

MULTAS PARA OS MAIS VULNERÁVEIS !!

Breve análise sobre as Resoluções nºs 706/17 e 731/18 que dispõem da fiscalização de pedestres nas vias

Luiza Gomide de Faria – Arquiteta e Urbanista

O Código de Trânsito Brasileiro –**CTB** - Lei 9.503 de 23 **de setembro de 1997** - estabelece no seu **artigo 29, parágrafo 2º** que “**os veículos motorizados serão SEMPRE responsáveis pela incolumidade dos pedestres**”, este é o texto da lei e demonstra que os legisladores da época foram convencidos da imensa vulnerabilidade dos pedestres enquanto usuários das vias nas cidades brasileiras.

Art.29 - § 2º *Respeitadas as normas de circulação e conduta estabelecidas neste artigo, em ordem decrescente, os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, **os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres.***

O texto aprovado no final do século passado coloca nas mãos de todos os demais usuários das vias – motoristas, motociclistas e ciclistas – a responsabilidade pela forma como trafegam e a atenção que devem ter em relação aos pedestres, seja nas vias urbanas, seja nas vias rurais, independente da infraestrutura existente, pois não há condicionantes em relação à responsabilização estabelecida, com exceção da circulação de veículos destinados a socorro, polícia, trânsito e ambulâncias, conforme item destacado abaixo referente ao mesmo artigo:

VII - *os veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, os de polícia, os de fiscalização e operação de trânsito e as ambulâncias, além de prioridade de trânsito, gozam de livre circulação, estacionamento e parada, quando em serviço de urgência e devidamente identificados por dispositivos regulamentares de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitente, observadas as seguintes disposições:*

a) quando os dispositivos estiverem acionados, indicando a proximidade dos veículos, todos os condutores deverão deixar livre a passagem pela faixa da esquerda, indo para a direita da via e parando, se necessário;

b) os pedestres, ao ouvir o alarme sonoro, deverão aguardar no passeio, só atravessando a via quando o veículo já tiver passado pelo local;(...)

d) a prioridade de passagem na via e no cruzamento deverá se dar com velocidade reduzida e com os devidos cuidados de segurança, obedecidas as demais normas deste Código;

Quatorze anos depois, já no início da segunda década do século 21, precisamente em maio de 2011, a ONU lança a "*Década de ação pela Segurança no trânsito 2011-2020*", onde governos do mundo todo, incluindo o Brasil, tornaram-se signatários se comprometendo a tomar medidas para prevenir e reduzir os acidentes no trânsito que matam cerca de 1,25 milhão de pessoas por ano.

A Organização Pan-Americana de Saúde/Organização Mundial de Saúde (OPAS/OMS) coordena os esforços globais ao longo da década e monitora os progressos a nível nacional e internacional.

Em 2009 a Confederação Nacional dos Municípios – CMN – publicou o "Mapeamento dos acidentes de trânsito" usando como fonte a base de dados de mortes por acidentes de transportes terrestres do Ministério da Saúde de 2007. Segundo o relatório naquela data o Brasil apresentava uma taxa de mortalidade de 30,1 mortos/100 mil habitantes - 2,5 vezes maior que dos EUA e 3,7 vezes maior que a taxa da União Europeia. Em 2007, no Brasil, a média de vítimas fatal foi de 7,6 mortos por hora.

O mesmo mapeamento mostrou que as capitais de menor porte populacional são as que possuem as maiores taxas segundo a população, demonstrando que os acidentes de trânsito não tem relação direta com o porte das cidades.

É dado que na região metropolitana da cidade de São Paulo circulam cerca de 7,9 milhões de pedestres diariamente sendo que 30,8% dos deslocamentos são realizados majoritariamente pelo modo a pé.

Na cidade de São Paulo, segundo dados do "Relatório anual de acidentes de trânsito de 2017" da CET-SP, entre 2005 e 2017 o número de acidentes fatais diminuiu 47% e o número de atropelamentos diminuiu 56%, no entanto, embora de fato tenha havido uma redução nas acidentalidades, em 2017, dos 13.483 acidentes com vítimas, 24% foram atropelamentos (3.235 pessoas acidentadas). No âmbito dos acidentes fatais, dos 745 óbitos, 43% eram pedestres e isso significa que 324 pessoas morreram ao serem atropeladas.

