

Primeiro a Vida

E. J. Daros

Introdução

Inicialmente, desejamos cumprimentar os organizadores pelo nome deste debate: **Primeiro a Vida**. Esse deve ser o alvo de todos nós que trabalhamos, direta ou indiretamente, pela segurança no trânsito. O esforço se inicia na fase do projeto, passa pela implantação da via, continua na operação e em todas as intervenções visando a evitar os acidentes com vítimas, e não deve esmorecer quando eles acontecem. Com a ajuda das equipes de resgate, bem como dos pronto socorros hospitalares, buscam-se reduzir ao mínimo possível os danos causados aos feridos. Todos unidos com o mesmo objetivo: preservar a vida. **Primeiro a Vida** traduz de forma simbólica esse esforço atento e permanente. Se um dos elos do processo se fragiliza, a corrente que apoia e sustenta nossas vidas quando circulamos a pé ou em veículos motorizados ou não, perde sua eficácia. Resultado: mais mortos e feridos no trânsito.

Não foi por acaso, portanto, que o novo código de trânsito brasileiro estabelece, já em seu artigo primeiro, os direitos e as responsabilidades relativos ao trânsito seguro em nossas vias públicas. Infelizmente, ainda não percebemos a extensão e a profundidade de suas implicações sobre nós. É nossa intenção abordar alguns conceitos daí decorrentes e debatê-los aqui.

Trânsito Seguro

Como não podia deixar de ser, a definição de trânsito engloba *“a movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres”*. E a da via pública, *“superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central.”* Portanto, ao afirmar que *“o trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito”*, estende essa garantia também ao pedestre, não só nas travessias, como nas calçadas. Esse tem sido o entendimento da Associação Brasileira de Pedestres – **ABRASPE**. Em carta dirigida ao então Ministro da Justiça, em maio de 1.988, dizíamos: *“Hoje os órgãos de trânsito somente desenvolvem atividades voltadas aos pedestres visando à segurança na travessia das vias.”*

O trânsito de pedestres nas calçadas, nas chamadas passagens apropriadas e no acostamento das vias continua sendo ignorado pelas autoridades de trânsito, não obstante existirem situações que obrigam ao pedestre a invadir a pista. Nessa situação, além de tornar-se infrator (Art. 254-item I), o pedestre coloca em risco sua vida e a de terceiros, constrangido pela inadequação ou inexistência de espaço e pavimento adequados a sua circulação. Em muitos municípios continuam a ser pavimentadas vias rurais sem acostamentos e vias urbanas sem calçadas, gerando conflitos entre veículos e pedestres que acabam em atropelamentos.

Isto posto, Senhor Ministro, sugerimos que se informe claramente aos órgãos que já compõem ou venham a se integrar ao Sistema Nacional de Trânsito que as estruturas mínimas exigidas tenham também capacidade técnica, bem como autoridade, para o desenvolvimento de atividades relativas ao trânsito de pedestres nas calçadas, nos acostamentos e nas passagens a eles destinadas, não se limitando à travessia de pistas como acontece hoje.”

Sem resposta a nossa carta temos quase certeza que os órgãos municipais de trânsito, de um modo geral, somente cuidam, se tanto, das travessias de pedestres. Não é o caso da Cidade de São Paulo, onde a Companhia de Engenharia de Tráfego - CET foi indicada como responsável pela circulação de pedestres, conforme despacho dado no SGM 005317/98-3 que afirma ser esse órgão *“responsável por todas questões relativas à circulação e segurança do trânsito no que diz respeito às vias e calçadas do Município”* em resposta à consulta feita pela ABRASPE, em abril de 1.998.

Limites de Velocidade

A Associação Brasileira de Pedestres-**ABRASPE** não obstante ter apoiado o novo código de trânsito alertou as autoridades sobre a inconveniência da redação do Art. 61 que diz: *“A velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização, obedecidas suas características técnicas e as condições de trânsito.*

§ 1º Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de: I - nas vias urbanas: a) oitenta quilômetros por hora, nas vias de trânsito rápido; b) sessenta quilômetros por hora, nas vias arteriais; c) quarenta quilômetros por hora, nas vias coletoras; d) trinta quilômetros por hora, nas vias locais; II - nas vias rurais: a) nas rodovias:

1) cento e dez quilômetros por hora para automóveis e camionetas; 2) noventa quilômetros por hora, para ônibus e microônibus; 3) oitenta quilômetros por hora, para os demais veículos; b) nas estradas, sessenta quilômetros por hora.

