

## Morre menos quem morre no trânsito?

Are those who die in road accidents  
any less dead?

*Maria Cecília de Souza Minayo*<sup>1</sup>

Num estudo clássico sobre a História da Violência no Ocidente, Chesnais<sup>1</sup> apresenta uma tese importante: em todas as sociedades existem formas de violência que são repudiadas – é o caso dos homicídios, condenados em qualquer lugar do mundo – e há outras que não comovem e não são objeto de proscricção social. Nessa última situação estão os casos das agressões, acidentes e morte no trânsito (ATT) no Brasil e em várias partes do mundo.

Nas últimas três décadas, os ATT persistentemente ceifaram mais vidas de brasileiros do que os homicídios e suicídios e do que a maioria das doenças das quais nós temos tanto medo e frente às quais nos cuidamos. No trânsito, quase sempre, a maioria das pessoas – em grande parte os jovens – morre ou fica inválida por motivos banais que poderiam ser evitados. Porém, enquanto os homicídios e os suicídios provocam grande comoção social, os óbitos e as lesões do trânsito ocupam um espaço obscuro de leniência e permissividade.

As mortes no trânsito têm sido explicadas de várias maneiras. Entre elas, até pouco tempo se dizia que quem mais morria eram os pedestres (o que era verdadeiro e corroborado pelos dados), e os motivos atribuídos ao fenômeno eram ou sua falta de educação ou sua pobreza, tornando-os vítimas dos donos dos veículos, geralmente, motoristas de classe média. Ora, nos últimos anos, segundo Otaliba e colaboradores, os condutores superaram os pedestres quanto às taxas de óbito. A facilidade para compra de carros e motos popularizou o uso desses veículos para as classes populares, numa velocidade nunca vista antes no país. O aumento exponencial do número de motos nas ruas das grandes, médias e pequenas cidades, sem o cuidado devido com o significado desse fenômeno tanto para os congestionamentos das ruas como para a especificidade de sua presença, ainda não foi devidamente tratado pelas autoridades públicas. Por tudo isso, as conclusões dos autores a respeito das tendências de aumento da violência e das mortes no trânsito no Brasil é bastante pessimista.

O texto em debate suscita duas indagações. A primeira: o aumento acelerado de veículos motorizados nas ruas é sinal de uma tragédia anunciada que ninguém pode deter? A segunda problematiza uma afirmação colocada na introdução do trabalho de Otaliba e colaboradores, segundo os quais,

nos chamados países desenvolvidos a frota de veículos é muitíssimo mais elevada que a do Brasil, mas as taxas de óbito são baixas e tendem a decrescer. Os autores não aprofundaram essa constatação que passo a considerar como minha outra pergunta: por que será que assim acontece?

Minha resposta à primeira pergunta é de que não existe fatalidade para o aumento de mortes lesões e traumas no trânsito. Sabemos que, sociologicamente, tudo o que é criado pelos seres humanos em sociedade pode ser desconstruído e é assim que a história se faz. Nesse sentido, um estudo de Kilsztajn et al<sup>2</sup> mostra que, ao contrário do que se pensa, “a elevação do número de veículos por habitante é sempre acompanhada pela redução do número de óbitos por acidentes de trânsito por veículo. Mas a redução do número de óbitos por veículos, teoricamente, pode ser maior, igual ou menor que a elevação do número de veículos por habitante: a) se a redução do número de óbitos por veículo for maior que a elevação do número de veículos por habitante, a redução do número de óbitos por veículo é acompanhada pela redução da taxa de mortalidade por acidentes de trânsito; b) se a redução do número de óbitos por veículo for igual à elevação do número de veículos por habitante, a taxa de mortalidade por acidentes de trânsito não é afetada; c) se a redução do número de óbitos por veículo for menor que a elevação do número de veículos por habitante, a redução do número de óbitos por veículo é acompanhada por uma elevação da taxa de mortalidade por acidentes de trânsito”.

