

SP 06/94

NT 176/94

Uso de equipamentos e procedimentos de segurança: cinto de segurança; capacete; farol aceso e transporte de crianças

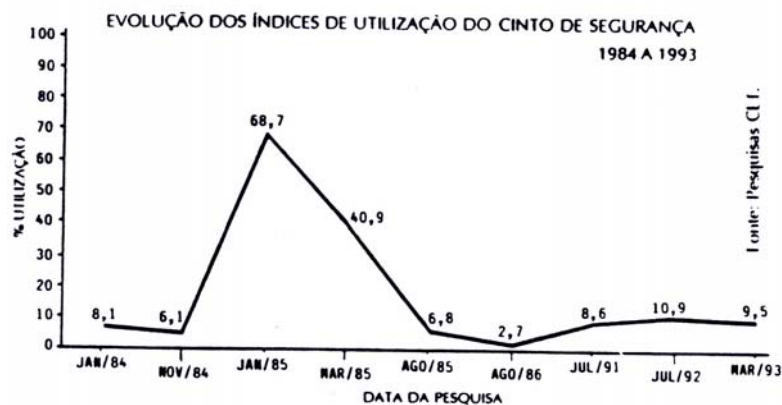
Socióloga Reiko Kawamura

1. Introdução

Considerando-se a importância do uso de equipamentos e procedimentos de segurança, seja na prevenção de acidentes de trânsito, seja na redução de mortalidade, ou dos danos à saúde decorrentes de acidentes, A CET vem realizando desde 1979 pesquisas para acompanhar os níveis de utilização dos mesmos pelos usuários de veículos no Município de São Paulo.

Este trabalho tem como objetivo apresentar uma síntese dos resultados dessas pesquisas que poderão subsidiar medidas no sentido de modificar os atuais índices de utilização desses equipamentos e procedimentos. Com exceção de uso do capacete pelos motociclistas que vem apresentando tendências de crescimento, os demais têm permanecido em patamares semelhantes nos últimos anos.

2. Utilização do cinto de segurança pelos motoristas



Com exceção do período em que foi instituída a obrigatoriedade do cinto de segurança, em 1985, os índices de utilização desse equipamento pelos motoristas na área urbana sempre foram muito baixos: de 1984 a 1986, variaram de 2,7% a 8,1%.

Os últimos levantamentos, de 1991 a 1993, acusaram ligeiro crescimento da parcela de usuários que se mantiveram próximos aos 10% nos 3 anos consecutivos. Nos últimos 3 anos detectou-se também que o pequeno aumento do uso verificado foi mais acentuado entre as mulheres e entre os motoristas mais jovens, até 34 anos. Em março de 1993, nas 3 regiões pesquisadas, 9,5% dos motoristas usavam o cinto de segurança (*).

A população entrevistada foi predominantemente masculina (79,0%), da faixa etária de 25 a 44 anos (64,9%)

A exemplo dos anos anteriores, (1991 e 1992), o cinto é mais utilizado:

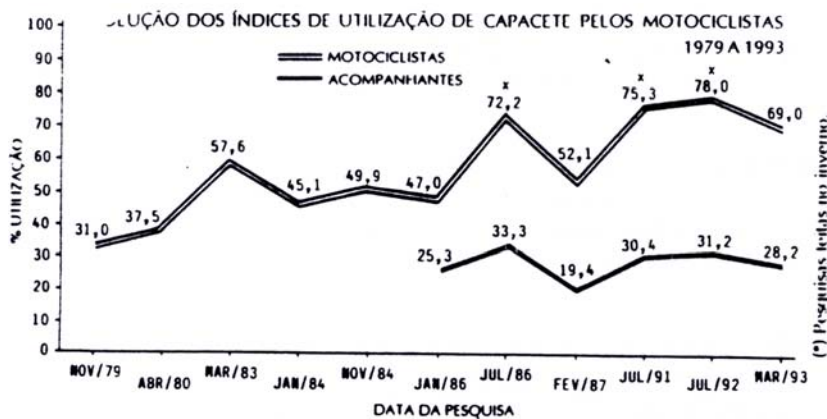
- na região dos jardins (15,3%); nas regiões periféricas o índice de utilização é de 8,6% na região Sul (Guarapiranga) e de 4,2% na região Leste (*)
- por motoristas do sexo feminino (11,3%)
- por motoristas da faixa etária dos 18 aos 34 anos.

Os passageiros do banco dianteiro que usam o cinto não passam de 3,6%.

