

AS16617

ADALBERTO NADER

Os números do Denatran acerca dos acidentes automobilísticos referentes a 1996 não dão margem à dúvida. As quase 27 mil pessoas vitimadas nas curvas da estrada revelam às tão “fatigadas retinas” do embaixador “homem da calçada” que, a despeito do que sugere o poeta português, morrer na via pública é também ser visto. O vocábulo trânsito, no mais das vezes, associado à idéia de circulação, vem sendo demasiadamente empregado na quarta acepção do Dicionário Aurélio: tanto quanto “afluência de pessoas ou veículos”, a palavra é sinônimo, em nossa Língua, de passamento, de morte.

A situação calamitosa da malha rodoviária nacional e, em alguns dos principais centros urbanos brasileiros, de ruas e de avenidas, em estado de quase completo abandono, é apenas mais um dentre tantos indícios a corroborar o agudo e aparentemente irrefutável **insight** do compositor Caetano Veloso, segundo o qual “no Brasil, tudo está em construção e já é ruína”. A discussão sobre o trânsito pode ser iniciada a partir da frieza dos cifrões, das vultosas quantias, dos vários bilhões de reais anualmente desperdiçados ao longo de décadas, em um país com recursos não desprezíveis, embora muito parcos, em face do sem-número de prioridades sociais a serem equacionadas. Mas à teoria econômica da escassez, as não raramente pusilânimes autoridades governamentais respondem com a delinquência cotidiana do desperdício e da inação.

A cada desafio a ser vencido, o único projeto “criativo” de inúmeros homens públicos brasileiros não avança além da solução fácil de se

criar mais um novo (e inócuo) imposto, uma versão nova da derrama, sobre-carregando a população com um criticável e recorrente processo de exação, velho como o país. “Em terra de cego” – observa jocosamente Millôr Fernandes – “quem tem um olho chora com o que vê...”

As estradas e rodovias não são exceção ao estado deplorável de conservação de todo o aparato infra-estrutural brasileiro, situação em alguma medida resultante do perigoso silêncio dos cidadãos. Dir-se-ia mesmo que os automóveis, zigzagueando

entre as crateras de variados diâmetros e profundidades do asfalto cinzento (no melhor estilo ficcional de Júlio Verne), são conduzidos tanto por selenitas que, surpreendentemente bem acimatados, aceitam passivamente a estranheza de uma tal paisagem, quanto por lunáticos que corroboram esse estado de coisas pelo empenho apresentado para se esquivarem não apenas dos buracos, mas também da responsabilidade civil de pressionar aqueles que, em uma democracia representativa, exercem o poder em nome da coletividade.

Às perdas humanas e materiais da verdadeira carnificina instaurada no trânsito brasileiro somam-se inúmeros outros prejuízos imprevisíveis (ou externalidades negativas, como preferem os economistas) de difícil mensuração. Com efeito, as centenas de milhares de vítimas anuais de acidentes encarecem a quase falida rede

A vida no trânsito

hospitalar, ocupando uma considerável proporção dos leitos disponíveis à população, oneram o sistema previdenciário porque aumentam a demanda por afastamentos temporários de emprego e aposentadorias por invalidez, dificultam a prestação jurisdicional à sociedade por parte do Poder Judiciário na exata medida em que o sobrecarregam.

As soluções para a crise das estradas são inúmeras e devem ser implementadas em concomitância: do ponto de vista do trabalho junto à população, cumpre ao Estado e às entidades

civis intensificarem os programas “civilizatórios” de educação para o trânsito nas escalas e na mídia (os quais, registre-se, vêm apresentando animadores resultados em Vitória, cidade

de menor índice de óbitos proporcionais dentre as capitais de Estado do país), para que se generalize o uso do cinto de segurança e se evite, a qualquer preço, que motoristas dirijam após ingerirem bebidas alcoólicas.

Se o problema central do Estado brasileiro na atualidade é sua quase insolvência financeira, é plenamente aceitável que sejam apenados com multas os infratores da legislação de trânsito, forçando-os, desse modo, a contribuir financeiramente para a melhora na conservação das vias públicas. Para tanto, a profissão de sensores eletrônicos destinados a coibir excessos de velocidade, bem como maior emprego de bafômetros pelas autoridades policiais, são medidas

rentáveis, de simples e fácil adoção.

No que tange às indústrias automotivas, há que se insistir para que equipamentos imprescindíveis como **airbags**, barras de produção nas portas dos veículos e freios do tipo ABS, dentre outros, passem a figurar como itens obrigatórios nos automóveis. Ao Governo caberia exercer o insubstituível papel de indutor econômico, fomentando, em parceria com a iniciativa privada, a construção de novas estradas e a recuperação da carcomida rede já existente. Um programa de tamanha envergadura apresentaria, igualmente, a vantagem de incrementar a geração de empregos na base da pirâmide social brasileira, visto que pode reaquecer a indústria da construção civil, intensiva em trabalho, além de reduzir o chamado “custo Brasil” dos transportes rodoviários.

Vale finalmente ressaltar que nem mesmo os mais bem elucubrados paradigmas econômicos servem para dar conta da dimensão humana da tragédia pessoal vivenciada por aqueles que, do lado de cá da existência, daqui do “aquém-túmulo” – como brilhantemente definiu João Guimarães Rosa –, em algum momento experimentaram o dissabor de ver um ente querido ou um amigo dobrar, precoce e definitivamente, a curva da estrada de Pessoa. Não há como apreçar, em qualquer das estatísticas oficiais, o incomensurável valor da vida humana. Urge, portanto, que encontremos meios adequados para que se estanque o sangue, que todos os dias escorre das “veias e artérias de asfalto”, que compõem o esclerosado “sistema circulatório” brasileiro.

■ ADALBERTO NADER é mestre em Direito pela Universidade de Toulouse (França)