Na amostra internacional apresentada por Kilsztajn et al<sup>2</sup> observa-se que a redução do número de óbitos por veículo nos países mais desenvolvidos é maior que a elevação do número de veículos por habitante porque nessas sociedades existem investimentos concretos para que os cidadãos usufruam de um trânsito saudável: frotas mais novas e de melhor qualidade, melhor treinamento de motoristas, legislação rigorosa, sinalização adequada, disciplina rígida e fiscalização no trânsito. O artigo de Otaliba e colaboradores de certa maneira corrobora, em parte, a discussão apresentada pelos referidos autores, na medida em que demonstra o decréscimo de acidentes e mortes em metrópoles brasileiras que estão investindo nos vários fatores de disciplinamento do trânsito – ainda que não o fa-

<sup>1</sup> Centro Latino Americano de Estudos de Violência e Saúde Jorge Carelli, Escola Nacional de Saúde Pública, Fundação Oswaldo Cruz. cecilia@claves.fiocruz.br

çam com o rigor necessário. O mesmo texto ressalta o aumento de traumas e mortes em cidades com menos de 20 mil habitantes onde tem crescido o número de veículos e existe pouco ou nenhum investimento em relação aos fatores de risco.

Aqui no Brasil, já são sobejamente conhecidas as causas consideradas mais comuns de acidentes fatais atribuídas aos condutores: velocidade excessiva; direção sob efeito de álcool e outras drogas; direção sob efeito de cansaço e sono; distância insuficiente em relação ao veículo dianteiro; desrespeito à sinalização; impunidade quanto às infrações; legislação deficiente; fiscalização corrupta e sem caráter educativo; uso do veículo como demonstração de poder e virilidade. No entanto, esses fatores não podem ser isolados da falta de investimentos políticos, econômicos e sociais na qualidade dos carros, das vias públicas e das estradas, elementos que deveriam ser pensados para preservar e não para ameaçar a vida. Darei apenas um exemplo desse descaso público: por que será que uma estrada tão perigosa como a BR 381 que liga Belo Horizonte a Vitória, corta cidades importantes e populosas do interior do interior de Minas, é cheia de caminhões de transporte de materiais industriais e passa por regiões montanhosas e cheias de curva até hoje não foi duplicada? Será que as mortes que aí ocorrem não comovem nem o poder público e nem a sociedade? Será que não deveríamos colocar na conta da incompetência, da inércia, da insensibilidade ou da corrupção do setor de transporte brasileiro os milhares de mortos que aí gritam por suas vidas perdidas sem causa?

Concluo estas observações, chamando atenção para dois pontos. Primeiro, dizendo que é louvável todo o esforço que tem sido feito pelo Ministério da Saúde estabelecendo programas de ação em favor do trânsito saudável. Mas, ao mesmo tempo, é preciso relativizar a força desse poder setorial. Não posso me furtar a dizer que as políticas, programas e práticas que envolvem a questão ultrapassam profundamente a área da saúde. Se é para ela que convergem todas as consequências desse tipo de violência, as causas mostram que um conjunto de setores precisam ser envolvidos: a indústria de produção de veículos e equipamentos mais seguros; de infraestrutura de estradas e de mobilidade urbana que favoreçam a preservação da vida; de segurança pública que fiscaliza e pune os agressores e, é óbvio, os cidadãos.

Todos nós temos que desenvolver a consciência de que morrer ou ficar paraplégico por causa de violências no trânsito não é uma fatalidade. Ao contrário, é uma situação que a sociedade brasileira tem que enfrentar, pois, ninguém morre menos porque morre no trânsito.

## Referências

1. Chesnais JC. *Histoire de la violence en Occident de 1800 à nos jours*. Paris: Robert Laffont Éditeur; 1981.
2. Kilsztanjn S, Silva CRL, Silva DF, Michelin, AC, Carvalho AR, Ferraz ILB. Taxa de mortalidade por acidentes de trânsito e frota de veículos. *Rev Saude Publica* 2001; 35(3):262-268.