Entre motoristas de taxi, o índice de utilização é praticamente nulo.

Os dados parecem indicar que o quadro geral não deverá se alterar a curto prazo, a não ser que sejam implementadas medidas capazes de revertê-lo.

3. Uso do capacete pelos motociclistas



Os resultados de pesquisas realizadas desde 1979 permitem observar que:

- Os níveis gerais de utilização do capacete pelos condutores de motocicletas variam de acordo com as condições climáticas, sendo mais elevados no inverno (75,0% em média)
- O procedimento cresceu no período, mesmo durante o verão: até 1987, os usuários representavam no máximo 57,6% dos motociclistas. Em 1993 chegaram a 69,0%

Os dados mais recentes (1991 a 1993) mostram diferenças entre as regiões da cidade. Na região central, onde os percentuais de uso são mais elevados, mantiveram-se índices homogêneos, independentemente de variações climáticas. Tal fato leva a crer que o uso de capacetes já está mais incorporado ao comportamento de motociclistas, ocorrendo uma aparente tendência à estabilização dos percentuais de uso em torno de 80%.

Já nas regiões periféricas, os níveis de utilização são mais baixos, além de estarem mais sujeitos às flutuações de temperatura (média de 72,5% nos últimos 3 anos).

Percebe-se assim que a situação ainda é insatisfatória, principalmente na periferia, se considerarmos a importância do uso do capacete (obrigatório desde 1982), na proteção dos motociclistas em caso de acidentes, especialmente na redução de lesões na cabeça. Segundo

pesquisa de 1980, em SP, 60,7% das causas de morte em acidentes com motos foram representadas por algum tipo de trauma craniano.

Em Brasília, dados de 1983 mostram que 83% de causas de morte foram representadas por traumatismo crânio-encefálico. Nos 6 meses posteriores à entrada em vigor da lei que obrigou o uso de capacete na área urbana, reduziu-se de 71,1%, em Brasília, o número de mortos em acidentes com motos em relação aos 6 meses anteriores.

Estudo feito na França em 1977 concluiu que o uso do capacete reduziu em 30% o risco de morte de motociclistas envolvidos em acidentes.

Deve-se salientar também a situação dos acompanhantes, cujos usuários de capacete são em número reduzido apesar de correrem os mesmos riscos em acidentes com motos.

Em março de 1993, 69% dos motociclistas usavam o capacete: 82,9% na região Central e 66% na periferia. Em todas as regiões, o capacete é mais utilizado no período da manhã.

Um dado a chamar a atenção foi o baixíssimo número de acompanhantes que usavam o capacete: 28,2%.

A população de motociclistas entrevistados em março de 1993 caracterizou-se como eminentemente masculina (98,1%) e da faixa etária de 18 a 34 anos (86,4%)

O motivo da viagem predominante foi o trabalho (83%) e 91,6% declarou circular diariamente pelos locais onde se realizavam as entrevistas.

4. Uso de farol aceso pelos motociclistas

No período estudado, os percentuais de utilização de farol aceso pelos motociclistas durante o dia não cresceram como no caso do capacete, permanecendo nos mesmos níveis desde 1983, próximos de 50%.

Nos meses de inverno, os índices foram mais elevados, em torno de 70%, devendo-se observar, no entanto, que essa diferença não significa necessariamente um aumento do procedimento, devendo-se provavelmente ao horário do anoitecer, embora os levantamentos tenham sido realizados nos mesmos horários das pesquisas de verão.

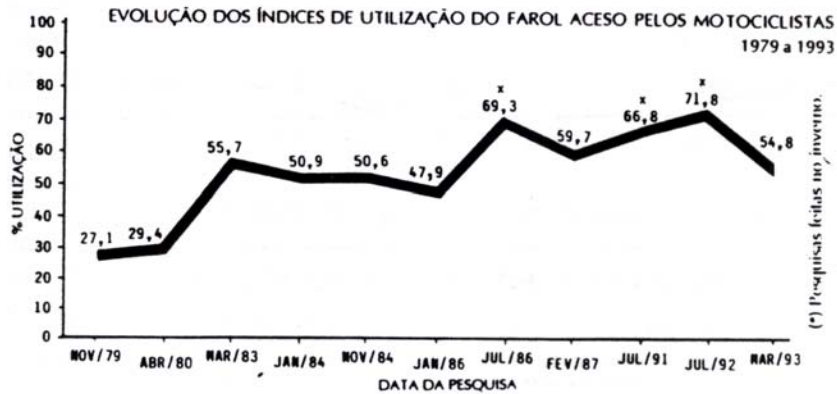
A pesquisa de março de 1993 mostrou que a exemplo do capacete, o farol aceso é mais utilizado:

