243.610 mortes
País registrou 1.432 novos óbitos entre quarta e quinta

10.028.644 casos
Mais 49.368 infecções foram detectadas em 24 horas

Carro cruza a avenida Paulista, na região central de São Paulo, onde acidentes caíram significativamente Karime Xavier/Folhapress

Década de velocidade em queda reduz mortes no trânsito de SP

Vias como a av. Paulista tiveram diminuição de mais de 70% nos acidentes

VIVO NO TRÂNSITO

Artur Rodrigues
e Thiago Amâncio

SÃO PAULO Há pouco mais de 10 anos, a avenida Paulista, cartão-postal de São Paulo, era diferente. Os arranha-céus já estavam lá, mas não havia a ciclovia no canteiro central nem a faixa exclusiva de ônibus à direita. Os carros podiam circular a 70 km/h, e a prefeitura contabilizava mais de 130 acidentes por ano.

Hoje, uma década depois, o limite de velocidade baixou para 50 km/h e o total de acidentes por lá não chega a 40.

Assim como a av. Paulista, uma série de ruas da cidade teve a velocidade máxima permitida reduzida com o passar do tempo, em processo que se acelerou na última década.

No mesmo período, o total de mortos no trânsito da capital paulista caiu de 1.357 em 2010 para 791 em 2019, conforme balanço da prefeitura. Em 2020, foram 765 mortos nas ruas da cidade, segundo dados do governo estadual, redução de 44% —a prefeitura ainda não concluiu esse balanço anual e registrou 675 óbitos até novembro.

Se os óbitos continuassem no patamar de 2010 ao longo de toda a década, as mortes poderiam ter um acréscimo superior a 3.500.

Este é o primeiro capítulo da série Vivo no Trânsito, que mostra o resultado das políticas contra acidentes e os desafios nesta área.

A alta velocidade é tida como um dos principais fatores de risco no trânsito, além do uso de álcool associado à direção e da falta de cinto de segurança e capacete, segundo cientistas e a OMS (Organização Mundial da Saúde).

De acordo com a Iniciativa Bloomberg de Segurança no Trânsito, entidade que trabalha para reduzir acidentes no mundo todo, inclusive em São Paulo, a velocidade contribui tanto para que um acidente aconteça quanto para que ele se torne mais grave.

Um atropelamento a 60 km/h equivaleria a uma queda do 6º andar de um prédio: a chance de sobrevivência do atropelado é de apenas 2%.

A velocidade também diminui a visão periférica do motorista, aumenta o tempo de reação e agrava o impacto em caso de colisão ou atropelamento.

E a Paulista é emblemática. A via teve acidentes de repercussão, como o atropelamento e morte em 2009 da ciclista Márcia Prado por um ônibus —o limite de velocidade, na época, foi muito criticado por ativistas. Marcia, que lutava por um trânsito mais calmo, virou símbolo da violência nas ruas na cidade. Pintada de branco, uma "bicicleta fantasma" foi instalada na avenida em homenagem a ela.

A avenida entrou no pacote anunciado em 2011 pela gestão Gilberto Kassab (PSD), que incluiu outras vias como a ligação Leste-Oeste, Faria Lima, avenida do Estado, Ricardo Jafet e Interlagos, que baixaram dos 70 km/h para os 60 km/h.

A mudança não ocorreu sem resistência —resistência essa que se repetiria em projetos seguintes com o mesmo intuito. O ex-prefeito sabia que mexia num vespeiro, com uma população à época ainda mais centrada em automóveis do que é atualmente.

"A gente adotou medidas que precisavam de coragem para adotar. A redução dos limites era uma tendência mundial. Nova York, Londres, Barcelona, todas adotaram essa política ao longo da década anterior e já apresentavam expressivas reduções no número de vítimas de acidentes. Foi uma bandeira apontada pelas Nações Unidas em 2011. Aí nos identificamos com essa bandeira", disse Kassab à **Folha**, referindo-se à Década de Ação pela Segurança Viária, iniciativa da ONU para diminuir a violência do trânsito.

A gestão seguinte, de Fernando Haddad (PT), baixou o limite da av. Paulista para 50 km/h no primeiro ano de governo. Dois anos depois, padronizou as vias arteriais da cidade (ruas de alta capacidade que ligam diferentes regiões) em 50 km/h, considerado pela OMS como a velocidade máxima possível em vias urbanas.

"Depois de um repique de mortes e acidentes em 2014, tomamos a decisão de seguir recomendação da OMS na cidade toda. De forma definitiva e suportando todas as pressões contrárias. A surpresa foi a decisão da OAB [Ordem dos Advogados do Brasil] de processar a prefeitura e de parte da imprensa", lembra Haddad.

Em 2015, a prefeitura reduziu também os limites do principal corredor expresso da cidade, o formado pelas marginais Tietê e Pinheiros. A velocidade passou de 90 km/h para 70 km/h nas pistas expressas, de 70 km/h para 60 km/h nas centrais; e de 60 km/h para 50 km/h nas pistas locais.

A gestão sofreu uma enxurrada de críticas. A OAB-SP resolveu entrar com uma ação civil pública contra a prefeitura por causa da medida.

Por parte de alguns setores da imprensa, as críticas não foram menores. Marcelo Rezende (morto em 2017) e Percival de Souza, no Cidade Alerta, fizeram vídeo andando de patinete na marginal Tietê. "Faz um favor, prefeito Fernando 'radar', mexe aí nessa marginal", disse Rezende no ar. "É que o senhor não gosta da cidade, o senhor é esquisito."