§ 2º O órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via poderá regulamentar, por meio de sinalização, velocidades superiores ou inferiores àquelas estabelecidas no parágrafo anterior. “

Como esse parágrafo dá total liberdade para se fixarem limites superiores ou inferiores, desde que os trechos considerados sejam devidamente sinalizados, não há nenhuma justificativa para terem sido fixados os limites de 110 km/h, em rodovias, e 60 km/h, em estradas. Acontece que são raras as rodovias (simplesmente uma via rural pavimentada, segundo definição do código) e estradas (via rural não pavimentada) que podem permitir níveis tão elevados de velocidade. Nessa situação, os órgãos com jurisdição sobre os 164.000 km de rodovias e 1.521.000 km de estradas teriam de sinalizá-las e reduzir os limites em todos os trechos onde as velocidades de 110km/h e 60km/h fossem inseguras. As limitações técnico-administrativas e financeiras da maioria dos municípios tornam impraticáveis a instalação e, principalmente, a manutenção dessa sinalização.

RODOVIAS E ESTRADAS NO BRASIL 1.999

Jurisdição	Rodovias (1.000 km)	Estradas (1.000 km)
Federal	56	15
Estadual	91	117
Municipal	17	1.429
Total	164	1.521

Fonte: GEIPOT

Assim sendo, a velocidade, que é o principal fator responsável pelo risco de vida e pela gravidade dos ferimentos em caso de acidentes, pode ser praticada acima de limites considerados seguros. Se muitas passarelas foram construídas em decorrência de mortos e feridos por atropelamento, podendo-se afirmar, figuradamente, que sua estrutura se apoia no sangue de inocentes atropelados, também, muitos sinais de trânsito, terão a mesma origem macabra.

Pergunta-se: **não seria mais lógico que os limites de velocidade fossem de 80 km/h nas rodovias e 40-50 km/h nas estradas, dando liberdade, como o novo código dá, para as entidades que têm jurisdição sobre elas elevarem esses limites nos trechos em que essas velocidades maiores fossem compatíveis com a segurança ? Dessa forma, o ônus da sinalização seria para aumentar a velocidade e não para diminuí-la como acontece hoje.**

A **ABRASPE** propôs, ainda, que para aumentar esses limites as autoridades com jurisdição sobre o trecho em questão teriam de apresentar ao **CONTRAN** dados sobre acidentes nele ocorridos que justificassem o aumento. Pesquisas feitas no exterior revelam, claramente, a importância da velocidade sobre a gravidade do atropelamento, tornando essa questão crucial em nosso País.

Conseqüências do Atropelamento

Velocidade de Impacto	Mortos	Feridos	Ilesos
64 km/h	85%	15%	0
48 km/h	45%	50%	5%
32 km/h	5%	65%	30%

Fonte: Departamento de Transporte do Reino Unido

Como se depreende da análise dessa tabela, **a partir dos 32 km/h de velocidade de impacto, o destino do pedestre atropelado se torna rapidamente tenebroso: enquanto a probabilidade dele morrer é de 5% e de sair ileso 30%, nesse caso, se a velocidade de impacto dobrar, isto é, for de 64 km/h, sua morte é quase certa (85%); e os 15% que escaparem com vida, seguramente sofrerão danos irreparáveis.**

O Ministério dos Transportes dos EUA publicaram, em Outubro de 1.999, uma avaliação extensiva sobre o assunto: “Literature Review on Vehicle Travel Speeds and Pedestrian Injuries”. É desse relatório que a tabela acima foi extraída. Cientes disso, e face aos argumentos apresentados pela **ABRASPE**, cabe às autoridades brasileiras dos poderes executivo e legislativo reverem, com a devida urgência, a redação do Art. 61 de nosso código.

Álcool, Drogas e Remédios

O motorista está proibido de : *“dirigir sob a influência de álcool, em nível superior a seis decigramas por litro de sangue, ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica.”*. Se pego infringindo essa determinação, além de multa e suspensão do direito de dirigir, haverá *“retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação.”* Para constatação desse tipo de infração *“todo condutor de veículo automotor, envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito, sob suspeita de haver excedido os limites previstos no artigo anterior, será submetido a testes de alcoolemia, exames clínicos, perícia, ou outro exame que por meios técnicos ou científicos, em aparelhos homologados pelo CONTRAN, permitam certificar seu estado.”* Com relação a drogas e medicação controlada, estabelece que *“medida correspondente aplica -se no caso de suspeita de uso de substância entorpecente, tóxica ou de efeitos análogos.”*

