

# Segurança viária sob o prisma do consumo de substâncias psicoativas no contexto da ascensão do hemisfério sul – grande paradoxo?

*Road safety under the prism of psychoactive substance consumption in the context of a rising southern hemisphere – great paradox?*

Gilberto Martins Borges Filho<sup>1</sup>

DOI: 10.5935/2238-3182.20140065

Em 2050, segundo a Organização das Nações Unidas (ONU), as economias de Brasil, China e Índia representarão 40% do PIB mundial. Os estudos comparativos entre diversos países revelam, entretanto, que o Brasil situa-se em quarto lugar com maior número de mortes no trânsito, atrás da China, Índia e Nigéria. Essas mortes estão conectadas ao índice de desenvolvimento humano (IDH):

<sup>1</sup> Médico de Tráfego.

*Que tem por base a educação, a longevidade e a renda per capita. Entre os 10 países mais violentos do planeta não aparece algum do grupo do capitalismo evoluído e distributivo, fundado na educação de qualidade para todos, na difusão da ética e no império da lei e do devido processo legal e proporcional (Dinamarca, Suécia, Suíça, Coreia do Sul, Japão, Cingapura, Áustria, etc.). Nenhum dos 10 países comparados está no grupo dos que contam com mais elevado IDH (47, no total), com exceção dos Estados Unidos, que é responsável pela maior frota de veículos do grupo e do mundo. Apresenta, de qualquer modo, o menor número de mortes por 100 mil pessoas (11,4 contra 22 do Brasil).*

A ênfase nessas questões se justifica pela persistência de elevadas taxas de mortalidade no trânsito no Brasil, que são inaceitáveis em mais 376 municípios, atingindo índices além de 200/100.000 habitantes, com custo estimado de 44,6 bilhões de reais.

O desenvolvimento de programas sobre álcool e direção constitui-se em uma das medidas mais eficazes para reduzir o número de óbitos e lesões nas vias públicas.

É necessário implementar pesquisa para estabelecer as diferenças de perfis socioeconômicos e epidemiológicos de países com PIB *per capita* semelhante ao do Brasil e suas correlações com beber e dirigir no mundo. A seleção de países numa faixa de PIB/*per capita* 10% acima e abaixo daquele brasileiro em 2010, de 9.540,00 reais, selecionou três das Américas (Argentina, México, Uruguai); dois da Europa (Federação Russa e Turquia), um no Mediterrâneo Oriental (Líbano) e um na África (República das Seicheles). Os resultados foram os seguintes: o país de renda mais alta foi a República das Seicheles e o de mais baixa a Argentina. O Brasil possui 194.946.488 habitantes, com o número absoluto de 36.499 óbitos em 2010 e a maior taxa de mortalidade no trânsito de 22,5/100 mil habitantes. Todos têm uma agência líder, como o DENATRAN, e com estratégias de segurança viária, exceto o Líbano. Líbano e México não possuem critério de segurança das vias e mobilidade para construção de novas estradas. Todos os países têm dispositivos para fazer inspeções regulares da sua in-

Recebido em: 02/04/2014  
Aprovado em: 02/06/2014

Instituição:  
Hospital das Clínicas da Universidade de São Paulo  
São Paulo, SP – Brasil

Autor correspondente:  
Gilberto Martins Borges Filho  
E-mail: borgesfo@yahoo.com.br

fraestrutura rodoviária. Só a federação russa não tem política para promover deslocamentos a pé e de bicicleta. O Líbano, o México e a República das Seicheles não contam com políticas de incentivos ao transporte público. O Brasil possui a maior frota total de veículos registrados, incluindo os que possuem quatro rodas; e 71% do total daqueles com três e duas rodas. A maior frota de caminhões pesados localiza-se no México e na federação russa. O Brasil foi minoria entre os que participaram da adesão de uso de cintos de segurança dianteiros e traseiros; e pouco participou da construção do sistema de penalização de pontos em carteira por infrações das leis de segurança.

Existem poucos dados sobre o custo que representam os acidentes causados por condutores alcoolizados. Esta é questão grave de saúde pública, em mais de 376 municípios espalhados por todas as regiões brasileiras, que possuem taxas de óbitos em acidentes de trânsito acima de 30/100 mil habitantes:

*A prevenção é, de longe, a melhor opção. Já se dispõe de grande parte dos conhecimentos, da experiência e das ferramentas necessárias para construir sistemas de transporte mais se-*

*guros e salutareos. A fabricação de veículos mais seguros e a construção de vias de trânsito mais seguras, o desenho de infraestruturas pensando nos pedestres e ciclistas, a melhoria do transporte público e do comportamento pessoal nas vias de trânsito, que reduziriam os traumatismos e contribuiriam para ter a população mais sã.*

É necessário que todos os países adquiram novos conceitos para reduzir a níveis ínfimos os acidentes de trânsito, bem como seus óbitos em números absolutos e suas taxas de mortalidade. Um dos mais importantes conceitos é o entendimento da evitabilidade das mortes no trânsito, que compartilha a *visão zero*, estratégia aprovada pelo parlamento sueco em 1997 e adotada pelos países da União Europeia. Fundamenta-se no princípio de que nunca pode ser eticamente aceitável que alguém morra ou fique gravemente ferido enquanto se desloca pelo sistema rodoviário de transporte. Tais medidas podem corroborar oportunidades que o Brasil deve seguir para obtenção de mais efetividade e eficácia na solução de seus problemas socioeconômicos e ambientais, além de ser propulsor mundial do desenvolvimento humano.