

## O dia em que a Suécia mudou de mão

Em Estocolmo, capital da Suécia, o dia 3 de setembro de 1967 foi o “**Dia H**” (*Dagen H*), hoje lembrado como “**O dia em que o trânsito foi desviado para a direita**” (*Högertrafikomläggningen*). Nesse dia o trânsito sueco, que seguia a regra da mão-inglesa, passou a andar pelo lado direito da via, como na maioria dos países. O “**H**” era o símbolo de *Högertrafik*, o termo sueco para “trânsito pela direita”

Existiram dois motivos importantes para a mudança:

- Todos os países vizinhos já dirigiam pelo lado direito.
- Muitos suecos já possuíam carros estrangeiros com o volante do lado esquerdo, próprios para a direção pela direita. Isso causava um número grande de colisões em vias de mão-dupla, sem canteiro central e com uma faixa por sentido, onde a ultrapassagem forçosamente tem de ser efetuada utilizando a faixa de rolamento do sentido contrário. Esses tipos de via são muito comuns na Suécia devido à baixa densidade da sua população e consequentes níveis de trânsito com baixa saturação.

Mesmo assim, a proposta de mudança era francamente impopular, e já tinha sido rejeitada em vários plebiscitos realizados nos últimos quarenta anos. Em 1955, 83% da população optou por permanecer dirigindo do lado esquerdo da via.

Em 1963, o parlamento sueco finalmente aprovou a mudança e designou uma comissão para implementar a medida. O primeiro passo foi criar um programa de informação com quatro anos de duração e com a consultoria de psicólogos.

A campanha incluía inserir o símbolo criado para o programa “Dagen H” (imagem acima) em vários eventos comemorativos, além de mídias mais prosaicas, tais como as embalagens de leite, calções e lingerie feminina. A televisão sueca criou um concurso de letras de música sobre o tema; o ganhador foi Rock-Boris com sua música *Håll dig till höger, Svensson* (“Conserve a direita, Svensson”). Svensson é um nome sueco muito comum e foi usado de forma emblemática.

À medida que o Dia H se aproximava, todos os cruzamentos foram equipados com conjuntos adicionais de semáforos embrulhados em plástico preto, voltados para a nova direção do trânsito, e prontos para serem desembulhados na tão esperada data. Analogamente, foi acrescentada a sinalização de solo necessária para a mudança e que também foi encoberta com a ajuda de fita adesiva preta enquanto o Dia H não chegava.

E finalmente o grande dia chegou. No dia 3 de setembro, um domingo, todos os veículos que não fossem de caráter essencial, foram proibidos de circular em toda a Suécia entre a uma e as seis da manhã. Durante esse período, precisaram obedecer a normas muito rígidas: às 4:50 todos os veículos deviam parar onde estivessem e, cuidadosamente, mudar do lado esquerdo da rua para o direito; em seguida, deviam permanecer imóveis novamente até as 5:00 horas. Na capital, Estocolmo, e na cidade de Malmö, entretanto, o grosso dos veículos foi banido durante um período bem mais longo, das 10:00 de sábado às 15:00 de domingo, a fim de permitir que os funcionários municipais tivessem tempo de reconfigurar os cruzamentos.

As vias de mão única apresentavam problemas adicionais. Por exemplo, os pontos de ônibus tinham de ser posicionados do outro lado da via e a geometria de algumas interseções precisou ser reconfigurada para adequá-la à nova direção de acesso.

Os bondes de Estocolmo foram desativados e substituídos por ônibus. Mais de mil novos ônibus com portas do lado direito foram adquiridos e colocados em operação. Mais de 8.000 ônibus foram reformados de forma que tivessem portas de ambos os lados. Os ônibus remanescentes foram exportados para o Paquistão e para Quênia. A adaptação dos ônibus, bancada pelo governo, constituiu a parcela mais dispendiosa da mudança.

A fim de evitar o ofuscamento dos motoristas que se aproximavam pelo sentido oposto, todos os veículos suecos foram obrigados a substituir os faróis dianteiros que estavam orientados para trafegar pelo lado direito da pista por outros ajustados para o lado esquerdo. Aliás, uma das razões principais que incentivou o parlamento sueco a desencadear a mudança, apesar de ser francamente impopular, foi que, na época, a maioria dos veículos suecos possuíam faróis dianteiros bastante simples, no formato circular, mas a Europa inteira estava começando a adotar faróis mais caros e sofisticados, tendência que logo iria ser seguida no mundo inteiro. Se a implementação da mudança de mão fosse postergada, isso iria implicar em considerável aumento de gastos, no futuro, para os proprietários de veículos que seriam obrigados a trocar de faróis duas vezes.

Contra todas as expectativas, na segunda-feira seguinte ao Dia H, foram registrados somente 125 acidentes de trânsito, um número bastante inferior às taxas das segundas-feiras anteriores que ficavam na faixa entre 130 e 198 ocorrências. Nenhum acidente fatal foi relacionado com a alteração. Especialistas tinham prognosticado que os

acidentes iriam diminuir ao passar para o lado direito porque muitos suecos já dirigiam veículos construídos para transitar desse lado (volante à esquerda) e passariam, agora, a ter uma melhor visão da via à frente, principalmente no caso de ultrapassagens.

O que aconteceu na realidade foi que as colisões com vítimas fatais e os atropelamentos despencaram incrivelmente nos primeiros tempos. Dois anos depois, o índice de acidentes retornou aos mesmos patamares de quando o país dirigia pelo lado direito.

Essa constatação foi um dos pilares da [Teoria da Homeostática de Risco](#), desenvolvida por Gerald Wilde, em 1982. Segundo essa teoria, o índice de acidentes no trânsito não depende tanto assim de fatores objetivos de perigo, mas principalmente do nível de risco aceito pelas pessoas. Conseqüentemente, medidas para redução de acidentes não vão surtir o efeito desejado, pois serão compensadas por uma maior exposição ao perigo. Por exemplo, os freios ABS, vistos inicialmente como a esperança para salvar muitas vidas em acidentes de trânsito, não trouxeram nenhum benefício, na prática. O índice de fatalidades é o mesmo se compararmos os veículos com e sem ABS.

Considerando que esses freios são realmente mais seguros do que os comuns, a única explicação é que os motoristas equipados com eles se sentem mais seguros e passam a arriscar mais no volante, o que reforça a [Teoria da Homeostática de Risco](#).

No caso sueco, independentemente das condições objetivas de se é mais seguro dirigir do lado direito ou esquerdo, passado o impacto inicial das campanhas que superestimaram os riscos da mudança, a taxa de acidentes voltou ao mesmo patamar em que sempre tinha estado e que era, subconscientemente, aquele aceito pelos motoristas.

Aliás, na mesma época, a Irlanda também foi do lado esquerdo para o direito. Adivinhem o que aconteceu com o número de acidentes?

Exatamente igual à Suécia. Despencou nos primeiros tempos para voltar aos patamares históricos depois da acomodação.

Pelo visto, não conseguimos deixar de oferecer uma cota anual de sacrifícios ao deus Moloch do trânsito.

*Fonte: [en.wikipedia](#)*