

Travessia longa até um trânsito civilizado no país

Pedestres são 18% dos mortos em acidentes de trânsito. Faltam políticas, estrutura e consciência de motoristas e transeuntes para resolver questão

Nelson Oliveira

O CÓDIGO DE Trânsito Brasileiro é claro: “Os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres”. Na prática, entretanto, essa proteção é frágil. Segundo o Ministério da Saúde, em 2015, 18% dos mortos em acidentes de trânsito eram transeuntes. Esse ambiente feroz foi lembrado em 8 de agosto, quando se comemorou, mas de maneira crítica, o Dia Internacional do Pedestre.

Calçadas esburacadas, semáforos que privilegiam os motoristas, desrespeito à faixa de pedestre, excesso de velocidade, inexistência de fiscalização pelo poder público e invasão dos espaços por veículos são alguns dos problemas enfrentados por quem anda a pé no Brasil.

Até mesmo em Brasília, cidade planejada e a primeira do país a consolidar uma cultura de respeito à faixa de pedestre, a mobilidade do transeunte ainda não está equacionada.

—Infelizmente não temos muito o que celebrar. O pedestre tem uma situação muito precária. Se para uma pessoa sem dificuldade de locomoção, transitar a pé é difícil, para um deficiente físico ou visual é praticamente impossível. Existe uma total inacessibilidade — diz o integrante

do coletivo Brasília para Pessoas Uirá Lourenço.

A realidade é tão adversa que o ativista e seu grupo costumam desenvolver ações como registrar em foto e vídeo carros estacionados irregularmente, multá-los simbolicamente e mesmo consertar calçadas.

Lourenço desenvolve uma atividade constante nas redes sociais denunciando, por exemplo, a falta de travessias seguras nas avenidas de Brasília.

Panorama nacional

Adversidades para o pedestre se generalizam no país. Entre 2000 e 2015, morreram 148,2 mil pessoas atropeladas no Brasil. E os números anuais não têm sofrido queda expressiva, dado o espaço de 15 anos: foram 8.696 no ano 2000, chegaram a 10.320 em 2005 e caíram a 6.979 em 2015. Entre 2000 e 2015, portanto, a diferença é de 19,7%.

Se avaliados caso a caso, os números dos estados têm exibido indicadores que permitem sonhar, mas de forma comedida, com um trânsito mais civilizado. Entre 2000 e 2015, das 21 unidades da Federação, 18 reduziram o número de pedestres mortos por atropelamentos. Em média, a queda foi de 32%. Alagoas mostrou uma redução considerável: passou de 312 mortes em 2000 para apenas 48 em 2015.

O resultado positivo deve ser comemorado, afirma o consultor legislativo do Senado da área de transportes Rodrigo Novaes. Para ele, a consciência e o respeito aos pedestres e aos ciclistas estão em processo de formação.

— Esse avanço na estatística de pedestre é meritório. Hoje nós vemos o ciclista como um elemento do trânsito, o que há 15 anos era impossível — disse. Na contramão, estão os estados do Pará, Maranhão, Piauí, Paraíba, Bahia, São Paulo e Mato Grosso do Sul, que registraram, em média, aumento de 34% no número de pedestres mortos entre 2000 e 2015. Rondônia registrou, no mesmo período, 155% a mais de atropelamentos fatais.

O contraste no cenário nacional é atribuído às diferentes formas de aplicação da lei. O trânsito é regido por uma lei federal, no entanto, a fiscalização e as atuações são de responsabilidade das prefeituras e, no caso das BRs, da Polícia Rodoviária Federal, explica Novaes.

— O trânsito varia muito porque é preciso levar em consideração fatores como a geografia do município, a vontade política dos governantes, a história e até mesmo a economia das cidades e também as velocidades máximas permitidas nas vias que cortam as cidades.



No Distrito Federal, o número de mortes por atropelamentos diminuiu 34% entre 1997 e 2016, ao mesmo tempo em que a frota de veículos aumentou 288%. A queda é menor quando se observa o intervalo de 15 anos, entre 2000 e 2015: 31,4%, de 172 para 118 mortes, com diminuição mais firme a partir de 2011. O problema é que entre 2015 e 2016 houve aumento de 11,2%.

A diminuição no número de mortes por atropelamentos no Distrito Federal se situa em média próxima à de alguns estados como Rio Grande do Sul e Pernambuco. É possível traçar uma linha divisória para demarcar eras distintas no trânsito do DF. A atual começou em 1997 com a campanha Paz no Trânsito.

Mesmo assim, em 2016, dos 365 acidentes com vítimas fatais, 128 foram atropelamentos de pedestres, em razão dos quais 133 pessoas morreram, 5 delas enquanto atravessavam a faixa, conforme o Detran. Em 2015, o

DF havia registrado 118 mortes por atropelamento, segundo o Ministério da Saúde.

