

ACIDENTES DE TRÂNSITO E COMPORTAMENTO HUMANO

E. J. Daros

“Para ter paz e alegria você precisa conseguir paz em cada passo que der”
THICH NHAT HANN (1)

I - INTRODUÇÃO

O tema é de tal abrangência, que corremos o risco de permanecer em nível de generalidade prejudicial à formulação de recomendações práticas, caso focalizemos todo universo de pessoas que se relacionam no trânsito: pedestres, motoristas e passageiros de veículos automotores, assim como, motociclistas e ciclistas, e seus eventuais passageiros. Pouco sabemos sobre essas duas últimas categorias, constituídas de jovens, que hoje correm elevado risco de acidente em nossas cidades.

Como Presidente da Associação Brasileira de Pedestres-ABRASPE, falaremos um pouco sobre os que andam a pé, particularmente das crianças e dos idosos. Na qualidade de repetidores do que lemos, principalmente sobre estudos e pesquisas feitos no exterior, e de atentos observadores de nossa realidade, esperamos identificar problemas e formas mais humanas de conviver com eles.

Mais do que isso, entendemos que nossa missão aqui é a de despertar em seus corações o desejo de mudar seus próprios comportamentos, tornando-os co-responsáveis pelo processo de humanização de nossos espaços públicos, a começar nesta bela cidade de Recife.

II - O ACIDENTE DE TRÂNSITO

Se não considerarmos os casos mórbidos de tendências suicidas ou homicidas, conscientes ou inconscientes, podemos afirmar que o acidente de trânsito é o resultado indesejável de solução de um conflito no uso do espaço público.

Em nosso País, eles chegam a cifra de 1 milhão por ano, em que se ferem 350.000 pessoas e outras 50.000 morrem. Os pedestres constituem uma parcela significativa desses mortos, representando, aproximadamente, entre 40 a 50%. Essas cifras devem estar mais próximas da realidade, mas não correspondem, ainda, a um criterioso levantamento de dados. Basta lembrar que, até recentemente, os dados oficiais indicavam, aproximadamente, 20.000 mortes por ano em acidentes de trânsito, das quais 9.000 seriam pedestres, ou sejam, 45% (2). Estudiosos e pesquisadores, todavia, eram unânimes em afirmar que os números reais eram bem superiores aos dados oficiais.

Se a citada cifra de 50.000 mortes por ano for verdadeira, estamos acima dos EUA onde o total de mortes caiu de 51.000, em 1980, para 40.000, em 1985 (3). Como a sua frota de veículos é 10 vezes superior à brasileira, o nosso índice de mortes por 10.000 veículos é 11 vezes maior que o deles.

Além de nossos índices de acidentes serem superiores aos de outros países, a porcentagem de crianças de 0-14 anos que morrem no trânsito é bem maior: cerca de 14%, em comparação com 5-7%, nos países da Europa Ocidental e nos EUA (4).

Na Europa Ocidental, o risco de uma criança morrer em acidente de trânsito é maior do que morrer de doenças (5).

Não podemos afirmar o mesmo no Brasil, apesar de nossos índices de acidentes serem piores, pelo simples fato das doenças dizimarem grande parte de nossa população infantil.

Os dados e índices assim apresentados escondem, porém, fatos importantes. Para torná-los mais representativos da realidade, seria preciso considerar o tempo de exposição ao trânsito (6) dos diferentes grupos etários.

Em nosso País, é sobejamente sabido que os pais encarceram as crianças em suas casas a fim de evitar acidentes nas ruas. Uma parcela significativa das classes média e alta leva e traz seus filhos à escola de automóvel, ou se utiliza de ônibus escolar, muitas vezes até concluírem o colegial. Nem sempre as distâncias justificam isso, e sim razões de segurança. As classes pobres, todavia, são obrigadas a expor seus filhos aos riscos do trânsito. O fato das escolas públicas se encontrarem próximas a suas residências não reduz o risco, pois são muitos os exemplos de má localização que obrigam à criança a conviver prematuramente com o trânsito pesado.

Se nos países europeus existe um consenso de que as crianças são as maiores vítimas do trânsito de veículos, no Brasil elas o são duplamente: pelo fato dos índices serem piores e pela renúncia do uso espaço público, que mais se assemelha a um encarceramento domiciliar.

III - O COMPORTAMENTO E A SEGURANÇA NO TRÂNSITO

O objetivo perseguido pelo motorista, salvo casos excepcionais, é completar o percurso, ou sua viagem, no mais curto prazo possível.

Para isso, usa e abusa do poder que o veículo lhe proporciona, seja pela proteção da lataria, seja pela potência de seu motor. As restrições ao ímpeto de alta velocidade decorrem de sua avaliação dos riscos de acidente e a probabilidade de ser multado. Os fatores de ordem moral são muito frágeis em nosso País. E quando operam, fazem-no de fora para dentro, isto é, o motorista não pratica certas infrações pela vergonha de ser surpreendido no ato de cometê-las. No entanto, quando se constata o grande número de infrações realizadas em frente a escolas, clubes, teatros e igrejas, conclui-se que tampouco esse mecanismo tem funcionado.

O respeito à sinalização, portanto, decorre do medo de acidente ou da multa. À noite, quando não há policiais, somente a avaliação de risco de acidente, feita pelo motorista, determina seu comportamento.