Na mão de João Doria (PSDB), a redução se tornou arma política. Candidato a prefeito em 2016 com o slogan "Acelera SP", o tucano prometeu que aumentar novamente os limites da via. Venceu no primeiro turno e cumpriu a promessa nas marginais.

Mesmo com o desgaste político e a posterior derrota eleitoral, Haddad diz que não se arrepende da medida. "Faria tudo novamente, da mesma forma", diz o ex-prefeito.

Com o novo limite, em 2017, o número de mortos na marginal Tietê subiu de 14 para 18. Em 2019, foram 21. Ainda assim, bem abaixo dos valores há uma década: em 2011, foram 52 os mortos na via.

A marginal Pinheiros também viu o número de mortos crescer de 11 para 14 em 2017, depois do aumento da velocidade. Esse número ainda subiu para 20 no ano seguinte, e voltou a apresentar baixa em 2019, com 12 mortos.

Os registros de desrespeito aos limites de velocidade também cresceram.

Um estudo da universidade americana Johns Hopkins que analisou os comportamentos de risco no trânsito da capital entre 2015 e 2019 mostra salto nas taxas de excesso de velocidade de 5% em julho de 2016 a 9% no ano seguinte, com Doria eleito, e continuaram subindo até 14% em junho 2018.

A gestão Bruno Covas (PSDB), a atual, defende o aumento de velocidade nas marginais. "Elas retornaram aos limites de velocidade anteriores por se tratarem de vias de trânsito rápido e são, juntamente com a av. 23 de Maio, as únicas vias em toda a cidade com velocidades máximas permitidas superiores a 50 km/h", diz a Prefeitura de SP em nota.

Excluídas as marginais, contudo, a gestão tucana manteve a política de velocidades reduzidas. Ela diz que somente 200 do total de 20 mil km de ruas na cidade (1%) estão em vias de trânsito rápido.

As vias arteriais, que têm limite de 50 km/h, correspondem a 13% do total. Já as coletoras, com limite de 40 km/h, são 20%. A maior quantidade de vias, correspondente a 65% do total, é considerada local, com velocidade máxima permitida de 30 km/h.

Coordenador-executivo da Iniciativa Bloomberg para Segurança no Trânsito, Dante Rosado diz que o problema da segurança viária é complexo. "Sinistros e mortes geralmente não acontecem por causa única, mas com certeza a velocidade teve impacto na queda de mortes, já que vem sendo identificada como o principal fator de risco", afirma ele.

"O Brasil todo vem em uma tendência de queda de mortes no trânsito desde 2012, por fatores que vão da implementação da Lei Seca à crise econômica, que reduz os deslocamentos com a redução da atividade econômica. Mas a gente observa algumas cidades, como São Paulo, onde essa redução é maior", afirma.

Rosado diz que, por vezes, se entende o problema da velocidade como desrespeito aos limites de velocidade, mas há também um impasse na definição de limites adequados por parte de gestores, que precisam acalmar o tráfego.

"O homem nunca conviveu com velocidades tão altas antes do automóvel. Aquele capacete natural que a engenharia da evolução tinha criado para o homem passou a não ser mais tão eficaz", diz o médico José Montal, diretor administrativo da Abramet (Associação Brasileira de Medicina de Tráfego). Segundo ele, velocidades ligeiramente maiores ou menores podem fazer toda a diferença na hora de salvar essa estrutura tão frágil, mediante veículos como carros, caminhões e ônibus.

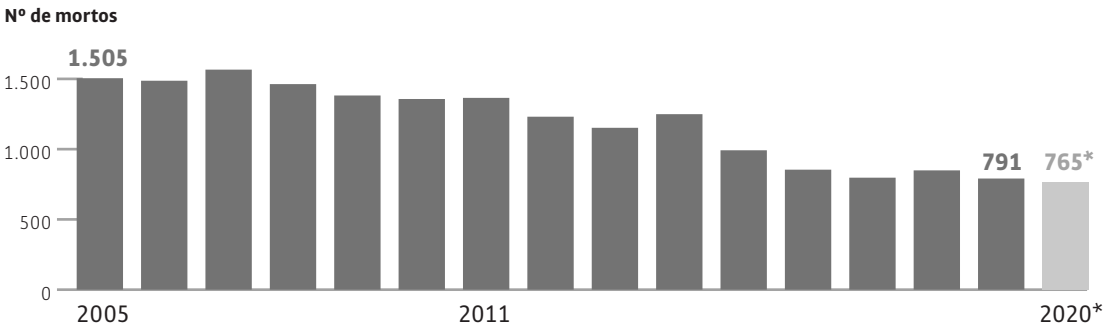
De acordo com a Johns Hopkins, um aumento de 1% na velocidade média acarreta em aumento de 3% no risco de acidentes com vítimas feridas e de 5% no risco de acidentes com vítimas gravemente feridas ou mesmo fatais.

