

Velocidade do veículo no momento do acidente e desenvolvimento do país faz toda a diferença na fatalidade das ocorrências

Andar a pé é o meio de transporte mais comum no mundo, pois representa até 50% dos deslocamentos em áreas urbanas e quase todos os motoristas são pedestres em algum momento de sua jornada. No entanto, os pedestres são o grupo mais vulnerável dos participantes do trânsito. Mais de 20 mil pedestres morrem anualmente em todo o mundo.

No Brasil, a frota de veículos mais do que duplicou desde 1998, mas o desenvolvimento da segurança rodoviária progrediu mais lentamente do que a motorização. Os pedestres brasileiros representam entre 28% e 36% de todas as mortes em acidentes rodoviários. O número é grande se comparado à Holanda, que tem a menor proporção de mortes de pedestres entre os países da União Europeia, 10%, ou mesmo aos 17% registrados nas vias americanas.

Entretanto, o Brasil está em situação menos grave se comparado a países como Mianmar, que tem a mais alta proporção de mortes entre pedestres, e Índia, cujos usuários vulneráveis, incluindo pedestres, ciclistas e outros não-motoristas correspondem por cerca de 60% de todas as mortes em áreas urbanas. E o melhor, entre os usuários de estradas no Brasil, os pedestres são o único grupo que apresenta taxas de mortalidade em consistente declínio.

O “X” da questão

Morrer em um acidente com um carro a 30 km/h é 80% menos fatal para um pedestre que a 50 Km/h. A verdade é que um pedestre tem 90% de chance de sobreviver se for atingido por um carro a 30 km/h, menos de 50% de chance a 45 km/h e quase nenhuma chance se for atingido por um veículo a 80 Km/h. Outro ponto interessante é que ao contrário do que se pensa, a ingestão de bebida alcoólica não é um problema somente para motoristas. Estudos mostraram presença de álcool no sangue de 90% dos pedestres feridos em acidentes.

A situação é ainda é mais grave em países de renda baixa e média, onde 84% das estradas não têm calçadas. Bangladesh, cuja taxa de morte de pedestres em acidentes alcança 50%, não tem calçadas em 80% das vias, o que força as pessoas a andarem nos acostamentos. A construção de 75 quilômetros de calçadas em uma única estrada poderia evitar mais de 3 mil mortes e ferimentos graves. A estrada que liga as cidades de Daca e Sylhet foi avaliada pelo Programa de Avaliação Rodoviária Internacional (IRAP, na sigla em inglês) como a estrada mais mortal do mundo. A taxa de morte é 10 vezes maior do que nas estradas de alto risco da Grã-Bretanha.

Fonte: [VIRTA](#), em 26.08.2014