No ímpeto de atingir seu objetivo de minimizar tempo, os motoristas transformaram nosso trânsito em verdadeira competição, envolvendo vários tipos de disputas, tais como:

quem identifica e ocupa mais rapidamente uma vaga no estacionamento;

quem entra mais rápido no espaço de segurança que separa dois veículos em alta velocidade;

quem costura o trânsito com mais determinação;

quem consegue aproveitar os poucos segundos entre o fechamento e abertura de sinal para cruzar ou entrar numa rua, podendo chocar-se com outro veículo que arranca abruptamente antes do sinal abrir;

quem consegue cruzar ruas em áreas residenciais sem parar ou reduzir a velocidade, realizando movimentos rápidos de pescoço e de olhos a fim de identificar eventuais riscos de acidente nos cruzamentos;

quem consegue desviar de buracos, carros mais lentos ou estacionados, entrando em outras faixas de forma brusca e inesperada;

quem consegue "colar" no pára-choque traseiro, pressionando com luz alta o motorista da frente para ultrapassá-lo;

quem ultrapassa outros veículos em rodovias de mão dupla, em locais indevidos, acendendo a luz alta e arremetendo os veículos que transitam em sentido oposto para o acostamento.

O comportamento dos pedestres, por outro lado, está calcado no desejo de cobrir o seu percurso o mais rápido e com o menor esforço possíveis. Ele normalmente estabelece um itinerário para seu deslocamento, correspondendo à ligação entre sua origem e destino. Em seguida, à medida em que começa a andar, define pontos intermediários de destino, procurando que a linha de seu deslocamento seja o mais reta possível. Esses segmentos retos, que compõem o itinerário maior, são as suas linhas de desejo. A rigor, se agisse conforme a sua linha de desejo maior, atravessaria quintais e edificações para cortar caminho, se assim o pudesse. Normalmente, corta ângulos e anda em diagonal pela pista. Os mais jovens pulam muretas, saltam correntes (os idosos passam por baixo delas!), andam em cima de canteiros de flores e atravessam, até mesmo, poças d'água, desde que limpas (7) .

A partir da definição de seu destino intermediário, o pedestre desliga a sua mente e deixa o subconsciente comandar seu movimento, ficando livre para se distrair com outras atividades. Não são poucos os casos de pessoas que andam longos trechos, chegando a destinos intermediários e ali parando para se lembrar do destino final e de seu correspondente itinerário.

Os planejadores e operadores de trânsito têm de levar em conta isso, tornando atrativa a rota mais segura e apelando para o subconsciente do pedestre. Por exemplo, água suja e opaca, impede melhor a sua passagem do que placas ou muretas.

Para que não aconteçam acidentes é necessário que pedestres e motoristas executem a seguinte seqüência de atividades:

Busca de Riscos Potenciais

Antes de iniciar a travessia o pedestre precisa dar uma olhada no seu entorno, procurando os veículos que lhe possam oferecer risco. O motorista em circulação, também deve procurar outros veículos e pedestres que possam se interpor a seu movimento. Ambos, pedestres e motoristas, devem fazer isso com disposição, tranquilidade e muita atenção. Nos locais onde existe sinalização, a tarefa se torna mais simples, desde que ambos a respeitem, o que normalmente não acontece em nosso País. Os pedestres preferem as tensões da busca, do que andar ou esperar um pouco mais, e respeitar a sinalização.

IDENTIFICAÇÃO

O pedestre deve identificar o veículo, e o motorista, o pedestre.

Nem sempre isso acontece, especialmente à noite, quando o pedestre vê o veículo, porém não é visto pelo motorista. O costume errado de não usar os faróis com luz baixa, conforme determina o Código de Trânsito, associado à deficiência de iluminação pública, tornam difícil a identificação do pedestre. Em muitos países, os pedestres usam material refletivo em sua vestimenta.

Avaliação da Situação e Decisão

Ambos avaliam o risco da colisão e tomam a decisão que a evite. Se o pedestre não é visto e pensa que o foi, pode-se imaginar o risco elevado que corre, pressupondo que o motorista vá reduzir a velocidade do veículo. Além disso, o motorista, normalmente desconhecedor da dinâmica de frenagem, assume riscos elevados, particularmente quando a pista está molhada.

Ainda que os dois se vejam, é costume, em nosso País, estabelecer-se uma disputa, ou jogo, entre pedestre e motorista. Este último não reduz a velocidade, prevendo "tirar um fino" do pedestre, caso esse insista em caminhar normalmente. O pedestre tem duas alternativas: acelerar o passo, ou correr mesmo, humilhando-se, ou então, continuar andando normalmente e sofrer as tensões do risco de ser atropelado. Freqüentemente ele acelera o passo, criando um costume que, por sua vez, gera a expectativa nos motoristas, de que essa é a forma correta de travessia do pedestre. Consequentemente, o pedestre que atravessar a via, mesmo em faixas a ele destinadas, a passos normais, na expectativa de que o motorista reduzirá a velocidade, correrá o risco de ser atropelado.

Há casos em que o pedestre desafia o motorista, obrigando-o a breicar. Ao pensar que a parada do veículo é quase instantânea, pelo fato de não ter experiência na direção de veículos, pode acabar sendo atropelado.

Ação

Nós, brasileiros, usamos nosso tempo de forma a deixar tarefas para a última hora. O mesmo acontece com nossas ações no trânsito. Ainda que tenhamos pensado, e até decidido parar, avançamos mais um pouco em direção ao conflito, na esperança de que o outro pare ou reduza sua velocidade. Se isso não acontecer, nosso tempo para frear torna-se insuficiente. No caso de conflito com o pedestre, é este último que desiste antes e pára, muitas vezes pressionado pela buzina do veículo, não obstante o Código de Trânsito proibir essa prática. Nas conversões à esquerda ou direita, esse tipo de conflito é comum. Nesses casos, há pedestres que exercem a preferência que o citado código lhe assegura e enfrentam o veículo. O motorista, obrigado a reduzir a velocidade, ou parar, logo em seguida acelera o motor nas costas do pedestre, como vingança, ou compensação, pela perda que pensa ter sofrido no jogo das vantagens e preferências.

