semáforo na faixa de segurança, a prioridade do trânsito é do pedestre.

Dirija sempre com as duas mãos no volante.

Use o cinto de segurança. Importante: no banco traseiro, a utilização do cinto de segurança também é obrigatória.

Em áreas escolares, tenha cuidado redobrado, pois as crianças são impulsivas, muitas vezes, não esperam sua vez para travessia.

As placas de sinalização devem ser respeitadas. São colocadas em determinados locais para evitar desde congestionamentos até acidentes. O estacionamento em via pública é proibido em certos pontos e horários para garantir maior fluidez no trânsito, evitando o desgaste do carro e do motorista.

Principalmente os idosos e os portadores de deficiências físicas ou necessidades especiais deslocam-se lentamente, precisando de um tempo maior nas suas travessias. Portanto, aguarde o final da travessia antes de acelerar o carro na sinaleira.

Estudos demonstram que a vítima de acidente de trânsito alcoolizada, quando hospitalizada, tem menos chances de sobrevivência, devido às alterações fisiológicas induzidas pelo álcool.

O álcool faz com que o cérebro necessite de mais tempo para receber as mensagens dos olhos, processando as informações mais lentamente e tornando as respostas psicomotoras atrasadas. O tempo de reação torna-se de 10% a 30% mais lento.

É comum ouvir que a ingestão de álcool em pequenas doses não altera os reflexos. Isso é muito relativo; depende da constituição do indivíduo, de seu estado de saúde naquele momento, de quanto dormiu, de como

se alimentou, da interação com medicamentos, das condições emocionais, etc.

Vários países europeus já reduziram em suas legislações os índices de alcoolemia permitidos para dirigir. No Brasil, um projeto que tramita na Câmara Federal pretende reduzi-lo de 0,6 para 0,3 decigramas de álcool por litro de sangue.

Grande parte dos acidentes de trânsito ocorridos no Brasil é consequência direta da embriaguez ao volante, isso porque muitas pessoas ainda acreditam no falso poder estimulante do álcool.

Pelo código de Trânsito Brasileiro, dirigir sob a influência do álcool em nível superior a 6 decigramas por litro de sangue é infração gravíssima, com recolhimento do documento de habilitação, abertura do processo de suspensão do direito de dirigir de 4 a 12 meses multa de R\$ 957,70 e retenção do veículo até a apresentação do condutor habilitado.



Figura – Sonolência

7. Estatísticas Gerais

Mortos por 10.000 veículos/ano (2003):

País	Taxa
Suécia	1,98
Alemanha	2,28
EUA	1,91
México	17,5
Brasil	18,5
Kenia	80,1

Fonte: Roberto Menegon (9º Enacor) 2004

Resultados dos dispositivos de controle eletrônico de velocidade

Ano	Feridos	Mortos
1999	- 22,6%	+ 16,2%
2000	- 17,8%	- 33,7%
2001	- 47,8%	- 55,4%
2002	- 8,2%	- 8,3%
2003	- 28,35	-35,4%

Fonte: DOC/DAER (9º Enacor) 2004

O DETRAN-RS informa que durante os meses de janeiro a abril de 2002 ocorreram na capital, nas rodovias estaduais e federais **3692** vítimas de acidentes entre as quais 251 mortes.

No mesmo período e locais no ano de 2001 foram registradas, 3581 vítimas.

A partir do novo código de trânsito, além da melhoria da circulação da cidade, houve uma redução de 14% no número de acidentes, 26% no número de vítimas fatais e 24% no número de atropelamentos.

Segundo o Detran (RS) ocorrem 120.000 novas habilitações/ano nos últimos anos (2005).

Segundo a Polícia Rodoviária Estadual (2005):

- Maior número de acidentes ocorre entre as 15 e 18 horas;

- O número de veículos por acidente é 1,67. Trata-se de uma indicação que está aumentando o número de saídas da rodovia, colisões com objetos fixos e acidentes com só um veículo;
- Domingo é o dia com maior número de acidentes;
- A maior incidência de acidentes está na faixa etária entre 26 e 40 anos;
- A maioria dos acidentes ocorrem em até 10 km da saída e entre 0 e 15 minutos da saída.

Em Porto Alegre existem 6754 sinaleiras (José Wilmar Govinatzki da EPTC, 2006).

8. Bases de ação para um programa de redução de acidentes no Brasil

Introdução

O maior benefício proporcionado pelos transportes em geral e pelo trânsito em particular é a MOBILIDADE. Como consequência ocorrem problemas que são: acidentes, congestionamentos, ruídos, poluição do ar, etc. Dentre as externalidades dos transportes, a de maior gravidade é a morte decorrente dos acidentes.

