

Ricardo Barbosa da Silva¹

À Deriva no Asfalto: riscos e acidentes no trânsito da RMSP

RESUMO

O modelo rodoviarista exacerba-se nos primeiros anos da década de 1990 na RMSP, a partir da popularização do transporte individual privado, resultado do advento do carro popular e da motocicleta destinada à classe trabalhadora, gerando uma série de efeitos deletérios da mobilidade cotidiana na metrópole paulistana, especialmente, no que se aos acidentes de trânsito.

PALAVRAS-CHAVE:Metrópole, Mobilidade, Transportes, Acidentes de Trânsito

OBJETIVOS

Apresentar a evolução dos dados de acidentes de trânsito no Brasil e, em particular, na RMSP a partir dos dados do Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde (DATASUS) do Ministério da Saúde, no período compreendido basicamente de 1980 a 2011.

DESCRIÇÃO DO PROJETO

Os acidentes no trânsito são uma realidade cada vez mais evidente e alarmante no mundo inteiro. De acordo com a ONU, a cada ano acontecem 1,24 milhões de mortes de pessoas no trânsito, sendo que 50% dessas vinculam-se aos pedestres, ciclistas e motociclistas. A faixa etária dos envolvidos nos acidentes fatais refere-se às pessoas de 15 a 29 anos, onde de cada 4 acidentes fatais, 3 deles vinculam-se ao sexo masculino².

Ainda segundo a ONU, os países de renda média possuem 52% da frota no mundo, porém são responsáveis por 80% dos acidentes fatais. Se agruparmos os países de renda baixa, essa porcentagem sobe para 90%. No que se refere à taxa de acidentes fatais de trânsito por 100 mil hab., em primeiro lugar, aparecem, com 20,1, os países de renda média, depois os países de renda baixa, com 18,3 e, por último, os países com renda alta, com 8,7³.

No Brasil, esse processo não foi diferente, especialmente quando a mobilidade pensada como recurso passa a se reproduzir em larga escala com a chegada das multinacionais do setor automobilístico, na segunda metade do século XX em diante. Com base nos dados do DATASUS do Ministério da Saúde, no período de 1980 a 2011 ocorreram 995.284 acidentes fatais no trânsito brasileiro. Esse processo foi um crescente no Brasil, já que em 1980 ocorreram 20.365 acidentes fatais, passando para 44.553 acidentes fatais, em 2011, o que representa uma evolução percentual de 118%. No que tange à taxa de mortalidade em acidentes no trânsito, o Brasil se encaixa no perfil de países de renda média, pois, em 1980, de 17 acidentes fatais por 100 mil. hab., em 2011 aumentou-se para 23,2

¹ Doutor em Geografia Humana. Professor da Faculdade de Tecnologia do Estado de São Paulo/ Fundação Santo André.

² www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status. Último acesso em 04/03/2014.

³ Idem.

acidentes fatais por 100 mil. hab., o que, mesmo que com algumas oscilações para cima e para baixo, representa uma piora geral desde 1980.

Ou seja, somando os acidentes de transporte no ano de 2011 e dividindo-os pela quantidade dias de um ano com 365, chega à marca de 122 mortes em média por dia. Como forma de comparação, o último grande acidente da viação área brasileira, em 2007, ocasionou a morte de 187 pessoas no fatídico voo da TAM 3054, Porto Alegre - São Paulo⁴. Na verdade, há uma guerra deflagrada no trânsito brasileiro já que, segundo Julio Waiselfisz (2013b), no período de 2004 a 2007, morreram 169.574 pessoas em 12 principais conflitos de guerra internacionais (entre eles, a guerra do Iraque, Sudão, Afeganistão, Colômbia, Rep. Dem. do Congo, Sri Lanka, Índia, Somália, Nepal, Paquistão, Índia/Paquistão (Caxemira), Israel/Territórios Palestinos), sendo que, no mesmo período, morreram 147.953 pessoas em acidentes de trânsito no Brasil.