A seqüência acima descrita - **BUSCA, IDENTIFICAÇÃO, AVALIAÇÃO E AÇÃO** - desenvolve-se em poucos segundos, realimentando o processo continuamente.

O pedestre, após iniciada a travessia, continua olhando, escutando, identificando, avaliando, decidindo e agindo de forma a evitar seu atropelamento. Em suma, o pedestre, para preservar sua saúde e integridade, deve agir paranoicamente.

Se houver falhas de ambas as partes, o acidente torna-se inevitável, particularmente nas condições apertadas em que a seqüência de segurança se desenvolve na mente de nossos cidadãos, com pouca ou nenhuma margem de tempo para correção de eventuais erros.

IV - A CRIANÇA E O SEU AMBIENTE DE TRÂNSITO (9)

É importante destacar a criança como uma categoria especial de usuário de nosso espaço público, pois prevalece em nosso País um costume nocivo para efeito de planejamento e operação do trânsito, que é o de considerar o adulto saudável e jovem como o protótipo do pedestre.

Como na engenharia corrente se projetam espaços e estruturas para os maiores e mais pesados, transferiu-se para o trânsito, o mesmo procedimento. Esse princípio é válido para os veículos. Em relação ao ser humano, ele não o é.

As habilidades psicomotoras e mentais são extremamente variáveis no decorrer do crescimento e do envelhecimento do indivíduo, sem contar as limitações temporárias, ou permanentes, decorrentes de doenças ou outras causas. O trânsito de pedestres deve ser planejado e operado, portanto, levando em consideração as limitações dos mais frágeis e menos inteligentes. Em nosso País não é assim que se procede. Pior ainda, em muitas cidades, tampouco as necessidades do indivíduo normal e saudável são consideradas, havendo múltiplos exemplos disso.

A Organização Mundial da Saúde - OMS define a saúde como um estado de bem estar total, envolvendo o físico, o psicológico e o social.

As crianças em nosso País, particularmente as pobres, não dispõem de espaços seguros e saudáveis para brincar. O veículo automotor limita as possibilidades delas se movimentarem livremente nas áreas próximas a suas residências. É nesses locais que a grande maioria das crianças joga bola, anda de bicicleta, pula e brinca, sem perder contato com seus lares. São nessas atividades que as crianças desenvolvem suas habilidades motoras e aprendem a se relacionar socialmente, além de adquirir conhecimento de seu meio ambiente.

O trânsito de passagem rasga o tecido dos bairros sem nenhuma consideração pelos residentes. O medo prevalece entre as crianças, e aquelas que se arriscam a usar o espaço público estão expostas ao ruído e à poluição atmosférica. Pesquisas feitas nos EE.UU, indicam que a dez metros do veículo, metade da concentração de gases é eliminada e a uma quadra, ela se reduz a 10%. Consequentemente, quanto mais próximo o veículo, mais pernicioso sua presença. Pode-se imaginar o que a poluição representa para a criança que normalmente respira mais ar por peso do que o adulto, e muito mais ainda por ter estatura menor e estar em pleno exercício físico.

Os especialistas recomendam que as crianças com menos de 8-9 anos não devem ficar sozinhas, próximas a ruas ou avenidas de grande trânsito, pois os riscos de se envolverem em acidentes são muito grandes, dadas suas naturais limitações.

Perguntamo-nos, onde se encontram localizados os bairros pobres e as favelas em nossas cidades? Uma grande parte junto a avenidas, pontes e viadutos, onde prevalece o trânsito pesado. E por isso mesmo, áreas desprezadas e mais baratas.

Nesses lares, não são poucos os casos em que os pais deixam seus filhos sem vigilância adequada, possibilitando o aparecimento súbito de crianças, que mal podem andar, junto ao trânsito pesado.

De acordo ainda com a OMS, o limite saudável de ruído é de 30 decibéis. Pesquisa feita nos EE.UU. revelou que as crianças expostas ao ruído excessivo nas escolas e em casa apresentavam pressões sanguíneas mais altas que as crianças de locais tranquilos, além de terem mais dificuldade em acompanhar as aulas.

São esses os níveis de ruído que se verificam junto a nossas escolas públicas, ou nos bairros residenciais populares? Em algumas cidades, como no Rio de Janeiro, quase toda a população é afetada pelo ruído excessivo, independentemente do seu nível socioeconômico.

É preciso, portanto, levar em conta as limitações e necessidades da criança no planejamento e operação do trânsito. Como por exemplo: elas são menores que os adultos e não tem visão por cima dos veículos, tampouco são vistas atrás deles ou de arbustos; seu ângulo visual é mais fechado que o do adulto; olham primeiro para os detalhes, um de cada vez, e somente depois disso elas olham o conjunto, ao contrário, portanto do adulto; não vêem a longas distâncias tão claramente como os adultos; não conseguem passar da visão de longa para curta distância com a rapidez do adulto, tendo dificuldade, em consequência disso, de avaliar corretamente o trânsito; elas não conseguem seguir com seus olhos objetos em movimento tão bem como os adultos, e por isso não têm condições de avaliar a distância e a velocidade de um veículo em aproximação com a eficiência do adulto; não localizam sons, tão bem como o adulto;

esquecem o que aprenderam se alguma coisa interessante acontece, concentrando-se naquilo que as atrai e não prestando atenção a nada mais; aprendem brincando; até dez anos de idade têm dificuldade de entender a terminologia usada na educação de trânsito; não conseguem interpretar a sinalização de trânsito corretamente, por ser, na maioria das vezes, muito abstrata; não conseguem acompanhar a interação dos veículos em trânsito e fazer a necessária análise; não conseguem transformar educação e conhecimentos teóricos em ação prática; não distinguem, com segurança, a direita da esquerda, no sentido amplo do conceito, até atingirem aproximadamente 10 anos de idade.

