



Coluna do LFG: A imprudência acelerada a 150 km por hora

Spacca

** A mídia selecionou para suas manchetes o acidente no Itaim Bibi, na Zona Sul de São Paulo, ocorrido entre um Porsche e um Hyundai Tucson.

Naquela madrugada câmeras de um prédio registraram imagens do Porsche pouco antes da colisão. Segundo uma análise preliminar da perícia, o carro estava a pelo menos 150 quilômetros por hora quando arremessou o Tucson da vítima contra o poste, que ultrapassava em baixa velocidade o sinal vermelho. A vítima morreu na hora.

O episódio ocorrido não foi acidental! Trafegar a 150 km/h em um local em que a velocidade máxima permitida é de 60 km/h, é consentir com uma conduta proibida, é praticamente assumir o risco de provocar uma fatalidade.

No entanto, não se trata aqui de discutir a ação do condutor, dolosa (*dolo eventual*) ou culposa (*culpa consciente ou inconsciente*). Isso será debatido no processo. O que o IPC-LFG se propõe, em sua Campanha Educativa Contra a Violência no Trânsito, é registrar nosso espanto contra a inegável periculosidade da conduta de trafegar a 150 km/h, sobretudo em vias urbanas, conforme constatou a perícia preliminar.

Mais de 37 mil vidas são perdidas anualmente no trânsito brasileiro em decorrência de eventos, na maioria das vezes, não acidentais, mas sim absolutamente previsíveis como estes.

É o que evidenciam os números. O excesso de velocidade representa 30% dos acidentes e mortes no trânsito nos países desenvolvidos e 50% dos acidentes e das mortes nos países em desenvolvimento^[1], ou seja, ele é uma das principais causas de mortes no trânsito tanto no Brasil como no restante do mundo.

A diferença é que, em inúmeros países, como por exemplo nos membros da União Europeia, planos e ações de segurança viária são desenvolvidos e reduzem drasticamente o número de mortes no continente (veja em nossa Campanha Educativa Contra a Violência no Trânsito, como a [União Europeia reduziu o número de acidentes em decorrência do excesso de velocidade](#)), enquanto que, por aqui, somente medidas meramente pontuais e emergenciais são criadas, sem amplitude ou grande efetividade.

O país precisa de mais. Uma verdadeira revolução neste setor, uma séria Política Pública voltada para a Segurança Viária. Se matamos apenas em 2008 o montante de 38.273 pessoas no trânsito brasileiro (crescimento de 32% no número de mortes desde o ano de 2000), passou da hora de nos comovermos e seguir o exemplo esplêndido da União Europeia que, com a adoção de uma Política Pública sólida aplicada na segurança viária, reduziu em 36% o número de mortes no continente (entre 2001 a 2009).

Assim, o IPC-LFG, mediante sua Campanha Educativa Contra a Violência no Trânsito, mais uma vez retoma a importância de que um plano de ação viária seja desenhado no país, que medidas preventivas e conscientização da população (principalmente motoristas e pedestres) sejam as diretrizes da amenização



LUIZ FLAVIO GOMES
Criminalista e Professor



do montante de mortes no Brasil. Ou seja, o perfeito funcionamento da fórmula EEFPP: Educação, Engenharia (nos carros, nas estradas, nas ruas etc.), Fiscalização, Primeiros socorros e Punição.

Do contrário, a tragédia acima narrada será apenas mais um episódio doloroso e cruel que, somado às mais de 37 mil mortes anuais, retrata o quão violento é o trânsito brasileiro.

Se acabamos de comemorar [o dia do motorista \(25/7\)](#) e a mensagem é de conscientização, lembre-se: exceder o limite permitido é agir com imprudência ou mesmo com bestialidade, que coloca (certamente) sua vida e a de outros em risco.

*** Natália Macedo é advogada, pós-graduanda em Ciências Penais e pesquisadora do Instituto de Pesquisa e Cultura Luiz Flávio Gomes.*

[1] Dados divulgados em 02/02/09 pela ABETRAN (Associação Brasileira de Educação de Trânsito), retirados da entrevista do Prof. Dr. Antônio Clóvis Pinto Ferraz, o Coca, da Universidade de São Paulo (USP), especialista em trânsito e transportes).

Date Created

04/08/2011