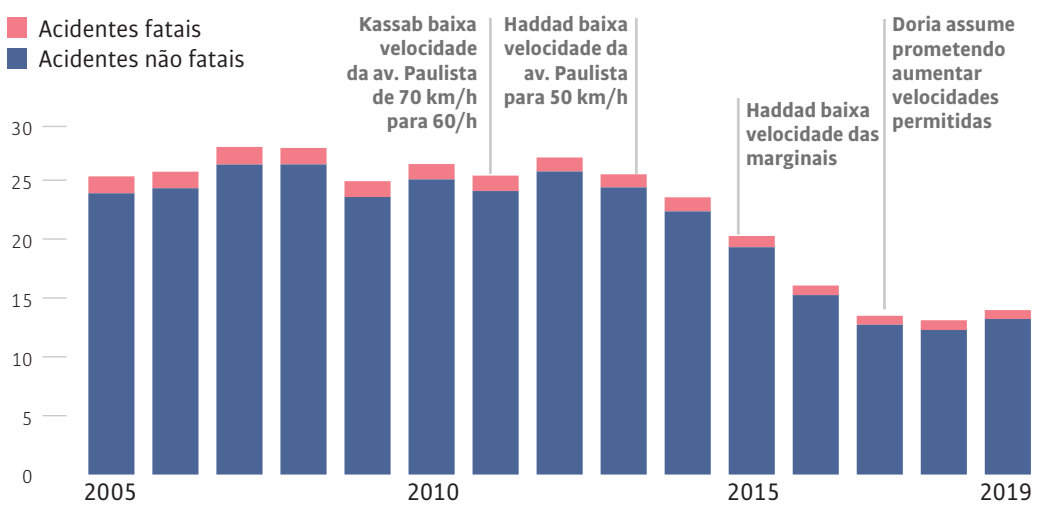
O auxiliar administrativo Fabio Cordeiro da Silva, 43, sabe bem o que isso significa. Há um ano e meio, sua mãe, a diarista Audenilce Bernardina dos Santos, foi atropelada enquanto ia para o trabalho, às 6h, em faixa de pedestres na rua Augusta, nos Jardins, e morreu. O motorista dirigia um Porsche a mais de 100 km/h, segundo a perícia, em via cujo limite é de 50 km/h. Ele, que já tinha atropelado e matado um motociclista em 2014, fugiu sem prestar socorro e ainda não foi julgado.

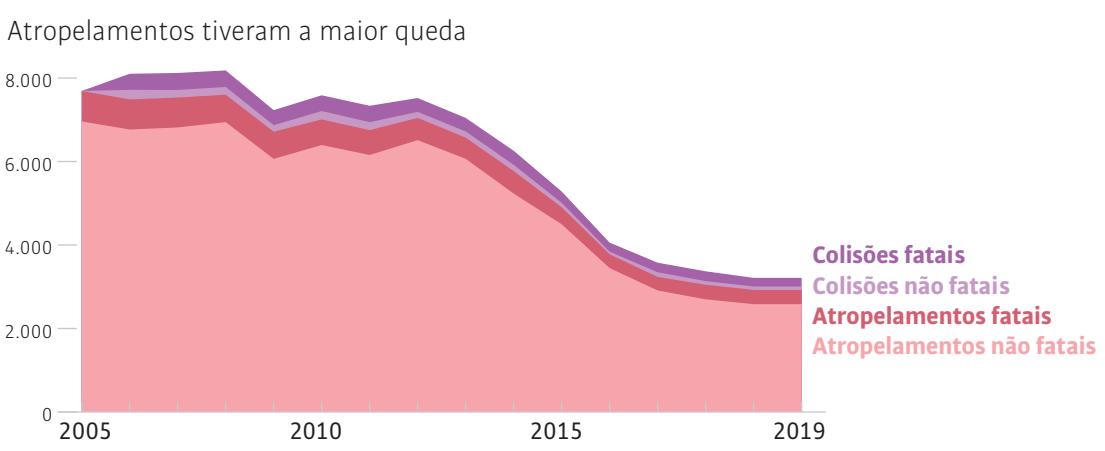
"É uma ferida aberta, não fecha. Tem dias que sonho com ela e acordo chorando. É difícil saber que eu não posso telefonar, pedir um conselho. Não sei nem como descrever o que sinto", diz ele, que conta que, desde então, ficou duplamente atento no trânsito.

Relação entre velocidade e acidentes de trânsito

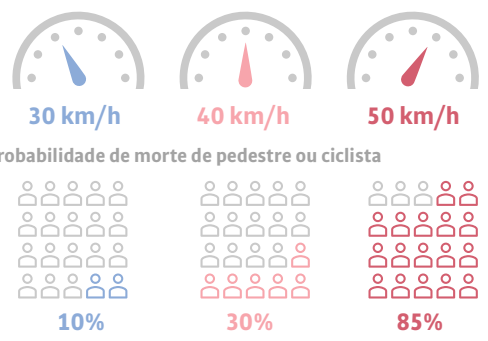
Número de mortos no trânsito e de acidentes caiu em SP ao longo da última década



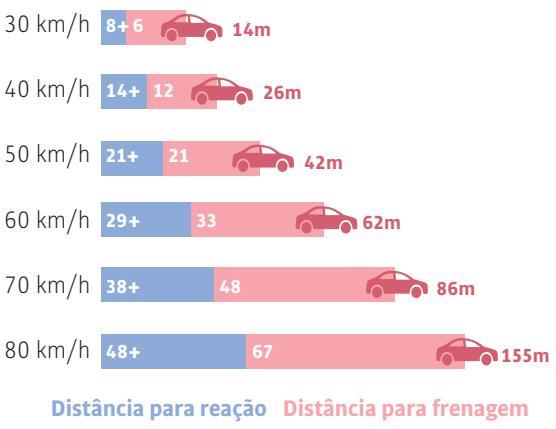




Quanto maior a velocidade, maior a probabilidade de morte em atropelamento de pedestre ou ciclista