Não obstante serem claras as proibições, seu controle é complexo. O bafômetro, por exemplo, que é um instrumento de aferição de alcoolemia largamente empregado em outros países, inclusive na Suécia, nação ciosa do respeito aos direitos individuais, é questionado juridicamente no Brasil. Juristas de renome afirmam que se o motorista se negar a utilizar o bafômetro ele está se valendo da prerrogativa constitucional que permite ao cidadão negar-se a produzir provas contra si. Por outro lado, a definição de nível quantitativo de alcoolemia é questionada por médicos especializados, pois ela varia muito de país para país e, na realidade, mesmo que respeitado, nada garante que em determinados casos seja excessivo. Na Europa, por exemplo, os níveis de tolerância são de 0,5 (Bélgica, Finlândia, França, Grécia, Países Baixos e Portugal) e de 0,8 (Áustria, Dinamarca, Alemanha, Grã Bretanha, Irlanda, Itália, Espanha e Luxemburgo) e, excepcionalmente 0,2 na Suécia, conforme dados contidos no número 22 da Revista da Associação Brasileira de Acidentes e Medicina do Tráfego. Em artigo dos Drs. Alberto Sabbag e José H. da Costa Montal, publicado nesse número, a proposta é radical: **“a única solução coerente é a de zerar esta questão: não admitir a presença de nenhuma quantidade de álcool em condutores de veículos”**.

A presença do álcool em vítimas de acidentes de trânsito não se limita aos motoristas. Informações do Instituto Médico Legal, citadas em Fatos e Estatísticas de Acidentes de Trânsito em São Paulo-2.000, **“revela que o**

número de acidentes fatais em São Paulo com envolvimento de condutores alcoolizados ou de pedestres atropelados bêbados é cerca de 50%.” Dados recentemente publicados nos EUA mostram que 33% dos pedestres mortos em atropelamento naquele País, em 2.000, estavam com um grau de alcoolemia superior a 10 decigramas por litro. Não obstante isso, não se dispõe de legislação atualizada para impedir-se que o pedestre alcoolizado ande sozinho pelas vias públicas, colocando sua vida e a de terceiros em risco.

Tudo indica que não há controle sobre motoristas que dirigem sob o efeito de medicamentos prescritos que impedem a direção segura, apesar de ser muito difundido o uso de tranqüilizantes e sonoterápicos em nosso país.

Acidentes e Incidentes

As definições sobre o que é um acidente têm em comum o fato de ser imprevisível e não intencional, constituindo-se num desastre que produz danos. O Instituto Victoria de Política de Transporte do Canadá prefere utilizar o termo colisão ou batida ao invés de acidente, tendo em vista que a maioria deles têm causas que poderiam ser evitadas (erro do motorista, falha mecânica, projeto deficiente da via, etc.). Realmente, se comparado com o transporte aéreo, o rodoviário não passaria por testes rigorosos de segurança. O treinamento do futuro motorista, os testes e exames a que são submetidos para obter sua licença para dirigir e a fiscalização de seu comportamento, posteriormente, nem de longe se compara as exigências feitas para alguém pilotar um avião. Mais contundente, ainda, é a comparação entre as medidas de segurança impostas na fabricação e posterior manutenção da aeronave e do automóvel. Ainda que não se tenha condições de adotar procedimentos iguais, é fundamental que todas as etapas visando à segurança de “vôo terrestre” sejam consideradas também. Somente após terem elas sido satisfatoriamente implantadas pode-se considerar o evento imprevisível que resulta numa batida um verdadeiro acidente.

O incidente não traz consigo a idéia de dano, na maioria das definições. O dicionário Webster acrescenta que se trata de alguma coisa que acontece como resultado ou ligado a outra coisa mais importante. Realmente, os incidentes que acontecem no trânsito estão ligados ao acidente potencial que não aconteceu. Uma corrida do pedestre que escapa por pouco de um veículo; uma freada brusca que pode até deixar marcas no asfalto; um bate boca entre pedestre e motorista estacionado na faixa; todos são exemplos de incidentes.