- Na região central (64,3%) do que na periferia (53,2%) e
- No período da tarde

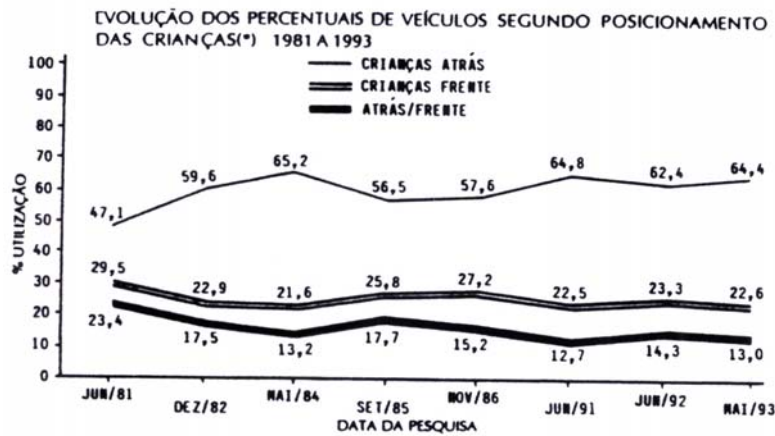
A população de motociclistas pesquisados é a mesma da pesquisa sobre o capacete.

Esses dados devem ser considerados num contexto em que a probabilidade de envolvimento de motos em acidentes de trânsito é bastante alta. Em SP, no 1º semestre de 1992, foi cerca de 4 vezes maior do que na de autos: envolveram-se em acidentes 13 em cada 1000 motos licenciadas e 3 em cada 1000 automóveis licenciados².

O farol aceso é importante fator de prevenção de acidentes, aumentando a visibilidade dos motociclistas frente aos demais veículos. Pesquisa nos EUA¹ detectou uma redução de 40% do total de acidentes durante o dia, em 4 estados onde se adotou a obrigatoriedade de uso do farol e lanterna traseira durante o dia.



5. Transporte de crianças no banco traseiro (*)



A evolução dos dados de pesquisa aqui apresentados mostra que uma parcela significativa de motoristas particulares continua a transportar crianças inadequadamente. Essa parcela vem se mantendo em patamares semelhantes desde 1982, variando em torno de 24%.

Esse quadro indica que uma parcela dos motoristas se conscientizou da importância de se transportar crianças somente no banco traseiro, já que ela é mais vulnerável às situações de risco no trânsito, bastando uma freada um pouco brusca para expô-la a riscos de traumas graves.

Dados dos últimos 3 anos mostram que houve melhora apenas na região central. Nesta, o percentual de motoristas transportando crianças no banco dianteiro na última pesquisa, em março de 1993, foi de 15,8%, enquanto na periferia foi de 24,1%.

A última pesquisa destaca também a diferença significativa entre motoristas do sexo masculino (37%) e do sexo feminino (22,5%) (*).

A população de motoristas de veículos particulares que transportavam crianças foi representada por 63,5% dos homens e 36,5% de mulheres.

(*) Situação que compreende apenas veículos sem outro adulto no banco dianteiro, além do motorista.

Referências bibliográficas

1. CASSEL, A & Janoff M.S..
Effect of daytime motorcycle headlight lay on motorcycle accidents.
Highway Research Record, Washington, n.377,1971.
2. Dados CPTran, RPP, Polícia Civil, CET.
1º semestre de 1992
3. FRANÇA. *Revue du Comité Interministériel de La Sécurité Routière. Grace du port casque Le nombre des cyclomotoristes tués em diminution.* Paris. P.24 – 27.
4. KOIZUMI, Maria Sumie. *Aspectos epidemiológicos dos acidentes de motocicleta no município de São Paulo.* São Paulo, 1984. 140p. Bibliografia p.128 – 40. Tese de doutoramento – faculdade de Saúde Pública da USP.
5. LIMA FILHO, Luis Gonçalves de. *Considerações sobre segurança de utilização dos veículos motorizados de duas rodas como alternativa modal dos transportes urbanos.* Rio de Janeiro, 1983.
Tese – Faculdade de Engenharia da UFRJ

Socióloga Reiko Kawamura
Gerência de Projetos Viários /
Superintendência de Projetos /
Diretoria de Operações).