Não é de se estranhar, portanto, que o Brasil apresente percentual de crianças mortas em acidentes de trânsito entre duas a quase três vezes superior ao da Europa Ocidental, sem que se lhes dê condições semelhantes para andar e brincar nas proximidades de seus lares.

V - O IDOSO E SEU AMBIENTE DE TRÂNSITO

As pessoas com mais de 70 anos, às vezes até antes disso, deixam de dirigir, ainda que o façam bem, na maioria das vezes para não correrem riscos de acidentes provocados por motoristas agressivos e imprudentes. A maneira nervosa como se dirige em nosso País, obriga o motorista responsável a manter atenção redobrada. Assim mesmo, não são poucas as situações em que tem de usar ao máximo suas habilidades psicomotoras para evitar acidentes.

Muitas pessoas idosas, e até mesmo os de menos idade, acham uma estupidez desgastar-se física e psicologicamente na competição do trânsito.

Deixam de dirigir, ou reduzem seus deslocamentos ao estritamente necessário, buscando caminhos e horários em que o trânsito é menos tenso.

Os que não têm automóvel vão reduzindo, gradualmente, seus deslocamentos, tanto pelo desconforto e dificuldades em usar os transportes públicos, como pelo risco de andar a pé.

Por razões de falsa economia, a separação entre trânsito de veículos e de pedestres, é feita através de túneis ou passarelas para pedestres. Ao invés destes ficarem ao nível do chão e os veículos passarem por baixo ou por cima, são os pedestres que tem de galgar escadas e rampas até uma altura equivalente a dois andares de um edifício. Pode-se imaginar as dificuldades do idoso em fazê-lo, considerando que muitos deles apresentam deficiências cárdio-respiratórias.

Os idosos são mais suscetíveis de cair, seja pelas dificuldades motoras, seja por deficiência de visão. A situação irregular dos pavimentos de nossas calçadas, quando existem, oferecem verdadeiras armadilhas para eles. O congestionamento de pedestres em alguns locais, tornam-nos proibitivos aos idosos, pois as pessoas neles se deslocam aos empurrões e cotoveladas.

É cada vez mais freqüente a invasão das calçadas por rampas de acesso a garagens, tornando-as muito inclinadas lateralmente. Tanto essas rampas, como as subidas e descidas ao longo da calçada, devidas a topografia do terreno, deveriam ser controladas, de forma a não ultrapassarem, 2-3% de inclinação lateral, e 12%, longitudinal. O que se observa, porém, é um desrespeito a esses parâmetros, tornando impossível aos idosos, e desconfortável aos de menos idade, andar a pé com segurança.

Não são poucos os exemplos de avenidas de duas mãos com uma ou duas faixas em cada sentido, sem canteiro central, ou ilha de refúgio. Pode-se imaginar a situação de um idoso tentando atravessá-la, olhando para a esquerda e direita, rapidamente. Além disso, nas esquinas, há veículos fazendo conversões à esquerda e direita, dificultando, ainda mais, a travessia do pedestre.

Para garantir a fluidez do trânsito de veículos, e não de pedestres, há muitos casos em que a travessia de avenidas tem de ser feita em duas etapas. Além do tempo adicional que isso representa, sujeita-se o pedestre a uma exposição maior ao ruído e à poluição do tráfego intenso.

O sol escaldante e as chuvas torrenciais constituem fatores altamente negativos para o idoso que se desloca mais lentamente na busca de sombra ou abrigo.

Nossos planejadores e operadores de trânsito são pouco sensíveis às necessidades dos pedestres em geral, muito menos de seus segmentos mais frágeis. Seu foco de atenção é o veículo. Seu objetivo é garantir-lhe fluidez no trânsito. Se houver perigo para o pedestre, busca-se sua segurança, mesmo que seja com prejuízo a seu conforto e conveniência.

VI - A NECESSIDADE DE MUDANÇA

O desenvolvimento econômico e social do Brasil tem interagido com nossa cultura, alterando-a e se alterando em decorrência dela. Não se trata de um processo determinista, em que a cultura se amolda passiva e rigidamente às novas condições econômicas, tampouco se condiciona totalmente a economia à cultura (10) .

Um exemplo disso é o trânsito. Enquanto os veículos demonstram o grau de desenvolvimento econômico e tecnológico já atingido pelo País, o relacionamento de motoristas entre si e com os pedestres revela a inadequação de nosso comportamento ao atual estágio de industrialização e urbanização.

Nosso comportamento é primordialmente o resultado da educação informal que recebemos no seio da família, principalmente por meio dos exemplos daqueles que nos cercam. Ele está, portanto, enraizado em nossa cultura, que não só preserva e desenvolve valores, como os traduz em ensinamentos práticos para a vida. As variações regionais e entre estratos sociais não conseguem anular certas semelhanças de comportamento que nos caracterizam como brasileiros. Afinal, somos uma nação.