Esse número é superior inclusive às mortes por arma de fogo no Brasil, pois neste período morreram 147.373, ou seja, um número inferior aos acidentes nos transportes (WASELFISZ, 2013). Para corroborar com esta questão, uma matéria da revista Veja, em 2013, demonstrava que as mortes no trânsito já superavam as mortes decorrentes dos crimes por homicídios. A partir do levantamento realizado pelo Observatório Nacional de Segurança Viária, com base nos pedidos de indenizações ao DPVAT, revela-se que o número de mortes no trânsito, em 2012, chegou a 60.752, sendo que 352 mil casos são de invalidez permanentes, ou seja, *“morre-se mais em acidente de trânsito do que por homicídio ou câncer”*⁵.

Analisando-os na RMSP constata-se que houve um aumento substancial no período de 1980 a 2011 – porém esse processo ocorreu de forma mais complexa do que o observado em escala nacional, pois com base nos dados do DATASUS do Ministério da Saúde, no período de 1980 a 2011, ocorreram 101.462 acidentes fatais na RMSP; entretanto, em 1980, ocorreram 3.284 acidentes fatais e, em 2011, diminuíram para 2.747 óbitos, o que representou uma diminuição percentual de 16%. Neste movimento, observava-se que, como na escala nacional, em 1997, houve uma diminuição dos acidentes fatais em razão da promulgação do Novo Código do Trânsito. Todavia, a partir dos anos 2000 ocorreu uma nova elevação, sem, contudo, retornar (ou mesmo ultrapassar) os patamares de 1997. De acordo com os dados, essa evolução foi freada pela “Lei Seca”, em 2008, traduzida pela diminuição dos acidentes fatais até 2010, quando há um menor rigor no seu cumprimento, assim como na escala nacional. No que se refere à taxa de mortalidade em acidentes no trânsito na RMSP, em 1980, o número de mortes era extremamente elevado, 26,1 por 100 mil habitantes, diminuindo em 2011 para 13,9, que se traduziu em uma involução percentual de 47% (Gráfico 53).

No que tange aos acidentes fatais segundo categoria na RMSP, verificou-se que entre o período de 1996 a 2011, tal como na escala nacional, foram somente os acidentes fatais envolvendo pedestres que obtiveram uma queda nos números, pois compunham, em 1996, quase 96% das mortes e, em 2011, diminuíram para 44,5%, o que representa ainda maior proporção em relação às outras categorias, ou seja, uma queda de 49% no período. Porém, nas outras categorias, observa-se uma elevação, com destaque novamente aos acidentes fatais envolvendo os motociclistas, que no período citado aumentaram em torno de 933%, já que em 1996

⁴<http://ultimosegundo.ig.com.br/brasil/2013-12-03/relembre-30-acidentes-aereos-que-marcaram-o-brasil.html>. Acessado em 05/05/2014.

⁵ Revista Veja, 07/08/2013. <http://veja.abril.com.br/acervodigital/home.aspx>. Último acesso em 05/05/2014.

participava com 0,5% no total de óbitos e, em 2011, passa a se tornar a segunda categoria com maior participação nas mortes no trânsito, com 32%.

Enfocando os custos dos acidentes fatais no aglomerado de São Paulo, em valores atualizados em 2014, o montante chega a R\$ 2,1 bilhões, sendo R\$ 1,3 bilhões relacionadas aos automóveis e R\$ 255 milhões vinculados as motocicletas, que correspondem aproximadamente, respectivamente, 63% e 11% do total (IPEA, 2003).

Nesta verdadeira guerra instaurada no cotidiano da grande metrópole de São Paulo, é possível constatar a vulnerabilidade que as pessoas estão submetidas aos acidentes de trânsito, vêm gerando altos custos econômicos e sociais que saem dos cofres públicos de São Paulo, sem contar, o custo incomensurável relacionado à perda da vida humana. É neste sentido que a ausência histórica de uma prioridade voltada às políticas de mobilidade para além do automóvel, vem induzindo cada vez mais a uma verdadeira hecatombe nas ruas e a vendas de São Paulo