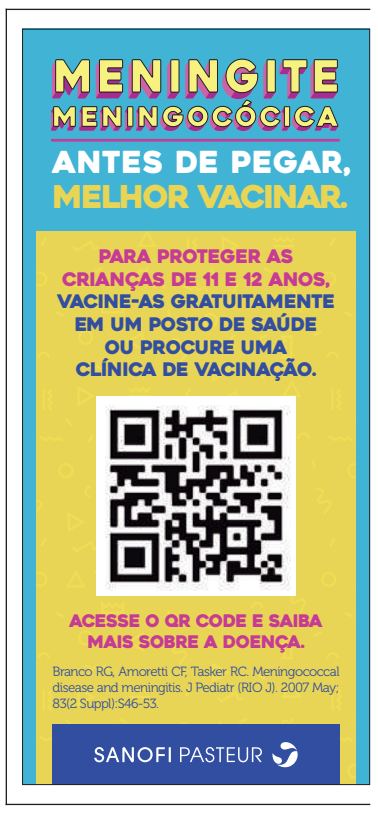
Reação fica mais dificultada



*Segundo balanço do governo estadual; prefeitura ainda não concluiu contagem | Fontes: CET, WRI Brasil e Infosiga SP

Série de reportagem aborda políticas e desafios no trânsito

A velocidade dos veículos é tida por cientistas e pela Organização Mundial da Saúde como um dos principais fatores de risco para a ocorrência e agravamento de acidentes de trânsito. A série de reportagens Vivo no Trânsito, iniciada nesta sexta (19), analisa o impacto da redução de velocidade nas ruas de São Paulo ao longo da última década.



cotidiano

Motociclistas passam por semáforo em frente ao Conjunto Nacional, na avenida Paulista Karime Xavier - 16.fev.2021/Folhapress

Com explosão de apps, acidentes em SP caem menos entre motociclistas

Motos são 12% da frota, mas usuários do modal são 4 a cada 10 mortos no trânsito da capital

VIVO NO TRÂNSITO

Artur Rodrigues
e Thiago Amâncio

SÃO PAULO Robson José do Prado, 35, iria encerrar a noite de trabalho. Na última hora, porém, resolveu aceitar mais dois pedidos em aplicativos de entrega de comida diferentes.

Os endereços eram próximos de sua casa, no Itaim Paulista (extremo leste de São Paulo). Coisa rápida. Ele levava hambúrgueres e uma pizza na mochila quando uma motorista, segundo ele, fez uma conversão proibida. "Ela acabou arrancando minha perna na hora. Não prestou nenhum socorro, nem ligou para saber se eu tinha morrido. Eu acordei depois de sete dias", conta ele, sobre o acidente ocorrido há quase um ano.

Robson tem vários colegas em situação parecida, e outros mortos a engrossar os dados de tragédias envolvendo motociclistas na cidade de São Paulo.

As políticas de redução de velocidades implantadas na última década, aliadas a evolução tecnológica e medidas como a Lei Seca, fizeram despencar o número de mortos no trânsito na capital paulista.

Caiu também o número de motociclistas vitimados, mas em proporção menor do que quem anda de carro e a pé. Eles são as principais vítimas de uma guerra que deixa um rastro de mortes e jovens com sequelas permanentes.

De 2010, logo antes de a prefeitura da capital começar a baixar os limites de velocidade, até 2019, o número de motoristas ou passageiros de carros que foram mortos ou feridos no trânsito caiu 62%. Quando se olha apenas motociclistas, essa queda foi de 40%.

Em 2020, quatro em cada dez mortos no trânsito de São Paulo foram motociclistas, grupo que representa apenas 12% do total da frota de veículos da cidade, segundo dados de dezembro do Denatran (Departamento Nacional de Trânsito).

Para se ter uma ideia, os automóveis, que são 68% da frota, foram apenas 16% das vítimas no ano passado, de acordo com dados do governo de São Paulo.

O desafio das motos aumenta com a explosão do uso de aplicativos de entrega, afirma Rafael Calabria, do Conselho Municipal de Trânsito e Transporte e também coordenador de mobilidade do Idec (Instituto de Defesa do Consumidor).

"As motos são um meio de transporte ágil, assim como a bicicleta, mas com a diferença de que podem atingir altas velocidades, o que é um agravante. Quando você inclui nessa conta a pressão por rapidez dos aplicativos, a situação fica muito pior", afirma.

Calabria diz que a questão é de difícil fiscalização por parte da prefeitura. Além disso, o debate foca aplicativos de transporte de passageiros, como o Uber, e não os serviços de entrega. "A fiscalização é quase nula. A prefeitura não estava preparada pra esse boom dos últimos anos dos apps de entrega. Não sabem muito como atacar esse problema, que funciona no vácuo legislativo", diz.

Consultor de segurança do Sindimoto-SP (sindicato que representa motoboys e entregadores), Rodrigo Souza afirma que o modelo de contratação de motociclistas por aplicativos ou autônomos sem preparo para fazer entregas impulsiona os acidentes.

"A atividade é perigosa, precisa de preparação. 'Tenho uma moto, um celular, coloco mochila nas costas e vou trabalhar', isso é um modelo na contramão da segurança", diz.

O sindicato não tem números exatos de quantos novos motoboys a cidade ganhou nos últimos anos —credita isso à informalidade do setor—, mas diz que houve aumento com a chegada dos aplicativos e explosão no último ano, durante a pandemia de Covid-19.

A entidade estima que antes da pandemia havia entre 180 mil e 200 mil motoboys em São Paulo, mas esse número pode ter crescido até 25%, com pessoas desempregadas que passaram a fazer entregas.

Na opinião de Souza, é preciso ter uma política de capacitação para esta leva de profissionais, ensinando técnicas como reconhecimento de pontos cegos dos veículos — em que os motoristas não enxergam as motos— para se livrar de acidentes.

Por lei, motociclistas profissionais são obrigados a fazer um curso de 30 horas, que é gratuito e ensina, por exemplo, gestão de risco sobre duas rodas. Mas a falta de fiscalização faz com que a lei raramente seja seguida, principalmente por quem trabalha para aplicativos de entrega.