O especialista sueco Sverker Almqvist esteve em S. Paulo faz alguns anos e desenvolveu um trabalho com a CET empregando as técnicas por ele desenvolvidas para aferir riscos de acidente a partir de incidentes. Após sua análise, é possível se adotarem medidas de segurança cuja eficácia pode ser avaliada pela redução dos incidentes. Não é de se surpreender que essa técnica tenha se desenvolvido na Suécia, pois lá os acidentes com vítimas não produzem essa abundância de “pontos críticos” constatada no Brasil; os locais em que se verifica um número elevado de incidentes poderiam ser chamados de “pontos inseguros”.

É desalentador registrar-se que a base de dados estatísticos sobre acidentes de trânsito não melhorou em nosso País, não obstante já terem decorridos quase quatro anos da aprovação do novo Código de Trânsito Brasileiro. Quem sabe seja necessário um amplo debate sobre o assunto, dando prioridade ao essencial. Ainda que internacionalmente se adote o critério de se estimar a morte de acidentados no trânsito até 30 (trinta) dias após a ocorrência, sempre é possível, por meio de amostragem, calcular-se o total de vítimas fatais segundo esse critério, desde que se tenha um registro confiável das mortes no local ou durante o traslado da vítima. O que não é mais possível se aceitar é que o DENATRAN divulgue dados fictícios, como os registrados, em 1.998: 61 mortes por atropelamento na Cidade do Rio de Janeiro; 25 em Curitiba e nenhuma em Porto Alegre, somente para citar três exemplos.

Primeiro a Vida

Se nosso objetivo é **Primeiro a Vida**, é esta que deve ser preservada. Em outras palavras, a prioridade é de se reduzirem os acidentes com vítimas fatais, antes de tudo; depois, os ferimentos graves que produzem seqüelas pelo resto da vida dos acidentados; em seguida, os ferimentos leves; e, finalmente, as batidas ou acidentes sem vítimas. Sob esse aspecto, portanto, os programas de travessias de pedestres, particularmente nas avenidas de trânsito rápido, nas estradas e nas rodovias, devem ter prioridade, por duas razões: é quando atravessa a via que o pedestre é atropelado; e pedestre atropelado, por definição, é acidente com vítima. Se a velocidade de impacto sobre o pedestre for superior a 40 km/h, a probabilidade dele morrer é elevada e, se isso não ocorrer, os ferimentos normalmente são muito graves.

A Companhia de Engenharia de Tráfego-CET seguiu essa política, pois basta citar os números abaixo para a cidade de São Paulo para se constatar isso:

	1.981	2.000	2.003
Vítimas Fatais	2.365	1.490	1.268
(pedestres)	(1.677) (71%)	(738) (50%)	(458) (36%)

Fonte: **CET**

Como se pode observar a redução de mortes em acidentes de trânsito foi extraordinária, pois muitas das medidas de segurança adotadas visaram a reduzir os atropelamentos que resultavam em 71% das mortes, em 1.981 quando a **ABRASPE** foi criada. Atualmente, elas representam 36% do total de vítimas fatais.

Essa menor participação se deve ao fato que a redução das mortes por atropelamento no período de vinte e dois anos foi de 73% enquanto o total de vítimas fatais caiu em 46%. Hoje a Cidade de São Paulo pode se orgulhar de apresentar os menores índices de mortes por atropelamento do Brasil, conforme se constata na tabela abaixo:

**Índices de Mortes por Atropelamento em Algumas Cidades Brasileiras
-1998-**

	Mortos/10.000 veículos	Mortos/100.000 hab.
São Paulo *	1,8 (1,0)	8,7 (4,3)
Rio	4,8	13,4
Recife	3,9	8,6
B. Horizonte	2,7	10,9
Brasília	2,1	8,1
Fortaleza	7,5	12,5
Salvador	5,7	9,4

*** Dados entre parênteses referentes a 2.003 da CET**

Fonte: DENATRAN

Observação: os dados oficiais do DENATRAN de mortes por atropelamento em algumas capitais são pouco confiáveis. No Rio, por exemplo, aparece somente 61 mortes. Nesse caso, elas foram estimadas por meio de outras fontes, chegando-se a 750. Os dados acima mostram que as Cidades de São Paulo e Brasília apresentam os melhores índices do País. E Fortaleza e Salvador os piores.

Educação e Fiscalização

É fundamental que não se dissociem os dois programas que nos levarão, a longo prazo, a comportamentos e valores compatíveis com mais segurança no trânsito. O processo de educação é contínuo e começa quando a criança nasce, pois é no lar que se desenvolvem valores como os de respeito e preservação da vida, bem como de fraternidade e solidariedade. E são esses valores fundamentais que criam o terreno fértil para se enraizarem os conhecimentos posteriores sobre regras de conduta no trânsito. Portanto, não se deve segmentar o processo educativo de maneira a jogar sobre os ombros das crianças o nosso futuro. Pedagogos, psicólogos, clérigos, médicos, enfim, todos os que se dedicam e se preocupam com o desenvolvimento humano devem se engajar na definição e implementação dos programas educativos.