Para que tenhamos liberdade e para que haja igualdade de oportunidades, necessitamos adotar regras de convivência compatíveis com esses ideais. A maioria delas opera informalmente através de nossos usos e costumes. E uma parte é formalmente explicitada em instrumentos legais estabelecidos a partir da lei maior: a Constituição.

Não é preciso grande esforço de observação para constatar que muitos preceitos legais existem justamente para evitar que os usos e costumes contrariem os ideais maiores de liberdade e de igualdade, bem como de vida digna a todos cidadãos. Infelizmente, encontramos-nos ainda longe de sua consecução.

Contrariando nossos ideais, traduzidos enfaticamente na nova Constituição, prevalece uma lei ainda maior, não escrita, mas cuidadosamente transmitida de geração à geração por meio de nossa cultura: é a Lei do Mais Forte (11) .

Teremos de apagá-la de nossos códigos de conduta para que os espaços públicos se tornem mais humanos. Infelizmente, essa Lei, que paira acima de todas as nossas constituições, tem demonstrado extrema versatilidade e resistência para sobreviver. Ela está presente não só no trânsito, mas em todas nossas atividades, particularmente naquelas em que o anonimato e a impunidade lhes dão alento. Se conseguirmos eliminá-la do trânsito, conseguiremos atingir uma das cabeças desse dragão invisível que nos atormenta há séculos.

Trata-se de um desafio à toda sociedade, ou seja, a todos nós que desejamos nos tornar cidadãos responsáveis.

O governo, em seus diferentes níveis, abrangendo os poderes executivo, judiciário e legislativo, terá de mudar suas formas de atuação, demonstrando claramente sua disposição em cumprir os dispositivos constitucionais aprovados a fim de que não permaneçam no papel. Para que isso aconteça é imprescindível, porém, que a sociedade civil se organize em grupos de pressão e colabore nesse árduo trabalho de mudança de valores e comportamento.

É bom nos lembrarmos, porém, que o Estado é uma ficção jurídica que sobrevive pela continuidade dos governos. Estes, por sua vez, nada mais são do que uma sucessão de governantes que agem através das estruturas e dos quadros da administração pública.

Governantes e líderes de entidades civis são brasileiros como todos nós, cujo comportamento no trânsito nem sempre tem sido exemplar. Não temos condições morais de exigir dos outros aquilo que nós mesmos não conseguimos cumprir.

Mudar certos valores e comportamentos prevalecentes em nossa sociedade é um objetivo desejado por todos, mas pouco, ou nenhum esforço, tem sido feito por nós para mudarmos nosso comportamento como indivíduos. Não é de se estranhar que o desejo de mudança acabe se frustrando, já que os outros, para os outros, somos nós.

Ao invés do lema inócuo, MUDA BRASIL, tão do gosto dos políticos, propomos um mais árduo, porém mais eficaz: MUDA BRASILEIRO (12).

VII - CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

Recursos para Programas e Projetos

Não existe uma solução imediata e simples para se reduzir a agressão do trânsito a nosso meio ambiente, seja ferindo e ceifando vidas, seja tornando nossos espaços públicos desagradáveis, sob todos os aspectos, mas principalmente pelo ruído, poluição e terror que cria na mente das pessoas. Nossas crianças estão sendo prejudicadas em seu desenvolvimento saudável, e nossos idosos punidos por um encarceramento involuntário.

Nossos filhos iniciam suas vidas e nossos pais a deixam, com uma visão aterrorizante de nossos espaços públicos (13). Não há justificativa econômica ou social para que essa situação perdure.

Dirigir e possuir veículos automotores é um privilégio, e não um direito natural, como é andar a pé. A licença para possuir ou dirigir um veículo é concedida pela sociedade desde que se respeitem as regras que ela impõe.

Os recursos para que essas regras sejam cumpridas devem e podem ser obtidos dos proprietários dos veículos. Assim sendo, todos os custos da infra-estrutura e sua manutenção, incluindo sinalização, policiamento e obras e serviços de prevenção de acidentes, bem como as obras necessárias para corrigir impactos ambientais negativos, devem ser cobertos pelos proprietários dos veículos usuários de nossas vias públicas. Da mesma forma, devem ser controlados os níveis de ruído e de poluição causados pelos nossos veículos, não importando se os seus custos de operação se elevem, pois não é justo que toda sociedade pague, reduzindo o nível de seu bem estar (14) .

Calçadas e Sinalização

Nenhuma rua ou avenida deveria ser asfaltada e aberta ao trânsito de veículos antes de dispor de calçadas e de sinalização para pedestres, se necessária. Na periferia de nossas cidades é muito comum se asfaltarem ruas e antigas estradas de terra, sem preocupação com a construção de calçadas. Como resultado, aumenta o número de atropelamentos, já que o pedestre é obrigado a disputar espaço na pista com o veículo.

Nas áreas onde já existem calçadas o pavimento deve estar em boas condições e as suas inclinações máximas adequadas à circulação do pedestre: lateral, 2% e, longitudinal, 12%.

Nas condições climáticas de nosso País, deveria haver uma diretriz sobre marquises, ou arcadas, que permitissem ao pedestre circular protegido das chuvas e do sol escaldante nas zonas comerciais. Nos calçadões da Cidade de São Paulo, onde inexiste essa diretriz, quando chove trava-se uma verdadeira batalha de guarda-chuvas, sem contar com as poças d'água, devidas a irregularidades ou inclinações insuficientes do piso.

Nas áreas em que o fluxo de pedestres é reduzido, como em zonas residenciais, ou mesmo em certas avenidas comerciais, a arborização intensa e a construção de abrigos nos pontos de ônibus são medidas de incentivo ao uso do transporte público.