Segundo Souza, não há previsão na lei nem mesmo para a mochila usada pelos entregadores, que, em tese, deveriam usar baús, caixas acopladas na traseira das motos. Uma das críticas que se faz às mochilas de entrega é que elas podem dificultar que a pessoa role o corpo durante uma queda, agravando ferimentos.

Além disso, o próprio formato do trabalho de entregas, que premia a velocidade de atendimento, é apontado como um fator de risco adicional.

Durante o período de isolamento, o total de acidentes de trânsito caiu no estado de São Paulo. Mas, em uma época que as entregas foram cruciais com o fechamento de restaurantes, o impacto em relação às motos ficou praticamente estável. Isso é atribuído por especialistas ao boom desse setor.

Enquanto o total de vítimas de acidentes de carro caiu 10% (1.386 para 1.242) e de casos envolvendo pedestres 21% (1.395 para 1.108), vítimas de ocorrências com motos tiveram uma leve oscilação negativa de 1,1% (1.921 para 1.899). As bicicletas, também usadas nas entregas, registraram aumento de 2,5% (de 403 para 413).

As motos são o veículo que mais deixam mortes e sequelas no trânsito brasileiro, segundo dados do seguro obrigatório DPVAT. Relatório da Seguradora Líder, responsável pela indenização, mostra que em 2020 foram pagas 175 mil indenizações por invalidez permanente relativas a casos envolvendo motociclistas, além de 17.412 relativas a mortes.

O número de indenizações envolvendo motos é cinco vezes maior que o relativo a acidentes com carros.

Entre quem anda de moto, casos de mutilações e acidentes graves fazem parte do dia a dia. Antes de perder a perna no trabalho, Robson já havia sofrido diversos outros acidentes.

"Em 20 anos na rua não tem como não ter acidente", comenta ele, que está afastado do trabalho.

Robson recebeu indenização dos aplicativos e não os critica. Porém admite que muitas pessoas inexperientes passaram a atuar neste ramo depois da chegada dessas empresas. Para ele, este é um fator em um combo que coloca a vida dos motociclistas em risco no cotidiano.

"[Existe] falta de atenção do motorista e do motoqueiro. Tem motorista que fica no celular. Tem ruas por aqui onde eu moro que tem um monte de travessa, não tem semáforo, lombada, nada."

Especialistas afirmam que a diminuição de acidentes passa por fiscalização eficiente, manutenção de ruas, iluminação, redesenho de vias mais seguras, mudança do modelo de negócios do motofrete, além de uma formação que envolva tanto motociclistas quanto motoristas.

Diante dos acidentes constantes com motociclistas, a Prefeitura de São Paulo chegou a utilizar motofaixas na tentativa de aumentar a segurança no trânsito para esta categoria na gestão de Gilberto Kassab (PSD).

No entanto, posteriormente, a prefeitura constatou aumento de acidentes nos locais onde essas faixas foram instaladas. As motofaixas foram aposentadas durante a gestão de Fernando Haddad (PT).

A fiscalização, que consegue induzir a maioria dos motoristas a desacelerar, não tem o mesmo efeito nos motociclistas. Mais difíceis de serem flagradas, elas geralmente não são pegas pelos radares comuns. Já os chamados radares-pistola, que captam este tipo de veículo, são operados manualmente e raramente vistos na cidade.

O resultado é que, das 1.278.393 multas de trânsito aplicadas em 2020, as motos representaram 8% do total (103.086 autuações). Já os carros foram 62%.

A gestão Bruno Covas (PSDB), em nota, afirma que tem implementado uma série de medidas para tentar reduzir acidentes na cidade. Como resultado, citou redução dos acidentes fatais em 18,9% em 2019.

Ela cita programas de capacitação, educação e conscientização no trânsito, como o Motociclista Seguro. Segundo a administração municipal, de 2017 a 2020, 2.690 motociclistas fizeram curso de pilotagem segura da CET (Companhia de Engenharia de Tráfego), e 3.983 motofretistas fizeram curso de formação.

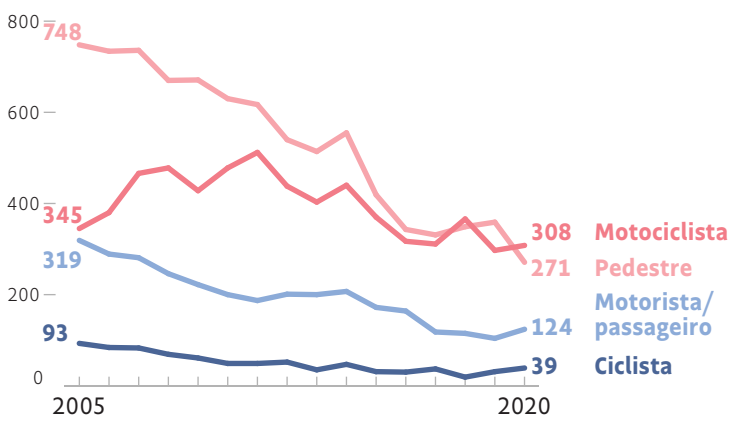
A prefeitura também destaca ações como a restrição de circulação de motos na pista expressa da marginal Pinheiros, uma via bastante perigosa aos motociclistas.

Em relação aos aplicativos, a gestão afirma ter feito termo de cooperação com empresas para extinguir bonificações que incentivam deslocamentos em alta velocidade e desrespeito a leis de trânsito.