Em nenhum momento, a tônica deve ser simplesmente o adestramento, isto é, a transmissão de informações técnicas acompanhadas de treinamento sobre comportamentos padrões. O adestramento é válido para capacitar alguém a operar algum instrumento mecânico. **A realidade do trânsito, porém, é antes de tudo um emaranhado de relações humanas com riscos elevados dos conflitos se transformarem em incidentes e estes em acidentes.** Um bom exemplo da diferença entre valor e conhecimento é o da mãe que até recentemente colocava seu filho no colo entre ela e o volante por ignorância. A informação do risco leva-a a mudar de conduta imediatamente. No outro extremo, está o motorista irresponsável e agressivo que não dá valor à vida: conhece as regras e os riscos e, nem por isso, deixa de praticar a direção perigosa. Daí a importância da fiscalização efetiva que não deve ser somente punitiva. Sempre deveria estar acompanhada de algum esforço educativo.

Em nenhum momento deve-se esquecer da avaliação da eficácia do esforço educativo feito, cujos objetivos devem ser muito bem explicitados.

Na Suécia, por exemplo, constatou-se que as crianças que recebiam educação e treinamento para o trânsito eram mais propícias a segui-los posteriormente quando seus pais já faziam isso. Ao contrário, uma grande parte delas cujos pais tinham comportamento inadequado no trânsito, deixaram de lado os ensinamentos escolares e adotaram, por emulação, o comportamento familiar.

Os programas de fiscalização devem se estruturar focados em **Primeiro a Vida**. Sob esse aspecto, portanto, controle de velocidade e obediência à sinalização, uso do cinto de segurança, aferição da sobriedade e demais condições psicomotoras do motorista e do pedestre, devem ter prioridade. Não se deve jamais aceitar a crítica de que existe uma indústria de multa nesses casos. Muito menos que os meios mecânico-eletrônicos são inválidos para identificar infrações de excesso de velocidade. Ou que os locais onde estão instalados devem ser indicados para o motorista. Pois foram justamente esses meios impessoais e altamente eficazes os responsáveis pela acentuada redução das mortes e da gravidade dos ferimentos em acidentes de trânsito. É claro que muitas vezes a sinalização é deficiente, ou obedece a padrões inadequados, dificultando um comportamento correto dos motoristas responsáveis. Daí a importância das JARIs e, o que não é feito hoje, do treinamento de seus membros sobre os assuntos tratados neste debate. Finalmente, o uso do bafômetro ou de outro meio de aferição de alcoolemia deve ser generalizado.

Conclusão

Primeiro a Vida deve ser o foco permanente de todos os programas e projetos de segurança viária em nosso País. Se o dirigir veículo automotor é um privilégio, dirigi-lo em velocidades superiores a 40 km/h é um privilégio duplo. E assim sendo, toda e qualquer via que admita velocidades superiores a esse limite deve ser estruturada e operada de maneira a preservar a vida, especialmente dos pedestres. Os custos das obras, sinalização, operação e fiscalização dessas vias especiais devem ser pagos por seus usuários, pois a liberdade de ir e vir corresponde ao direito natural do ser humano se deslocar sem o uso de motores de propulsão. Mesmo que numa sociedade moderna se aceite a motorização como imprescindível, nada indica que esse direito ampliado e mecânico dos motorizados deva incluir velocidades superiores a 40 km/h. Caso contrário, estaremos anulando um direito natural seguro, confortável e de acessibilidade universal do ser humano, o de andar a pé, por um privilégio restrito aos motorizados que apreciam velocidades superiores a essa.

Sem negá-lo, as vias onde ele for praticado deve estar preparada totalmente para isso com risco zero de mortes, ou seja, se houver mortes será por acidente e não por desleixo e omissão das autoridades que sobre elas têm jurisdição.

Agradeço a oportunidade que a CET nos deu de participar deste debate e espero ter despertado nos presentes o desejo de participar com mais entusiasmo na luta pela vida, pois fazemos parte de uma corrente em que nenhum elo pode falhar.

São Paulo 25 de Setembro de 2.001

Nota: Alguns dados estatísticos foram atualizados para 2.003