As rotas de pedestres nas áreas de comércio e serviços devem ser estruturadas e operadas de acordo com as suas linhas de desejo e as calçadas devem ter capacidade suficiente para evitar congestionamento. Nos casos em que seja impossível manter a travessia do pedestre em nível, a solução por via subterrânea ou através de passarela, deve ser o suficientemente agradável e confortável para atrair o pedestre, bem como, não deve ser impeditiva para idosos e portadores de deficiência (15). Nos locais de maior fluxo de pedestres, o correto é construir passagem subterrânea, ou ponte em arco, para os veículos, deixando o pedestre ao nível do chão.

Operação do Trânsito

Uma das formas de se reduzir o volume de trânsito de automóveis particulares, é criar um sistema de transporte público rápido e confortável, complementado pela melhoria da infra-estrutura e sinalização para os pedestres. Estes e os usuários dos transportes públicos constituem, na realidade, a mesma classe, pois raras são as viagens feitas em que não haja uma combinação entre transporte público e trechos a pé.

O sistema de corredores para ônibus, sob a forma de canaletas que protegem as faixas exclusivas da invasão de carros particulares, é o mais eficaz. É necessário, porém, que sejam estruturados sob a forma de rede, para assegurar ao usuário o acesso a qualquer ponto de nossas metrópoles.

O congestionamento deve e pode ser eliminado, mesmo que não haja recursos para a ampliação da capacidade das vias, na maioria das vezes impossível de ser feita sem destruir a cidade. Restrições e taxas elevadas de estacionamento reduzem o uso de veículos em áreas congestionadas. Caso essas medidas sejam insuficientes, deve-se estudar a possibilidade de se implantar o pedágio urbano, a ser pago por veículos que circulem em certas vias ou áreas determinadas (16).

Nas avenidas e artérias onde a velocidade permitida é de 60 km/h deve haver um controle efetivo sobre o comportamento dos pedestres, obrigando-os a cruzar as avenidas nas faixas e a respeitar a sinalização. É fundamental, porém, que as ilhas e os canteiros centrais tenham largura suficiente para protegê-los e dar-lhes tranquilidade.

Deve-se evitar avenidas com mais de três faixas em cada sentido, pelas dificuldades do pedestre em atravessá-las com segurança e tranquilidade. As avenidas muito largas geram ansiedade nas crianças e nos idosos, e tornam difícil, para todos, constatar se os veículos estão parados, ou parando, em todas as faixas, antes de se iniciar a travessia. Devem ser evitadas avenidas com mão nos dois sentidos, sem refúgio central para o pedestre.

A sinalização deve dar tempo suficiente para os mais frágeis completarem a travessia tranquilamente. Condena-se a prática, cada vez mais freqüente, de se interromper a travessia no meio, obrigando ao pedestre fazê-la em duas etapas: até o canteiro central, e dele, até o outro lado da rua.

Em caso de acidentes em que estejam envolvidas crianças, mesmo que não tenham sido feridas, devemos dar particular atenção ao trauma psicológico sofrido por elas, adotando comportamento adequado, seja providenciando seu imediato afastamento do local, seja assegurando-lhe o conforto e segurança que somente os mais íntimos podem lhe dar. Em caso de necessidade de remoção para o hospital, providenciar para que seja acompanhada, sempre que possível, por sua mãe, ou sua substituta (17).

Controle de Velocidade

Pesquisas feitas revelam que, em geral, a consequência de um atropelamento pode se tornar grave a partir de 30 km/h e que, até esse limite, salvo casos excepcionais, seus danos são pequenos (18) .

A permissividade em relação a velocidades excessivas chegou a tal ponto que é comum em vias residenciais de periferia, os veículos transitarem a 60 ou mais km/h como se fossem vias arteriais ou expressas. Nessas últimas, são constatadas velocidades superiores a das rodovias onde o policiamento é mais efetivo. Por exemplo, nas marginais dos rios Pinheiros e Tietê, na Cidade de São Paulo, há veículos transitando a 140 km/h, às vezes nas pistas internas, junto a calçadas, onde, na realidade, elas deixam de ser vias expressas.

Não podemos continuar esse processo de agressão a nossas crianças. O trânsito de passagem deve ser banido dos bairros residenciais através de medidas drásticas: bloqueio e estreitamento das pistas; construção de lombadas e sinalização restritiva nas entradas desses bairros.

Hoje o Código de Trânsito prevê velocidade baixas nessas zonas, de 20 a 40 km/h, em vias locais e secundárias, respectivamente. Como o motorista não consegue identificá-las, não há condições de multá-lo por excesso de velocidade, salvo em certos locais onde há placas indicando a velocidade máxima.

Deve haver um controle implacável sobre os limites de velocidade, particularmente nas áreas urbanas e suburbanas. Ao invés de três limites (20-40-60 km/h) , dever-se-ia adotar somente dois: 60 km/h nas vias arteriais, com farta sinalização para veículos e pedestres; e 30 km/h, nas demais. Os limites mais altos (80 e 100 km/h), como prevê o citado Código, seriam para vias expressas urbanas e rodovias, onde o trânsito de veículos é totalmente separado da circulação de pedestres.

Educação

No campo da educação devemos dar especial atenção às crianças, não esquecendo que elas nos imitam e que a melhor forma de influir positivamente sobre seu comportamento é comportando-nos corretamente no trânsito. Como elas não podem ser adaptadas ao trânsito e este não pode se adaptar totalmente às suas necessidades, devemos criar ambientes mais seguros, próximos a seus lares, e não deixá-las a sós no trânsito, antes de 9-10 anos de idade (19) .