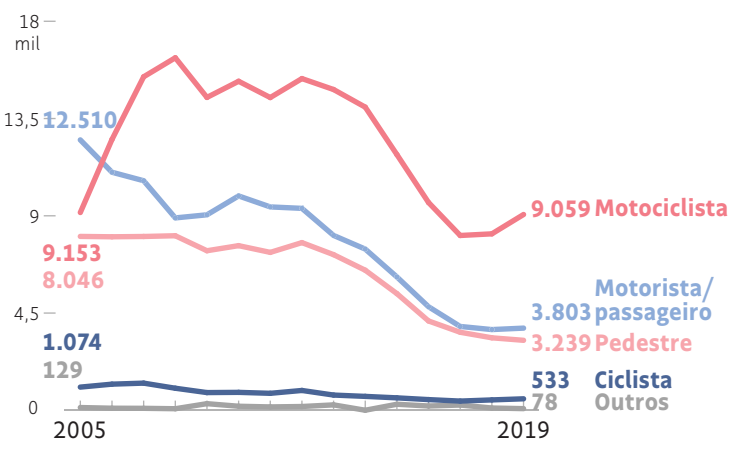
"A prefeitura segue em diálogo com as empresas com o intuito de elaborar uma regulamentação para o setor que traga mais segurança para os motociclistas e, consequentemente, para os demais usuários do sistema viário."

Queda de mortes no trânsito em SP foi menor entre motociclistas

Mortes no trânsito em SP

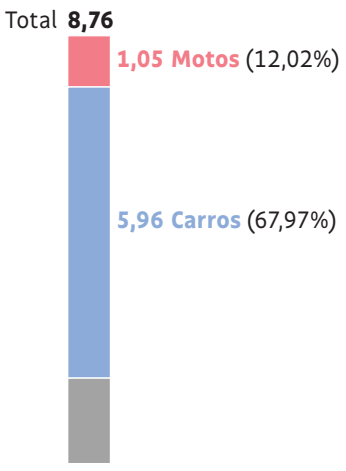


Vítimas de acidentes de trânsito (mortos e feridos)

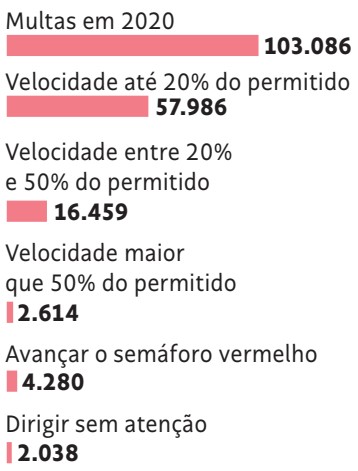


Motos são maioria dos mortos, mas frota é menor

Frota da cidade de São Paulo, em milhões



Maioria das multas de motociclistas é por alta velocidade



Fonte: CET-SP, Infosiga-SP, Observatório Mobilidade Segura da Prefeitura de SP e Denatran; dados compilados pela **Folha**

> As motos são um meio de transporte ágil, assim como a bicicleta, mas que podem atingir altas velocidades. Quando você inclui nessa conta a pressão por rapidez dos aplicativos, a situação fica muito pior
>
> **Rafael Calabria**
> coordenador de mobilidade do Idec (Instituto de Defesa do Consumidor)

Série de reportagens aborda políticas e desafios no trânsito

A velocidade dos veículos é tida por cientistas e pela OMS como um dos principais fatores de risco para a ocorrência e agravamento de acidentes de trânsito. A série de reportagens Vivo no Trânsito, iniciada na última sexta (19), analisa o impacto da redução de velocidade nas ruas de São Paulo ao longo da última década.

O cruzamento entre as ruas Dr Cesar e Salete, em Santana (zona norte), ganhou rotatória e aumento de calçadas Eduardo Knapp/Folhapress

SP segue tendência mundial e redesenha ruas para acalmar trânsito

Medida visa diminuir acidentes ao tornar erros humanos de motoristas e pedestres menos letais

VIVO NO TRÂNSITO

Artur Rodrigues e Thiago Amâncio

SÃO PAULO Tornar uma faixa estreita a ponto de o motorista não se sentir seguro para acelerar. Substituir o asfalto por paralelepípedo. Transformar uma via de mão única em dupla. Estender a calçada, nem que seja só com uma pintura no chão, para o espaço onde antes estavam os carros.

Medidas como essas não costumam agradar motoristas, que se veem forçados a pisar no freio. Mas têm sido tomadas como forma de acalmar o tráfego e baixar o número de acidentes e mortes no trânsito no mundo todo, inclusive em São Paulo.

A alta velocidade é tida como um dos principais fatores de risco no trânsito, além do uso de álcool associado à direção e da falta de cinto de segurança e capacete, segundo cientistas e a OMS (Organização Mundial da Saúde).

Além da perda humana, as mortes no trânsito brasileiro têm alto impacto também na economia. Segundo estudo do Ipea do fim do ano, o Brasil gasta R$ 132 bilhões por ano com acidentes de transporte.

Desde que prefeitos em São Paulo começaram sistematicamente a baixar as velocidades máximas permitidas nas ruas da cidade em 2011, há dez anos, o número de mortes no trânsito caiu quase pela metade, chegando a 765 no ano passado, segundo dados do governo paulista.

Na visão de especialistas, se a cidade quiser baixar ainda mais esses números, é preciso tomar medidas mais ousadas além de multar motoristas que conduzem a velocidades acima do permitido.

"Reduzir velocidades para 50 km/h e fazer fiscalização trouxe a gente para esse patamar que algumas cidades atingiram de 6 mortes no trânsito a cada 100 mil habitantes", diz, elogiando os avanços na última década, Eduardo Pompeo, gerente de programas da Iniciativa Global de Desenho de Cidades da Nacto, organização norte-americana especializada em desenho urbano.

"Se quisermos baixar mais ainda, dependeremos de ações mais contundentes, abrangentes e sofisticadas", completa. A saída, diz ele, é redesenhar o modo como as ruas são construídas.

