

## Mortes no trânsito, rodovias e ferrovias

Luiz Flávio Gomes \*

No dia 11 de novembro de 2007 me desloquei de Madrid a Toledo em um trem de alta velocidade. Era uma viagem de 30 minutos. O trem (num determinado momento) ficou parado cerca de 10 minutos, mas logo em seguida partiu e logo alcançou o seu destino, com 7 minutos de atraso. Logo que descemos da carroza 4 havia dois funcionários da rede Renfe entregando um documento para cada passageiro, que dizia: "Lamentamos o fato de você ter chegado em seu destino com atraso superior a 5 minutos. Estamos lhe devolvendo o valor do bilhete pago". Que surpresa incrível! A primeira e natural manifestação foi: quando o Brasil chegará a esse estágio? (cf. documento oficial da Renfe no blogdolfg - [www.lfg.com.br](http://www.lfg.com.br)).

Enquanto os países mais avançados estão colocando a questão dos transportes nos trilhos, nas estradas brasileiras continuam morrendo cerca de 37.000 pessoas por ano. Na europa, no momento, não se fala em outra coisa que não seja no trem de alta velocidade (AVE), que é incomparavelmente melhor que o avião em trechos não superiores a 800 quilômetros. Enquanto a aviação é coisa do século XX, o AVE é do século XXI. De Paris a Londres gastam-se, agora, apenas 2 horas. De Roma a Nápoles: 90 minutos. A pontualidade do AVE é impressionante: de cada 1.000 viagens de Madrid a Sevilha, apenas 4 atrasam mais que 5 minutos. O trem, ademais, é ecologicamente correto, é mais espaçoso, te leva até o centro das cidades, é extremamente pontual, muito mais seguro, mais cômodo, menos estressante, te permite usar o computador, celular etc.

No Brasil (como se sabe) praticamente não usamos o trem. Nossa aviação e aeroportos, por seu turno, espelham o caos. Como típico país de terceiro mundo, nossa preferência é pelo transporte rodoviário. Suas drásticas conseqüências são notadas diariamente. Vejamos alguns dados:

Segundo pesquisa da Confederação Nacional de Trânsito (CNT), divulgada no dia 07 de novembro do corrente ano (2007), quase 74% da malha rodoviária brasileira apresenta alguma espécie de problema.

De acordo com os dados apresentados, 54,5% das estradas têm pavimento irregular; 65,4% possuem sinalização com problema; 42,5% não contam com acostamento.

O levantamento analisou perto de 88 mil quilômetros de asfalto que compõem as principais rodovias do país. Resultado: 65 mil desses 88 mil quilômetros vistoriados (equivalente a 73,9%) possuem deficiências. Vejamos a radiografia das estradas brasileiras, segundo a CNT: 11% da malha viária brasileira foi considerada péssima, 22,1% foi classificado como ruim, 40,8% como regular, 15,6% como bom e, por fim, 10,5% como ótimo.

Em comparação ao estudo realizado no ano passado (2006), houve uma pequena melhora: mais de 75% das estradas avaliadas foram consideradas insatisfatórias.

Para os especialistas, a variação de 2006 para 2007 se deve a melhorias na sinalização, principalmente, no pavimento das principais rodovias do país. A partir dos dados obtidos com o estudo, a entidade elaborou um ranking dos trechos analisados: São Paulo tem os 10 melhores trechos do país: apenas 2,1mil dos 8 mil quilômetros analisados no Estado (26,8%) apresentaram problemas (os 10 primeiros trechos estão em São Paulo, e, dentre eles, apenas dois ainda não são foram privatizados).

Para a CNT, esses resultados evidenciam a incapacidade do governo federal e dos Estados de manter a malha viária brasileira em boas condições.

Pesquisa realizada pela Rede Sarah de Hospital (Brasília) mostra que os acidentes de trânsito envolvendo veículos ocorrem, majoritariamente, em rodovias (69,4%). Já nas vias urbanas, são apenas 19,4%.