O trânsito é um sistema complexo, onde vários agentes disputam o limitado espaço do sistema viário urbano e rural.

As regras de convivência entre homem, veículo, via e meio ambiente impostas pelo Código de Trânsito Brasileiro nem sempre são respeitadas ou obedecidas. Falta urbanidade. Impera, quase sempre a “Lei da Selva”, onde o maior engole o menor. No trânsito muitos descarregam as suas frustrações.

Preliminares

Uma análise sobre a evolução dos acidentes e mortes no trânsito exige a consideração, além do número de acidentes, a variação da frota e da oferta de sistema viário. Por exemplo, no RS em 2004, a frota aumentou 230.000 veículos, o que corresponde, em média um aumento de 20.000/veículos. mês.

Deve-se também considerar as condições das rodovias. Em outubro de 2004, a CNT apresentou pesquisa que indica que 75% das rodovias brasileiras apresentam deficiências.

Os estudos e estatísticas existentes indicam que as causas dos acidentes são múltiplas, destacando-se motivações ligadas ao comportamento de condutores e pedestres. Os óbitos mais associados ao excesso de velocidade e ao consumo de álcool.

Esforços isolados como campanhas preventivas em feriados prolongados são válidos, porém ajudam naquele momento. São medidas paliativas. As mortes continuam. Até quando isso vai continuar? É a pergunta que não que calar.

Encaminhando soluções

O usuário responde por 85% das causas dos acidentes. Campanhas educativas e de conscientização não têm apresentados resultados satisfatórios. A imprudência continua, as mortes continuam. Ninguém veste a touca, principalmente o motorista mais maduro. As medidas devem ser fortes, de efeito educativo e punitivo estudadas e aplicadas para médio e longo prazo (5 e 10 anos), agindo-se em todo espectro das causas de acidentes. Todas as causas devem ser consideradas. Deve-se parar de ficar culpando eternamente a imprudência do usuário e impor medidas que dificultem a imprudência.

Ações

1. Estudar a adaptação e compatibilização da velocidade de operação às características geométricas e de segurança das vias;
2. Oferecer credibilidade às indicações de velocidade máxima. Existem velocidades exageradamente mínimas; redução de velocidade em meses e horários desnecessários; pardais e lombadas não podem ser faturadores, etc;
3. Eliminar placas de aviso de localização dos dispositivos de controle eletrônico de velocidade;
4. Proibir a apologia ao “poder da velocidade” praticada normalmente por fabricantes e vendedores de veículos;
5. Mudar a legislação e tornar obrigatório o uso de bafômetros para medir a alcoolemia;
6. Reduzir a taxa de alcoolemia para 0,3 dg/litro;
7. Implantar a Inspeção veicular;
8. Executar auditoria de segurança nas vias públicas e implantar dispositivos preventivos. Melhorar traçados potencialmente inseguros;
9. Desenvolver campanhas educativas, particularmente no ensino fundamental e de 2º grau;
10. Impor rigor na fiscalização do cumprimento do CTB. Reforçar dispositivos de controle em feriados prolongados.

Desencadeando o processo

Antes de qualquer planejamento ou ação deve haver **vontade política**, ou seja: atitudes pró-ativas no sentido de realmente

encaminhar soluções para esta questão tão crítica. A liderança do processo deve partir do Governo Federal a quem cabe gerenciar o trânsito no país, de acordo com a legislação.

Uma cúpula de poder, fortemente motivada, constituída basicamente pelo presidente da república, ministro dos transportes, da justiça, Antt, Denatran, Contran, Dnit, etc. convocariam os Detrans regionais, os DER's, Universidades, Prefeituras e imprensa para a montagem de um plano de ação com base nos itens relacionados. Definição de prazos e cronogramas é muito importante.

Sendo os acidentes provocados por **causas múltiplas**, o encaminhamento de soluções passa por uma abordagem de todas as causas. Deve ser convocada uma equipe interdisciplinar constituída basicamente por: engenheiros, arquitetos, advogados, médicos, sociólogos, publicitários, pedagogos, jornalistas, políticos e representantes dos usuários do sistema como, por exemplo, sindicato de condutores de táxi, etc.

Assim, com forte vontade política, comando do Governo Federal, com a participação de especialistas e representantes dos usuários, acredita-se que se pode definir e implantar medidas para **diminuir** o número de acidentes e mortes no trânsito.

João Fortini Albano

Fevereiro de 2005. Conversas Cruzadas TV Com em 18/02/2005