Entre as estratégias, estão pontos como tornar cruzamentos mais compactos, para que os motoristas tenham que reduzir a velocidade ao virar uma rua, além de implementação de lombadas e travessias elevadas.

Isso não significa que é preciso colocar quarteirões abaixo e construir do zero. "A gente não vê, mas nossas ruas são renovadas frequentemente, por exemplo com recapeamentos. A gente precisa adotar padrões de desenho que tenham como princípio trazer segurança", diz Pompeo.

Ele usa vias opostas da cidade como exemplos. "Lugares com dominância grande do carro, com avenidas largas, muitas faixas e pouca atividade urbana ao redor passam uma mensagem para os motoristas de que está tudo bem acelerar naquele lugar. Podemos pensar nas marginais, em São Paulo", diz.

"Já ruas mais estreitas, com muita gente circulando, a pé ou de bicicleta, passam a mensagem oposta. Um exemplo é a rua Avanhandava [região central]. Nem que você queira, consegue acelerar em uma rua como aquela", diz.

A gestão Bruno Covas (PSDB) lançou no fim do último ano o Manual de Desenho Urbano e Obras Viárias, que orienta o poder público sobre como acalmar o trânsito. O manual fala, entre outras coisas, construção de avanços da calçada, ampliação de ciclovias e redução da largura da faixa de rolamento para moderar o tráfego.

"Por estimularem o comportamento seguro dos motoristas, essas ações contribuem para a redução da velocidade dos veículos automotores (carros, motos, ônibus e caminhões), diminuindo o risco de atropelamentos e colisões e, assim, criando um ambiente mais favorável e seguro aos usuários mais vulneráveis —pedestres, ciclistas e motociclistas", diz o texto.

Uma série de ruas na cidade têm passado por intervenções nos últimos anos para virar as chamadas áreas calmas, com velocidades menores e estrutura para evitar acidentes, protegendo os pedestres.

O cruzamento das ruas Salete e Dr. Cesar, em Santana (zona norte), por exemplo, era daqueles em que os pedestres levavam um bom tempo para atravessar. Em 2018, as calçadas foram alargadas, uma rotatória foi criada e sinalização foi colocada no local.

Há 27 anos trabalhando num comércio bem naquela esquina, Marilucia Gonçalves, 47, diz que os acidentes ali ficaram bem menos constantes. "O pessoal vinha rápido e tinha muita batida nesse cruzamento. Agora, o pessoal tem que desacelerar", afirma.

Funcionária de uma loja, Michele Santos, 37, diz que muitos veículos dão um jeito de desrespeitar a sinalização e passam em velocidade superior ao permitido.

Parte dos canalizadores de tráfego —postes colocados no chão para alargar a calçada— também já está amassada ou foi retirada. Segundo usuários da rua, vários deles foram atingidos por carros.

Também não são raros os pedestres que atravessam fora da faixa. No geral, porém, a maioria diz que a vida ali ficou mais fácil.

No fim do ano, já em meio à pandemia da Covid-19, a ladeira Porto Geral, na região da 25 de Março, no centro, ganhou um "puxadinho" da calçada no asfalto, pintado de verde.

Em 2018, a rua dos Pinheiros, no bairro de mesmo nome, também cedeu parte do asfalto, especialmente próximo aos cruzamentos, para dar lugar a uma calçada estendida. A medida ajudou tanto a aliviar a movimentada calçada da rua com comércios e restaurantes quanto a desacelerar os carros.

Luis Antonio Lindau, diretor do programa de Cidades do WRI Brasil, afirma que tendência mundial para reduzir acidentes de trânsito é desenhar a estrutura viária para compensar erros humanos, uma estratégia batizada como visão zero, em prática na Suécia desde a década de 1990.

"A visão zero está baseada no fato de que as pessoas erram. Numa intersecção, o motorista tem que tomar múltiplas decisões. Pensar nos ciclistas, pedestres, semáforos. Invariavelmente o sujeito vai acabar errando. Como posso reduzir esses erros?", diz.

"O sucesso é conseguir fazer alguma coisa para reduzir os erros e, acontecendo os erros, que a pessoa não morra. O desenho de uma boa via é aquela que perdoa os erros, não pune com a morte", completa.

Importante parte deste trabalho se dá nos cruzamentos, onde acontece a maioria dos acidentes. Em muitos casos, as vias são resenhadas e estreitadas para alargar as calçadas e forçar o motorista a frear antes da faixa. De quebra, os pedestres ficam mais visíveis e correm menos risco.

No Brasil, Fortaleza (CE) desenvolveu um trabalho importante neste sentido. A cidade bateu meta da ONU (Organização das Nações Unidas) e conseguiu diminuir pela metade as mortes no trânsito, que passaram de 14,9 por 100 mil habitantes para 7,4.

Especialista em transporte, Lindau cita exemplos bem-sucedidos em cidades asiáticas. "Tóquio foi a minha Disneylândia. É impressionante caminhar em por lá e ver o olhar clínico no tratamento das vias e adoção de baixas velocidades. O resultado é que Tóquio tem 1,3 mortes por 100 mil habitantes."

Especialistas afirmam que embora a redução de velocidades tenha espaço central na prevenção de mortes no trânsito, acidentes envolvem uma equação complexa e, nessa conta, entraram também avanços tecnológicos nos veículos nas últimas décadas, como os freios ABS e o airbag, e a aplicação de leis.

