

TENDÊNCIAS / DEBATES

Os artigos publicados com assinatura não traduzem a opinião do jornal. Sua publicação obedece ao propósito de estimular o debate dos problemas brasileiros e mundiais e de refletir as diversas tendências do pensamento contemporâneo

debates@grupofolha.com.br www.folha.com/tendencias

A permissão para motos trafegarem entre os carros deve ser revista?

SIM

Pare...e repense

FLÁVIO EMIR ADURA E ALY SAID YASSINE

Demonizar o motociclista e impedi-lo de exercer sua atividade ocupacional nunca será nossa proposta. A preservação da vida é o maior objetivo de existirmos como humanos e, principalmente, como profissionais da medicina.

Os números que envolvem os motociclistas falam por si. Apesar de representarem apenas 27% do total da frota de veículos brasileiros, desde 2009 eles são as principais vítimas de acidentes fatais e não fatais do trânsito brasileiro.

Diariamente 34 motociclistas perdem suas vidas no nosso trânsito; interrompem de maneira abrupta seus sonhos e deixam órfãos à procura de respostas. A vulnerabilidade dos motociclistas é de tal nível que a letalidade dos acidentes em que se envolvem chega a ser 17 vezes maior que a dos que atingem ocupantes de automóvel.

Há no Brasil um incontável número de motociclistas, na sua grande maioria jovens, com sequelas definitivas secundárias ao seu deslocamento no trânsito. O crânio e os membros inferiores são os locais mais atingidos quando esses condutores se envolvem em colisões, atropelamentos e outro eventos adversos no trânsito.

A maior dificuldade de os motociclistas serem vistos na via por ou-

tros condutores, o comportamento e a forma de conduzir a motocicleta, tais como excesso de velocidade e ultrapassagens arriscadas, interferem decisivamente no índice de mortalidade. O deslocamento de motos nos chamados corredores, o espaço entre duas filas de veículos, é agravante nos acidentes, principalmente na velocidade em que se deslocam quando os outros veículos também estão em movimento.

A passagem por corredores entre os carros é a causa de cerca de 35% dos acidentes fatais com motocicletas em São Paulo, segundo levantamento realizado pela Companhia de Engenharia de Tráfego.

O artigo do Código de Trânsito Brasileiro que previa a proibição de motocicletas no corredor foi vetado em 1997. Apesar de não ser ilegal o uso do expediente, as motocicletas devem seguir as regras de circulação geral como todos os demais veículos. Desse modo, deixar de guardar distância de segurança, lateral ou frontal, de outro veículo seria interpretado como infração, e o usuário poderia ser multado —o que, na prática, não se observa hoje nas vias brasileiras. A vida, a integridade das pessoas, deve prevalecer, mesmo que a lei seja omissa.

O elevado risco de conduzir motocicleta deveria ser compensado com

políticas específicas voltadas para a formação e treinamento de seus condutores, já que mais da metade deles, 55%, sofreu acidentes prévios, segundo pesquisa coordenada pelo Hospital das Clínicas da Faculdade de Medicina da USP.

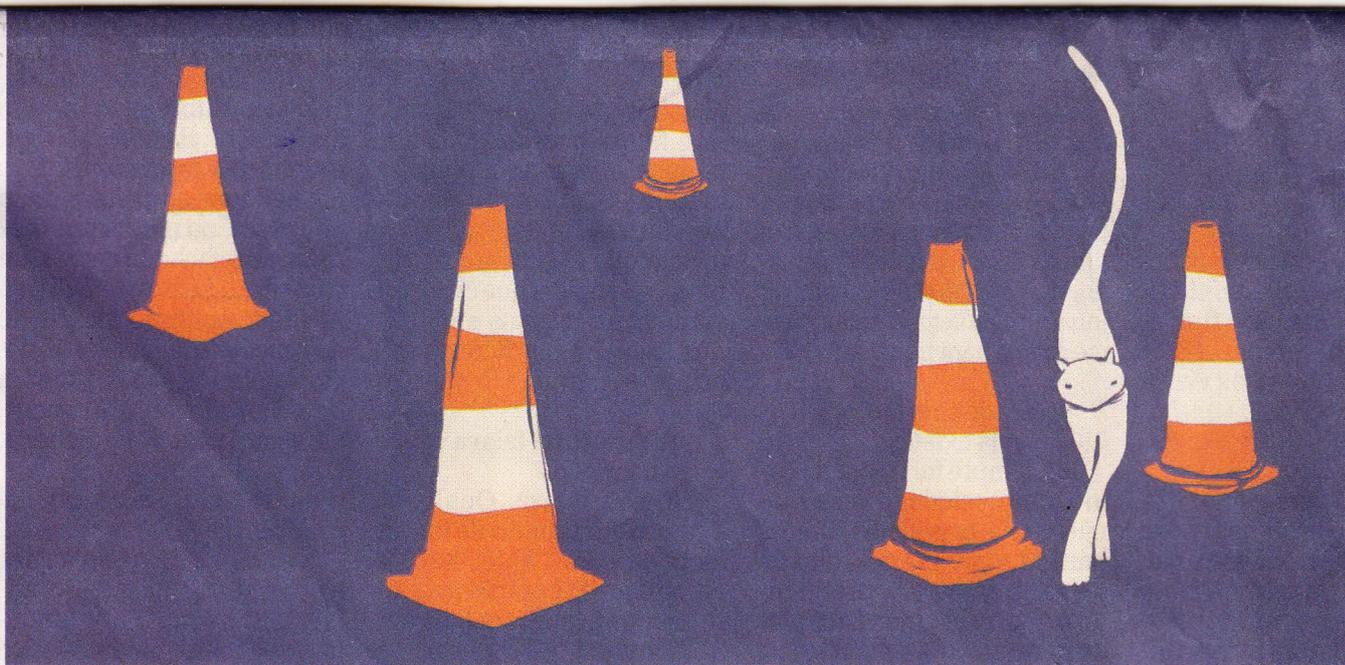
Uma rigorosa legislação focada em ações concretas e sistemáticas de fiscalização, visando a coibir a condução perigosa e a incrementar os níveis de segurança dos motociclistas e também dos demais usuários da via, seria muito bem-vinda.

