

Samu atende dois ciclistas por dia

Os atendimentos são para lesões em várias partes do corpo. Uso do capacete pode minimizar danos, mas não garante segurança

Texto: Fábio Andrade
Arte: André Félix

Vaidoso e apaixonado por esportes, o porteiro Leonardo Moreira Guilherme, 38 anos, usava a bicicleta todos os dias para se deslocar entre sua casa, em Riviera da Barra, e o traba-

lho, na Praia da Costa, em Vila Velha. Sua rotina, no entanto, foi interrompida no último dia 17, quando ele foi atropelado por um carro na Rodovia do Sol.

O impacto foi tão forte que o porteiro foi lançado sobre o para-brisa do veículo e depois aterrissou violentamente contra o chão. A ví-

tima perdeu o braço esquerdo no local do acidente e morreu horas depois no Hospital São Lucas.

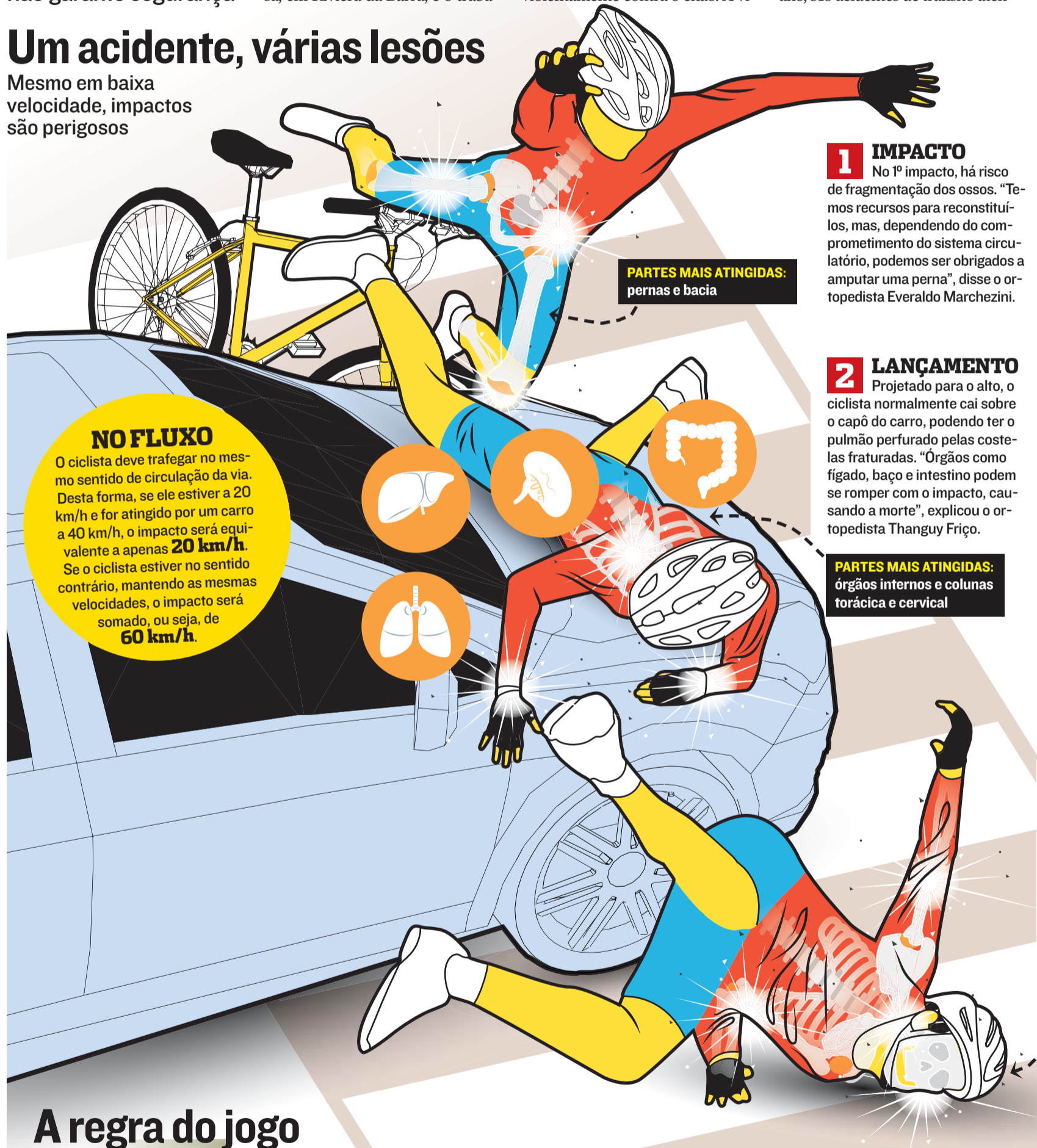
Leonardo entrou para a estatística dos acidentes envolvendo ciclistas no Espírito Santo. Segundo a Secretaria de Estado da Saúde (Sesa), nos quatro primeiros meses do ano, 318 acidentes de trânsito aten-