O mesmo relatório mostra que em cerca de 50% dos acidentes com vítimas houve a participação de automóveis que também participaram, na mesma proporção, em relação ao total dos atropelamentos.

O relatório destaca que motoristas de automóveis e motociclistas envolveram-se em 70% do total de acidentes fatais, porém nos atropelamentos fatais foram os motoristas de automóveis e de ônibus os

maiores causadores de mortes. Considerando a proporcionalidade entre a frota circulante os automóveis participaram de 35,5% dos atropelamentos fatais enquanto os ônibus participaram de 21,3% dos acidentes fatais.

No âmbito nacional, o mapeamento dos acidentes elaborado pela CMN em 2009 destaca que, em média, entre os anos de 2000 e 2007, 30% dos acidentes de trânsito foram atropelamentos de pedestres por veículos.

O sítio eletrônico "Por vias Seguras" publicou pesquisa realizada pela Rede SARAH segundo a qual em cerca de 80% dos atropelamentos o pedestre é atingido pela dianteira de um carro e praticamente a totalidade dos traumas são resultantes do choque entre a pessoa e o veículo e não pela queda após o atropelamento.

O relatório destaca que a percepção de que quanto mais alta a velocidade do veículo, menor a possibilidade de reação do motorista e maior o dano imprimido ao pedestre pode parecer óbvia para demandar averiguação científica, ainda assim, tal relação tem tido vasta documentação na literatura nas áreas de trânsito e transportes. National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) identificou mais de 600 referências consideradas relevantes, com o objetivo de reafirmar e quantificar a relação velocidade do veículo-gravidade dos atropelamentos.

Destacam-se os estudos do Fatal Accident Report System(FARS), que revelam tanto a relação direta da mortalidade-velocidade quanto os efeitos em diferentes grupos etários, demonstrando a extrema vulnerabilidade de pedestres acima de 65 anos de idade.

O Departamento of Transport Traffic britânico comprova a relação entre a velocidade do veículo no impacto e a gravidade das lesões em estudo que demonstra que: a 32km/h, 5% dos pedestres atingidos morrem, 65% sofrem lesões e 30% sobrevivem ilesos; a 48km/h, 45% morrem, 50% sofrem lesões e 5% sobrevivem ilesos; a 64km/h, 85% morrem e os 15% restantes sofrem algum tipo de lesão.

Certamente não faltam motivos para que os pedestres sejam legalmente considerados usuários mais vulneráveis em circulação nas vias brasileiras e por isso a lei estabelece que devam ser objeto de atenção e cuidado de todos os demais usuários, no entanto em âmbito nacional é possível encontrar diversas estatísticas menos aquelas que analisam os motivos dos atropelamentos.

Sabemos quem são os atropelados, onde eles são atropelados, quem os atropela, quais as consequências, mas os motivos nunca são considerados nas análises. Por sua vez chamou a atenção o enfoque de alguns relatórios que colocam os pedestres como responsáveis pelos atropelamentos numa ótica pela qual eles devem se ajustar ao meio e não o contrário, classificando-os como imprudentes que atravessam fora das

faixas, que ficam distraídos com seus celulares, que atravessam na brecha entre os veículos, que atravessam no meio da quadra etc.

Ou seja, embora a legislação nacional considere o pedestre vulnerável o bastante para ser objeto de cuidado de todos – motoristas, motociclistas e ciclistas- e embora todas as demais legislações posteriores ao CTB, a partir da Lei da Mobilidade Urbana de 2012 os coloque como o modo a ser priorizado no âmbito dos deslocamentos urbanos, não é isso que mostra a realidade em relação à postura dos gestores em todas as instâncias de governo e um exemplo disso é a resolução nacional tema deste artigo que, parecendo se esquecer da maior premissa do Código de Trânsito Brasileiro –o CTB - decide que os gestores agora terão de multar os incômodos pedestres (suicidas pelo visto) que atrapalham e causam tanto tumulto nas vias brasileiras, afinal quem eles pensam que são?

São Paulo, 22 de fevereiro de 2019