Ao transmitir-lhe conhecimentos sobre o trânsito devemos seguir as seguintes regras: terminologia simples; um pouco de cada vez e todos os dias; ensinar o que deve fazer e não o que não deve fazer; indicar comportamentos em situações reais encontradas em seu dia a dia;

não transmitindo-lhes conhecimentos teóricos, tampouco vivências em cidades miniaturas, pois as crianças têm dificuldade de transpor esses conhecimentos e experiências para situações reais (19) .

Com relação aos adultos, e crianças com 10 ou mais anos, a educação deve se desdobrar em treinamentos práticos, e educação, no sentido amplo do termo, envolvendo, portanto, criação e desenvolvimento de novos valores.

É fundamental que não só os motoristas, mas os pedestres também, conheçam as características e limitações dos veículos. Além disso, aqueles deveriam receber a licença somente após terem concluído com sucesso curso de direção defensiva (20).

Além de se transmitir conhecimentos para pedestres e motoristas, deve ser feita uma avaliação de sua eficácia, dado o baixo nível sociocultural da maioria de nossa população.

É possível que se constate a completa ineficiência de certos tipos de sinalização. Para o pedestre, um espelho de água turva com vegetais pode ser mais efetivo que muretas ou cercas, por exemplo.

É fundamental que os conhecimentos sejam acompanhados por campanhas de apoio a certos valores. Enquanto nossa população considerar a sua vida e saúde, e a do próximo, sem valor, não adianta demonstrar-lhe o risco de perdê-las. Uma campanha de cortesia e fraternidade produzem resultados mais duradouros que simples apelos a comportamentos específicos no trânsito. A elite brasileira, constituída em sua grande maioria por profissionais liberais, deve demonstrar, claramente, que mudou seu comportamento no trânsito.

É simplesmente ridículo definirem-se planos e campanhas de humanização, enquanto a elite brasileira, e particularmente os governantes, continuarem a se comportar inadequadamente no trânsito.

Punição

Combinada com a educação e com a melhoria da infra-estrutura devemos desenvolver e apoiar um sistema implacável na identificação e punição de infratores de trânsito. A sociedade civil deve dar total e irrestrito apoio, mesmo que venha a sofrer as conseqüências disso, pagando multas elevadas ou sofrendo punições maiores.

Não existe sistema de educação de trânsito que assegure o bom comportamento de pedestres e motoristas. A punição reforça o desejo de obediência e acaba com a idéia de que respeitar as regras do trânsito é atitude de otário. Em nossas estradas congestionadas, ou parados à noite diante de um sinal vermelho, sentimo-nos enganados quando somos ultrapassados por veículos circulando no acostamento, ou atravessando indevidamente as nossas avenidas. Sem falar quando somos ameaçados por carros colados em nosso pára-choque traseiro, acendendo a luz alta que nos cega, mesmo que estejamos rodando nos limites máximos de velocidade, quais sejam, 80 ou 100 km/h nas estradas, e 60 km/h nas avenidas.

A penalidade por atropelamento em zonas residenciais bem identificadas deveria ser a mesma que se impõe quando o atropelamento acontece na faixa de pedestre. Somente nossa omissão e egoísmo impedem que a humanização de nossos bairros residenciais aconteça já por meio da criação de bolsões residenciais, ou outra forma de restrição do trânsito de passagem e da prática de velocidades superiores a 30 km/h.

Devemos treinar nossos guardas de trânsito para que possam exercer suas funções de maneira mais eficiente. Quando andamos a pé, nem o policiamento temos de nosso lado, pela sua ignorância sobre os direitos do pedestre. Os veículos avançam sobre as faixas de pedestres, ou ameaçam-nos nas conversões, e muitas vezes desrespeitam o sinal vermelho ameaçando nossas vidas, tudo isso impunemente.

F I M

Nota: Palestra proferida no *I Encontro Nacional para Prevenção de Acidentes de Trânsito e Primeiros Socorros ao Acidentado*, promovido pela Sociedade Nordestina de Neurocirurgia, na Cidade do Recife em 14/10/1988.

NOTAS E REFERÊNCIAS

(1) Meditar Andando, Guia para a Paz Interior- Thich Nhat Hanh- EditoraVozes, 1987.

Não se recomenda fazer isso, nem mesmo em nossos parques, onde não há trânsito de veículos, mas há riscos de assaltos e de outras violências.

(2) Acidentes de Trânsito - Série Histórica, 1960 - 83, Denatran - Ministério da Justiça, 2ª . Edição, 1984.

(3) White Paper On Transportation Safety in Japan, 86 - International Association of Traffic and Safety Sciences - IATSS.

(4) Dados sobre o Brasil ver (2) acima; EE.UU. e Europa Ocidental - Statistics of Road Traffic Accidents in Europe-United Nations Economic Commission for Europe- publicados em The Voice of the Pedestrian da Federação Internacional de Pedestres - FIP - 1987 - (n. 2) .

(5) The Child and His Traffic Environmet, de Kerstin Bäckström (Estocolmo, Suécia) publicado pela International Federation for Housing and Planning - Comitê sobre Problemas de Trânsito - 1982.

(6) Does Anybody Still Walk Nowadays? Data and Facts from the Federal Republic of Germany, de Werner Brog e Dr. Wilfried Schwerdtfeger - Publicado nos Proceedings da Fourth Annual Pedestrian Conference - Boulder, Colorado, USA - July 84.