didos pelo Samu envolveram ciclistas, uma média de dois por dia.

“Esses acidentes são tão ou mais graves do que os de moto. Eles levam às lesões politraumáticas, em várias partes do corpo, que podem deixar sequelas graves e causar a morte”, explicou o ortopedista e traumatologista Fernando Ventin.

Um acidente, várias lesões

Mesmo em baixa velocidade, impactos são perigosos



NO FLUXO

O ciclista deve trafegar no mesmo sentido de circulação da via. Desta forma, se ele estiver a 20 km/h e for atingido por um carro a 40 km/h, o impacto será equivalente a apenas **20 km/h**. Se o ciclista estiver no sentido contrário, mantendo as mesmas velocidades, o impacto será somado, ou seja, de **60 km/h**.

PARTES MAIS ATINGIDAS:
pernas e bacia

1 IMPACTO

No 1º impacto, há risco de fragmentação dos ossos. “Temos recursos para reconstituí-los, mas, dependendo do comprometimento do sistema circulatório, podemos ser obrigados a amputar uma perna”, disse o ortopedista Everaldo Marchezini.

2 LANÇAMENTO

Projetado para o alto, o ciclista normalmente cai sobre o capô do carro, podendo ter o pulmão perfurado pelas costelas fraturadas. “Órgãos como fígado, baço e intestino podem se romper com o impacto, causando a morte”, explicou o ortopedista Thanguy Friço.

PARTES MAIS ATINGIDAS:
órgãos internos e colunas torácica e cervical

O QUE DIZ A LEI

Equipamentos

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) estabelece como equipamentos obrigatórios: campainha, sinalização refletiva dianteira, lateral e nos pedais e espelho retrovisor do lado esquerdo. Também é recomendável que os ciclistas usem roupas claras, para que fiquem mais visíveis perante os motoristas.



Obrigatório?

Apesar de não exigido pelo CTB, o uso do capacete é recomendado pelos médicos. A eficácia do acessório, no entanto, é questionada por cicloativistas. “Vítimas de colisões com carros morrem por politraumatismo, não apenas pelo choque de cabeça”, disse Fernando Braga, da União dos Ciclistas do Brasil.

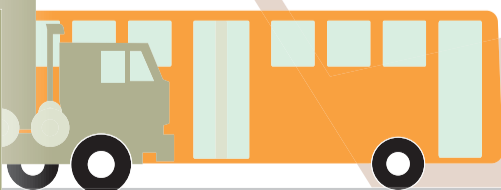
3 ATERRISSAGEM

Na iminência da queda, instintivamente o ciclista tenta se proteger projetando os braços para frente, o que causa fraturas de punho. Choques com a cabeça levam aos traumas de crânio com graves sequelas neurológicas e risco de morte. Lesões na altura da coluna cervical podem levar à tetraplegia.

PARTES MAIS ATINGIDAS:
cabeça, braços e coluna cervical

A regra do jogo

De acordo com o CTB, os veículos maiores são responsáveis pela segurança dos menores, assim como os motorizados são pelos não motorizados. Na prática, isso significa que:



CAMINHÕES E ÔNIBUS, que têm mais dificuldade em frear e em retomar velocidade, devem facilitar passagem de veículos menores, principalmente em subidas.



CARROS E MOTOS, por sua vez, devem ficar atentos aos pedestres e ciclistas nas conversões, dando a eles a preferência de circulação.



CICLISTAS E PEDESTRES são os integrantes mais frágeis do trânsito, mas os pedestres merecem mais cuidados. Ciclistas devem dar preferência a quem trafega a pé.