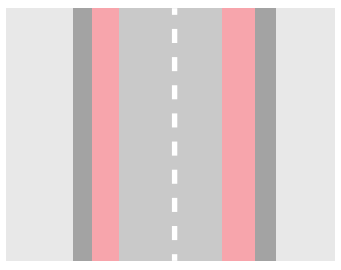
Aprovada em 2008, a Lei Seca, que aumentou as penas para pessoas que bebem e dirigem, é considerada um marco na legislação de trânsito do país, ao punir com prisão motoristas embriagados.

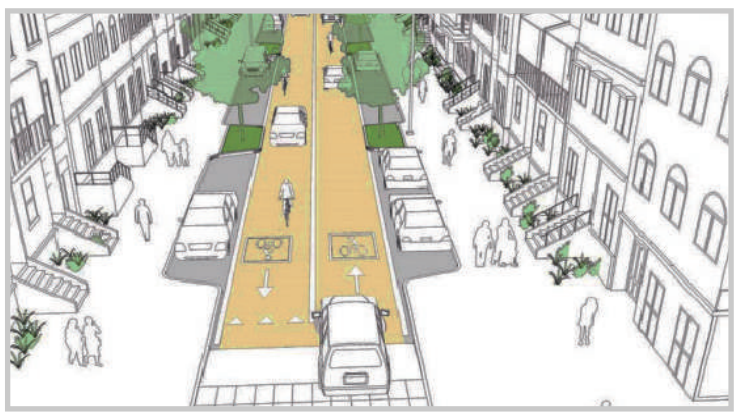
Já há iniciativas que pretendem tornar ainda mais difícil para os motoristas beberem e dirigir. Na Câmara, há um projeto de lei do deputado Bosco Costa (PL-SE) que torna obrigatória a instalação de bafômetros nos veículos. Pela proposta, os veículos só dariam partida após o teste.

Além disso, a evolução da tecnologia pode ajudar na equação, como carros autônomos que são programados para seguir as leis de trânsito.

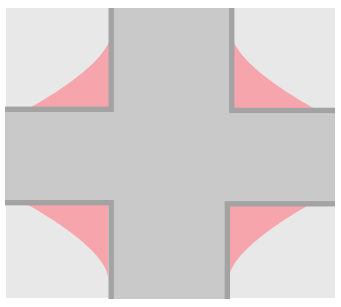
Redesenho de ruas para acalmar o trânsito

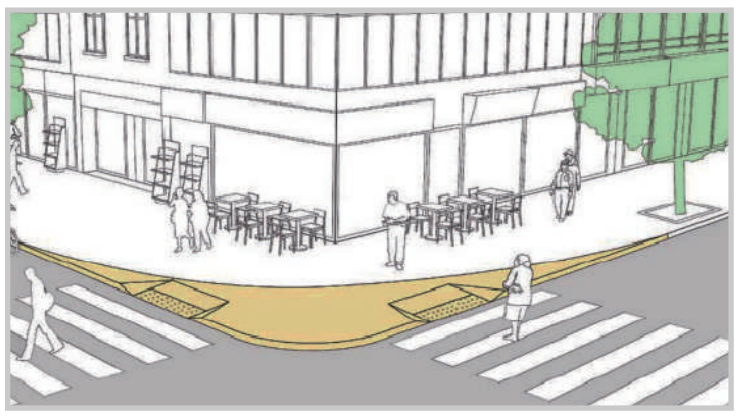
Estreitamento de faixa
Diminui velocidades ao tornar motoristas mais cautelosos



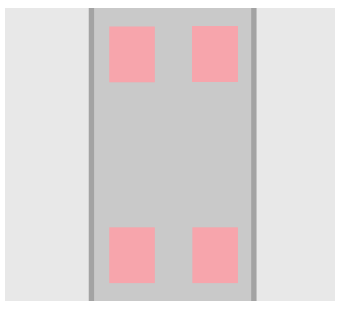


Raios de esquina
Reduzem a velocidade de conversão dos veículos

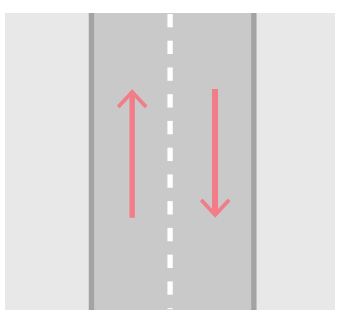


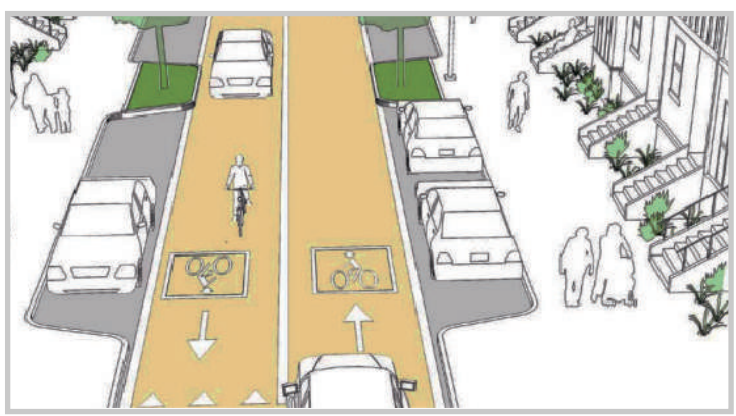


Travessias elevadas
Obrigam motorista a frear próximo a faixa de pedestre



Ruas de mão dupla
Incentivam motoristas a serem mais cautelosos





Fonte: Guia Global de Desenho de Ruas (Nacto-GDCI)

EMPRESA VENDE-SE
Uma empresa de Beneficiamento e Empacotamento de arroz em funcionamento – "sendo a única com permissão para funcionar na grande São Paulo"
Contato: 11. 9.9864.9493