No primeiro semestre deste ano, 48 pessoas morreram atropeladas no DF. Joel Vitor Sena, de 18 anos, integra a triste estatística. Em 4 de julho, por volta das 19h, ele saiu para lancha com mais três amigos no Riacho Fundo, cidade do DF. Durante o percurso, o grupo precisou atravessar a movimentada Estrada Parque Núcleo Bandeirante (EPNB). Quase em frente a uma parada de ônibus, não havia nenhuma faixa de pedestre ou semáforo próximo.

O trânsito congestionado, com carros que não alcançavam a velocidade de 10 quilômetros por hora, passou a ideia de segurança, conta Washington Lucena, amigo de Sena e companheiro de infortúnio.

— A gente atravessou as duas pistas e já estávamos chegando à calçada quando um Palio branco apareceu, do nada, na faixa exclusiva para ônibus. O carro estava muito rápido. Não deu tempo. Ele atropelou o Joel e bateu na minha perna. Infelizmente, eu perdi um amigo e, hoje, quase dois meses depois, ainda não consigo fazer movimentos fortes por causa da lesão muscular — lamenta o estudante de educação física.

Paz no Trânsito

Em meio à indisciplina dos motoristas e passadas duas décadas, há um aparente esquecimento daqueles 90 dias efervescentes quando Brasília viveu a campanha Paz no Trânsito. De janeiro a abril de 1997, os motoristas brasilienses foram ostensiva-

mente ensinados a respeitar a faixa de pedestre. Encabeçada pela polícia militar, a empreitada contou com o apoio do senador Cristovam Buarque (PPS-DF), que na época era governador do DF, e do jornal *Correio Brasiliense*, que deu grande cobertura à operação deflagrada pela PM.

— Quem avançava na faixa recebia uma carta em casa de advertência — relembra a jornalista Ana Júlia Pinheiro, que escreveu a primeira série de reportagens do *Correio* sobre a campanha.

A partir de 1º de abril de 1997, os motoristas que não dessem passagem aos pedestres passaram a ser multados. Conforme a jornalista, o coronel Renato Azevedo, mentor da campanha, acreditava que o respeito à faixa, após a fiscalização, ficaria entranhado na cultura da cidade.

Cristovam recorda que o trabalho de educação nas escolas também foi importante.

— Nós convencemos as crianças sobre a importância do respeito à faixa de pedestre e elas nos ajudaram ao influenciarem a prática correta no comportamento dos pais. Respeitar o pedestre não é um problema de trânsito, é de educação — afirma o senador.

A campanha Paz no Trânsito também se preocupou com o comportamento dos pedestres. A PM conscientizou a população sobre a necessidade do “sinal de vida” — ato de levantar o braço ao atravessar a faixa. Essa comunicação entre pedestre e motorista tornou-se, então, um hábito.

Impressionada com o caso de sucesso em Brasília, a deputada Perpétua Almeida (PCdoB-AC) propôs um projeto que institui

o “sinal de vida” em todos os estados. O PLC 26/2010 está com o relator, senador Valdir Raupp (PMDB-RO), na Comissão de Direitos Humanos (CDH).

O diretor de Educação de Trânsito do Detran-DF, Alvaro Sebastião Ribeiro, informa que o órgão não tem uma posição fechada quanto a isso. Ele, porém, é um admirador da prática.

— Aqui no DF deu certo. Quem sabe esse não é um caminho para todo o Brasil?

Resultados

Ainda que a faixa de pedestre seja um tema importante, existe pouca troca de informação e pouco aproveitamento sobre o que é feito em outros lugares. Essa é explicação do cientista político Cristiano Noronha para a presença pouco expressiva da faixa como objeto de política pública no Brasil.

— As pessoas governam sem olhar experiências bem-sucedidas no mundo e no Brasil. Seria importante aproveitar resultados já testados, mas os prefeitos, por exemplo, estão voltados para questões locais que consideram mais urgentes — observa.

O cientista político pondera, no entanto, a respeito do risco que seria a “cópia mal feita”.

— Sempre que se vai tentar replicar uma experiência, é preciso fazer adaptações para a realidade na qual se está inserido — aconselha o estudioso, que chama a atenção para a diferença entre o traçado das ruas e o volume de pedestres de cidades como Brasília e São Paulo.

Noronha não vê uma correlação entre um maior poder de pressão dos motoristas sobre os governantes e a falta de políticas públicas para angariar respeito pelas faixas, mas avalia que há falta de “políticas bem pensadas” para esse fim e reconhece que a falta de consciência dos motoristas responde por boa parte dos problemas.