(7) Some Random Notes on Pedestrian Behaviour, de Roy Lenthal (September 83, Great Britain) , publicado em The Voice of the Pedestrian - 1985/1 .

(8) A New Approach to Pedestrian Safety, de Alfred Farina, Jr. Publicado nos mesmos Proceedings, citado em (6).

(9) Idem a (5)

O texto é praticamente um resumo do trabalho publicado pela Sra. Kerstin Bäckström. Reverter o quadro de agressão às crianças em nosso País, não é um dever somente moral, mas uma obrigação constitucional: "Artigo 227 - É dever da família, da sociedade e do Estado assegurar à criança e ao adolescente, com absoluta prioridade, o direito à vida, à saúde, à alimentação, à educação, ao lazer, à profissionalização, à cultura, à dignidade, ao respeito, à liberdade e à convivência familiar e comunitária, além de colocá-los a salvo de toda forma de negligência, discriminação, exploração, violência, crueldade e opressão."

(10) Projeto Cultura, de E. J. Daros, publicado no Caderno Especial do Jornal do Brasil, de 16.07.78.

(11) A Lei do Mais Forte e o Desejo de Mudança, de E. J. Daros, publicado em O Estado de São Paulo, Seção Idéias em Debate, de 16.03.85.

(12) Segurança e Harmonia Social, de E. J. Daros, publicado em O Digesto Econômico, da Associação Comercial de São Paulo (Jan-Fev. 89).

(13) ver (7) acima.

(14) Os Transportes e a Vida nas Cidades, publicado na Revista dos Transportes Públicos, da Associação Nacional de Transportes Públicos, de Jun/84; e Bases para uma Política Nacional de Transportes Urbanos, publicado na Revista de Administração Pública, da Fundação Getúlio

Vargas- Edição Especial sobre Transportes - Jan-Mar/74, ambos de E. J. Daros.

(15) Manual de Segurança de Pedestres, Contran-Denatran, 1979.

(16) Existem muitos artigos sobre este assunto. Recomenda-se: a) Singapore Area Licensing Scheme: A Review of the Impact - World Bank, July, 84, de Redha Behbehani, V. Setty Pendakur e A. T. Armstrong Wright; b) Case Study on Hong Kong, OECD, 1985, de M. Clancy, R. Darbera, A. May e A. T. Armstrong Wright; c) Urban Transport - A World Bank Policy Study, April, 1980; d) Lutte contre la Congestion dans les Centres Villes, de Maurice Bourgoïn, publicado no 47o. Congresso Internacional de Transportes Públicos, Lausanne, 1987.

(17) The Traffic Accident as Experienced by the Child, do Prof. G. Biermann, M. D. , Diretor Emérito do Institut fur Psychohygiene des Erftkreises, Bruhl, Cologne, Rep. Fed. da Alemanha. Artigo publicado em The Voice of the Pedestrian, 1980, em número especial dedicado às crianças.

(18) Car Design for Pedestrian Injury Minimazation, de S. J. Ashton e G. M. Mackay, da Accident Unit Research da Universidade de Birmingham, republicado em The Voice of the Pedestrian de 1981.

(19) Segregation, Adaptation or Training; Some Issues in Child Traffic Safety Education, do Prof. Dr. J. A. Michon, publicado em The Voice of the Pedestrian, de 1980.

(20) Acidente de Trânsito - Flagelo Nacional Evitável, do Prof. Charles Wright, com o apoio de dados e informações de várias entidades, publicado pelo GEIPOT, 1987.

**RESOLUÇÕES DO CONGRESSO DA FEDERAÇÃO INTERNACIONAL DE
PEDESTRES, REALIZADO EM GRONIGEN, EM DEZEMBRO DE 1.979
Tema: No TRÁFEGO É A CRIANÇA QUE PAGA O PREÇO**

As crianças não são física e psicologicamente habilitadas a se adaptarem ao tráfego de veículos, que foi criado por adultos e para adultos;

Como no tráfego é normalmente a criança que paga o preço, o ambiente deve ser adaptado à criança. Obviamente a melhoria da educação sobre tráfego rodoviário, dirigida às crianças, a seus pais e a outros adultos, deve ser encorajada. Contudo, os efeitos possíveis não devem ser superestimados ;

Ao dito acima deve ser acrescentado outro aspecto: todos sabem que as crianças podem ser feridas seriamente e até mortas no trânsito, porém, poucos têm consciência dos efeitos psicológicos negativos de um acidente sobre as crianças, que podem durar muito tempo;

É da maior importância, como já se comprovou, que as vítimas do tráfego rodoviário e suas famílias recebam atenção e ajuda psicológica depois do acidente;

Na elaboração de projetos para o espaço público, as normas não devem se basear na chamada pessoa média, já que isso impede a expressivos grupos da população, tais como crianças, idosos e deficientes, ter acesso a serviços públicos. Esforços devem ser dirigidos na determinação e implementação de padrões de projeto que possam atender as suas necessidades. Isso pode ser feito a baixos custos. Deve-se encorajar a participação dos pais e de seus filhos nas decisões a serem tomadas pelas autoridades sobre mudanças do ambiente.

Nota: O Conselho de Assesores Técnicos da Federação Internacional de Pedestres, durante uma sessão especial do Congresso, resolveu chamar a atenção de que devem ser proibidas as conversões à direita com sinal vermelho, como acontece em alguns Estados nos EUA. Tal prática deve ser abolida, devido ao perigo que representa para os pedestres, especialmente para as crianças, idosos, deficientes, e os cegos em particular. Essa regra que satisfaz a impaciência dos motorizados deve ser abolida.