

Milhares de jovens tombam na guerra do trânsito em SP

Usuários de motos cobram faixas exclusivas no trânsito, para estancar a violência. De cada cinco acidentes com morte, três envolvem motociclistas

Ivo Patarra

ivo.patarra@diariosp.com.br

Mesmo somando 12% da frota paulistana, as motos figuram em três de cada cinco colisões com mortes na cidade, aponta o último levantamento da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), com base em números de 2009. Além de fazer mais de um morto por dia, os feridos contam-se aos milhares. “É uma guerra”, atesta o médico Marcelo Rezende, do Instituto de Ortopedia e Traumatologia do Hospital das Clínicas. “E há uma apatia total da sociedade”.

Motociclistas especialistas na batalha diária nas ruas têm opinião unânime: para diminuir os acidentes é preciso acabar com a disputa por espaço entre carros e motos. A solução é implantar motofaixas, separando carros e motos.

O conflito matou 428 motociclistas em 2009, segundo o último levantamento do CET. Mas não parece sensibilizar o poder público. Apesar do barulho dos motores, as vítimas da guerra do trânsito morrem no silêncio. A situação tende a se agravar. No “exército” mais fraco, já são quase 1,2 milhão de

motos na Grande São Paulo, somando apenas as 873 mil existentes na capital e as 279 mil registradas em algumas das principais cidades da região – Guarulhos, São Bernardo do Campo, Santo André, Osasco, Diadema e São Caetano do Sul.

VÍTIMA / O promotor de vendas Edson Pereira, 25 anos, chocou sua moto contra um caminhão faz sete meses. Ele só se movimenta com a ajuda de muletas. Quebrou severamente dois ossos da perna direita, mais a fratura exposta do fêmur. Ficou dois meses na cama e esperou outros dois para começar a fortalecer os músculos num dos 34 Núcleos Integrados de Reabilitação da Prefeitura de São Paulo. “Uso um fixador para o osso não mexer e colar. Meu fêmur tem uma placa de platina com pinos”, relatou o motociclista. “A fratura do fêmur, perto do joelho, é das piores que existem. Minha perna não tem força para segurar o meu peso”. Edson lamenta o sofrimento: “Precisamos ter mais responsabilidade nas ruas”.

“Ficamos preocupados com a reabilitação lenta dos motociclistas”, conta Sandra Cordeiro,

assessora técnica da Secretaria Municipal de Saúde. “Se o preço das vidas perdidas é impagável, os custos dos tratamentos dos feridos é muito alto”.

Para o médico Marcelo Rezende, “o quadro piorou tremendamente nos últimos 20 anos”. Ele acompanhou 90 casos graves no HC em 2010. “Após seis meses, só 17% voltaram ao trabalho. Há lesões permanentes e outras que não são reversíveis”.

Rezende diz ser fácil reconhecer acidentado de moto. “Além da gravidade da fratura, os ossos expostos têm lesões nas partes moles, com músculos, ligamentos, vasos e nervos esmagados”. Para o médico, o problema é de saúde pública:

“Com o aumento do número de carros, as motos circulam entre as faixas, o que é perigoso. Atendemos casos sérios de lesões neurológicas e até de amputações”, diz o médico, que amplia a crítica: “Por que a sociedade não se mobiliza para isso? É um crime. Fica a sensação de que esses jovens são considerados uma categoria de segunda classe.”



Motofaixas da capital somam 12,8 quilômetros

Associação Brasileira de Motociclistas considera muito pouco e sugere ampliar com pintura de solo

Nos últimos sete anos, três prefeitos de São Paulo entregaram apenas duas motofaixas, com um total de 12,8 quilômetros. Praticamente nada no universo de 15 mil quilômetros de ruas e avenidas na cidade. Em 2011, não há dinheiro previsto no orçamento municipal para novas pistas exclusivas de motocicletas.

Na Secretaria Municipal de Transportes, por determinação do secretário Marcelo Cardinale Branco, ninguém fala a respeito. Tampouco divulgam os custos das duas motofaixas existentes. "É muito caro", acredita Lucas Pimentel, presidente da Associação Brasileira de Motociclistas. "Precisa ficar mais barato", acrescenta ele, que dá a receita: adotar a solução de fazer a delimitação da motofaixa apenas com pintura de solo.

Avenidas mais largas podem receber faixas para motos. Para isso, é preciso tirar alguns centímetros das faixas atuais, criando uma área livre de 1,5 metro no lado esquerdo da via para a

motofaixa. "É preciso fiscalizar a velocidade e conscientizar os motoristas a usar pisca-pisca e espelhinho para mudar de faixa", ensina Pimentel.

Nas pistas em que não houver espaço para motofaixa, Pimentel sugere um divisor de faixas, com cerca de 50 centímetros, regulamentando o uso do espaço entre as faixas mais à esquerda para motocicletas.

O presidente do Sindicato dos Trabalhadores Motociclistas da Cidade, Aldemir Martins, levou um plano com uma rede de motofaixas para a Prefeitura. "Não deram atenção", diz ele. "Todo dia morre gente e o Ministério Público tem de investigar por que não fazem nada".

"As motofaixas reduziram as mortes em praticamente 100%", projeta Gilberto dos Santos, presidente do Sindicato dos Mensageiros Motociclistas do Estado. Pimentel quer que os fabricantes paguem os custos das motofaixas, como forma de reparar danos. A Abraciclo não quis comentar a proposta.



Jurandir Fernandes apoia motofaixa

O secretário estadual de Transportes Metropolitanos disse ser "amplamente favorável" à criação de faixas exclusivas ou vias segregadas para motos. "Estamos trucidando jovens (mortos e feridos) na mais bela e produtiva fase da vida, de forma cruel. A cidade não pode fechar os olhos a isto", afirmou Jurandir Fernandes.

23 motociclistas perdem a vida a cada 24 horas no Brasil

CET oferece curso de pilotagem segura

A Companhia de Engenharia de Tráfego lançou um programa gratuito de ensino a distância. Oferece noções de cidadania no trânsito, equipamentos de proteção individual, técnicas de pilotagem segura, inspeção e manutenção preventiva de motocicletas, pilotagem em condições adversas e procedimentos em casos de acidentes de trânsito.

Sindicato propõe nova faixa de contenção

O presidente do Sindimoto, Aldemir Martins, quer a criação de uma faixa de contenção própria para motocicletas nas esquinas com semáforos, à frente da faixa dos automóveis. "Dará mais segurança para todo o trânsito urbano", acredita ele.

ELAS VIERAM PARA FICAR

Só a cidade de São Paulo ganhou 103.628 motos novas em 2010. **40% substituíram o transporte público.** Um profissional simples paga a prestação com o que gasta em passagens de ônibus. **Obtém patrimônio, rapidez e lazer de fim de semana.**