— O motorista vê a faixa como um obstáculo que vai tornar o trânsito ainda mais lento — diz.

Em benefício ao pedestre, tramitam ainda no Senado outros dois projetos. O PLS 291/2011, do ex-senador Gim Argello, torna obrigatório o sinal sonoro para pedestres em todos os semáforos. O texto aguarda designação do relator, na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ), desde 2014.

O PLC 14/2014, do deputado Antonio Bulhões (PRB-SP), estabelece que as faixas de pedestre demarcadas nas vias urbanas devem ser indicadas por sinal luminoso e iluminadas em locais de grande circulação, a fim de evitar atropelamentos à noite. Em 2015, o relator do projeto, o então senador Marcelo Crivella, votou pela aprovação e justificou:

“A faixa de pedestre é o local adequado à travessia de pessoas, mas é preciso chamar a atenção dos condutores dos veículos da sua existência, para que haja tempo suficiente para reduzir a velocidade ou parar o veículo.”

O projeto aguarda votação em Plenário.

Cuidado, pedestre!

Recentemente, o Detran-DF, em parceria com o Sesc, passou a oferecer vagas para um curso de orientação para pedestre. As aulas foram idealizadas, explica o diretor de Educação de Trânsito, Alvaro Sebastião, para conscientizar os cidadãos sobre suas obrigações e deveres no trânsito.

— O pedestre tem direito ao uso da faixa de pedestre, mas é bom que ele perceba o que está acontecendo no trânsito para que não se coloque em risco. O diretor explica que as maiores infrações de pedestres são: deixar de estimar a distância em que se encontram dos veículos, não atravessar em linha reta e andar na pista paralelamente aos carros. Mesmo assim, Sebastião é enfático quanto à responsabilidade dos motoristas:

— Não se colocar em risco é um dever do pedestre. Depois que o pedestre está na pista ou na faixa de pedestre, é responsabilidade do motorista deixar ele terminar a travessia.

O calvário do pedestre

ESTRUTURA RUIM
O pedestre sofre com pontos de ônibus sem abrigo ou cobertura simples contra intempéries

DIFICULDADE DE ACESSO
Chegar ao outro lado da rua é difícil por causa da falta de faixas de pedestre, passarelas e semáforos

OBSTÁCULOS
Para usar as calçadas, pedestres disputam espaço com mesas de estabelecimentos, placas e carros

ESTACIONAR NA CALÇADA
É uma infração grave. A penalização é de 5 pontos na carteira e a multa, de R\$ 195,23, mais remoção do veículo

NÃO DAR PASSAGEM AO PEDESTRE
É uma infração gravíssima, o motorista é penalizado com 7 pontos na carteira e uma multa de R\$ 293,47

ACESSIBILIDADE
Faltam rampas de acesso, calçadas com declividade e piso tátil

Mortes por atropelamento

	Total	Mortes/100 mil habitantes
Pará	403	4,9
Paraná	533	4,7
Rio de Janeiro	728	4,4
Ceará	374	4,2
Distrito Federal	118	4,0
Piauí	123	3,8
Sergipe	85	3,8
Mato Grosso do Sul	96	3,6
São Paulo	1.589	3,6
Pernambuco	334	3,5
Goiás	237	3,5
Tocantins	53	3,5
Espírito Santo	135	3,4
Brasil	6.979	3,4
Santa Catarina	227	3,3
Amazonas	130	3,2
Rio Grande do Sul	342	3,0
Minas Gerais	606	2,9
Rondônia	51	2,9
Roraima	14	2,7
Maranhão	180	2,6
Mato Grosso	82	2,5
Bahia	322	2,1
Paraíba	79	2,0
Acre	15	1,8
Amapá	14	1,8
Rio Grande do Norte	61	1,8
Alagoas	48	1,4

Fonte: Ministério da Saúde, 2015

Mortes X atropelamentos

	Atropelamento	Mortes	Mortes/atropelamento
Distrito Federal	128	133	1,04
Rio Grande do Sul	342	343	1,00
São Paulo	1.529	1.486	0,97
Amazonas	481	97	0,20
Bahia	1.670	208	0,12
Pará	2.072	200	0,10
Rio Grande do Norte	445	32	0,07
Espírito Santo	1.572	74	0,05

Fonte: Detran e secretarias de Segurança Pública dos estados, 2016

Saiba mais

Código de Trânsito Brasileiro
<http://bit.ly/transitobtr>

Brasília para Pessoas
<http://bit.ly/bsbparapessoas>

PLC 26/2010
<http://bit.ly/plsinaldevida>

PLS 291/2011
<http://bit.ly/semaforosono>