Em 2003, foram 20.901 acidentes nas rodovias estaduais, com um total de 2.230 mortos e 32.693 feridos. Comparando com dados de 2000, houve acréscimo de 18% nos acidentes, apesar da melhoria nas condições das rodovias, principalmente as concedidas, o que deixa patente que as boas condições das estradas não garantem a redução de acidentes.

Na vias federais, no mesmo ano, tivemos um total de 104.863 acidentes, com 5.780 mortos e 60.326 feridos.

Nas estradas municipais ocorreram 24.960 acidentes, com 1.200 mortos e 14.400 feridos.

PERÍODO	Rodovias Federais	Rodovias Estaduais	Rodovias Municipais
2003	104.863 acidentes	20.901 acidentes	24.960 acidentes
	5.780 mortos	2.230 mortos	1.200 mortos
	60.326 feridos	32.693 feridos	4.400 feridos

De acordo com estudo realizado pelo IPEA, em parceria com o Denatran, o número de acidentes nas rodovias federais caiu em 2004 e 2005, de 112.457 para 109.745, mas o número de mortes cresceu 3,8% neste mesmo período. A cada 1.000 acidentes, o número de falecimento cresceu de 90,6 para 95,5. Tais índices indicam que a gravidade dos acidentes, nesse período, aumentou.

Pesquisa realizada pela PRF (Polícia Rodoviária Federal) mostra que, em 2005, 6.392 pessoas perderam a vida nas rodovias federais. Em 2006, foram 6.116 mortes. De janeiro a julho deste ano (2007), 3.691 pessoas morreram nas estradas federais.

PERÍODO                      ESTRADAS FEDERAIS

2005                              6.392 mortes

2006                              6.116 mortes

2007 (Janeiro/Julho)      3.691 mortes

No total, são cerca de 37.000 mortes por ano e mais de 500.000 feridos (muitos deles, graves). Até quando continuaremos com essa trágica guerra civil terceiromundista?

VEJA COM MAIS DETALHES:

Carta de DEVOLUCIÓN en caso de Trenes AVE Larga Distancia y Lanzaderas

DERECHO A DEVOLUCIÓN

Estimado Cliente:

Lamentamos haber ilegado a su destino con retraso superiora 5 rnutos.

En cumplimiento dei compromiso adquirido por nuestra empresa en este sentido, e devolveremos previa presentación de su billete, ei importe íntegro correspondiente ai viaje afectado por e! retraso.

Podrá recuperar su dinero ai día siguiente en la Estacién de destino, o si lo prefiere dentro de los 60 di'as naturales y siempre después dei séptimo día, en cualquier Punto de Venta RENFE donde usted pueda adquirir biBetes AVE, excepto en Agencias de Viajes, ambos a partir de ia fecha de viaje.

Si es usted viajero con Abono lanzadera y no ha form&izado piaza deberá presentar esta carta junto con & abono para cobrar su reintegro .en taquiNas.

Si su biliete tiene precio R.I.T. deberá acudir a ia misma agencia dónde lo adrjiriá. Agradeciendo de antemano su colaboracián y esperando varie de nuevo en. e nosotros, le saluda atentamente,

A cei García

Directora Comercial

Nº Abono.....Nº Tren -..... Fecha.....

\* Doutor em Direito penal pela Faculdade de Direito da Universidade Complutense de Madri, Mestre em Direito penal pela USP, Secretário-Geral do IPAN (Instituto Panamericano de Política Criminal), Consultor e Parecerista, Fundador e Presidente da Rede LFG – Rede de Ensino Luiz Flávio Gomes (1ª Rede de Ensino Telepresencial do Brasil e da América Latina - Líder Mundial em Cursos Preparatórios Telepresenciais –

Disponível em:

<http://www.wiki-iuspedia.com.br/article.php?story=20071126104125235>.

Acesso em: 19 mar. 2008.