Analogamente ao que aconteceu com a obrigatoriedade do cinto de segurança e do uso do capacete, a proibição da circulação dos motociclistas nos corredores é marcador de tendência e modificador de comportamento. Assim, pretende-se que a formulação de legislação específica possa também ser capaz de modificar o padrão atual de circulação.

A comodidade da entrega de documentos em poucos minutos ou a chegada do alimento, ainda quente, a nossos domicílios ou ao local de trabalho não podem justificar a perda de vidas humanas.

FLÁVIO EMIR ADURA é vice-presidente da Abramet (Associação Brasileira de Medicina do Tráfego)

ALY SAID YASSINE é diretor do Departamento de Inovação e Tecnologia da Abramet



NÃO

Proibir corredor vai matar mais gente

ANDRÉ GARCIA

É pura ingenuidade achar que a proibição do tráfego de motocicletas no corredor vá salvar vidas. Qual setor econômico perde com o veículo de duas rodas como principal alternativa de mobilidade urbana?

Na ponta do lápis, o veículo de duas rodas tem menor custo de aquisição e de manutenção, consome menos combustível, polui menos o meio ambiente, ocupa pouco espaço na via pública e não fica parado em congestionamento.

Interessante que há mapeamento de acidentes e mortes no trânsito; todavia, nada se fala das causas. Qual a causa?

Após estudo, Nova Gales do Sul, na Austrália, legalizou o corredor. A Califórnia (EUA) também o fez após constatar, por meio de pesquisa da Universidade de Berkeley, que, dos 6.000 acidentes registrados entre outubro de 2012 e agosto de 2013, apenas 3% envolveram motocicletas no corredor; nos outros 97%, houve abalroamento traseiro (com a motocicleta ora sendo atingida, ora atingindo outro veículo) ou a moto ficou entre dois automóveis, muitas vezes com esmagamento e morte do condutor.

Na Espanha, que se tornou exemplo por reduzir em 56% a mortalidade nas suas vias de tráfego entre

2005 e 2011, constatou-se em 2009, por meio de pesquisa, que a cada 10 acidentes entre automóveis e motocicletas, em 7 a culpa era do motorista do automóvel.

Antes de proibir o uso do corredor, que tal o poder público cumprir seu dever?

Película escura: o agente de trânsito não está equipado para verificar a transmitância luminosa, como determina a resolução 254/07 do Contran para dar cumprimento à resolução 253/07, que regulamenta o inciso III do artigo 111 do Código de Trânsito Brasileiro. O escurecimento do habitáculo elimina a visibilidade periférica do motorista, que deixa de enxergar motociclistas e ciclistas no corredor.

A película nos vidros traseiros prejudica ainda a visibilidade de outros condutores, dificultando antecipar uma frenagem, por exemplo, causando engavetamento. Recomendando a leitura do estudo "Contrast sensitivity", de Cynthia Owsley, do Departamento de Oftalmologia da Universidade do Alabama.

Celular: deve-se criminalizar seu uso ao volante (de modo equiparável ao consumo de álcool), especialmente encorajado pela película escura. É crucial triangular os sinais do celular para saber se este era uti-

lizado no momento do acidente.

Faixas de rolamento: em 2006, a avenida 23 de Maio, na cidade de São Paulo, teve a faixa de rolamento diminuída de 3,5 metros (padrão mundial) para 2,6 metros de largura, para a criação da quinta faixa. Resultado: aumento de acidentes com motocicletas.

Velocidade no corredor: é necessária a consciência de que deve ser moderada; com o trânsito totalmente parado, não deve ultrapassar 40 km/h, e com o trânsito em movimento não deve ser superior a 30% da mantida pelos outros veículos. Basta o condutor da motocicleta contar até três: se já ultrapassou o automóvel, é porque está rápido demais. A fiscalização é crucial e há tecnologia para detectar isso.

O veículo de duas rodas tem uma dinâmica muito diferente. O piloto precisa ter visibilidade; ficar atrás de um automóvel prejudica possíveis ações preventivas, como desviar de obstáculos.

É necessário regulamentar o corredor. Afirmando: proibir vai matar mais gente!

ANDRÉ GARCIA é advogado, especialista em segurança de trânsito, jornalista, palestrante e autor do projeto Motociclismo com Segurança