

O Tráfego e sua Repercussão no Urbanismo

GERALDO DE MENEZES CÔRTEZ

(Tenente-Coronel do Exército e ex-Diretor do Trânsito do Rio de Janeiro, D.F.)

3. EMBARQUE E DESEMBARQUE DE PASSAGEIROS

a) APRECIACÕES GERAIS

AS vias que possuímos ainda servem concomitantemente às duas funções de ligar pontos distantes e de atender às intercomunicações locais, por isso não podemos esquecer, num *planejamento dinâmico*, como aqui o definimos, da necessidade de prever e atender ao embarque e ao desembarque de passageiros ao longo das vias públicas.

A economia do tempo das viagens, de um lado, e a necessidade de diminuição dos prejuízos, que seguidas e sucessivas paradas causam à circulação, de outro lado, exigem organizar e regular os pontos de paradas dos transportes coletivos, para que eles não venham a parar ao sabor da vontade de cada passageiro. O interesse individual passa a ceder lugar ao da coletividade, sacrificando um pouco a comodidade de cada um em benefício de muitos.

Os locais de paradas precisam ser planejados, tanto os pontos iniciais e finais de percurso, como ao longo dele.

De um modo geral um espaçamento de 300 ou 400 metros, entre os diversos pontos de parada é perfeitamente razoável em zonas densamente habitadas, sendo admissível maiores distâncias em zonas de poucas edificações, ou quando razões de segurança de tráfego o aconselharem. O exame da situação em 1950, no Rio de Janeiro, revelava muitas paradas, senão a grande maioria com o espaçamento de 300 metros, mas muitas delas a distâncias de 100 m e outras até de 450 e mais metros, testemunhando que o estabelecimento inicial ou as alterações posteriores tinham deixado de atender a condições preestabelecidas para seu planejamento, ou tinham passado a sofrer injunções de ordem particular. Os moradores de uma casa não gostam de ter um ponto de parada na frente da residência, enquanto que os donos das casas comerciais (varejistas) anseiam por tal felicidade.

Veremos, a seguir, os critérios que devem nortear o planejamento dos pontos de paradas dos co-

letivos, exemplificando com os critérios adotados para o correspondente replanejamento na Cidade do Rio de Janeiro.

b) VIAS COM BONDES EM DOIS SENTIDOS

A ilha de segurança para passageiros, a mais de 3,65 m do meio-fio da direita, como esclarece a Fig. 100, evita o bloqueio dos veículos automotores, quando o bonde está parado para embarque e desembarque dos passageiros.

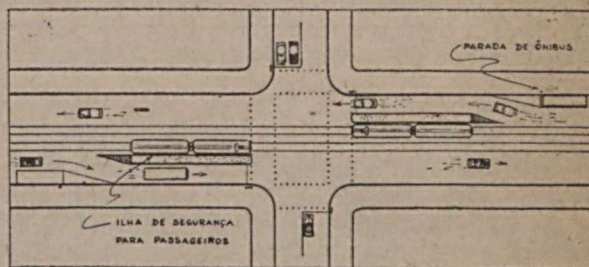


Fig. 100

Ao tratarmos dos sinais de tráfego, vimos que onde há a maior concentração natural de pedestres para a travessia das vias é justamente nas esquinas, devido aos que se destinam ou provêm das vias transversais; pelo mesmo motivo, a melhor posição para a colocação das paradas, do ponto de vista interesse dos passageiros, é na proximidade das esquinas.

No Rio de Janeiro os bondes em uso são de duas unidades, medindo 26 metros de comprimento e são raras as vias com linhas de bonde que possuem largura suficiente para comportar ilhas de segurança para passageiros, deixando entre elas e o meio-fio da direita, espaço suficiente para a passagem de veículos motorizados.

A colocação das paradas na altura das esquinas é a melhor solução sempre que se pode dispor de ilha de segurança para passageiros, que não bloqueia o tráfego motorizado; mas é altamente prejudicial à circulação nos outros casos.

Como se pode perceber, observando a Figura 101, e ainda constatar no Rio de Janeiro (onde não foi concluída a execução do replanejamento das paradas de bondes) o inconveniente pode ser assim sintetizado: Um bonde pára, os passageiros

desembarcam e embarcam, o sinal que se abre durante este tempo não pode ser aproveitado pelo bonde e tampouco pelos veículos motorizados, que ficam assim bloqueados pela parada do bonde e vão se acumulando. A repetição desse fato, tanto mais amiudadamente quanto maior a frequência de bondes no local, acarreta entaves, aborrecimentos e não raro congestão ao tráfego motorizado. Esta situação ainda é mais grave no Rio de Janeiro, porque os bondes são abertos e a fiscalização pelos agentes da Empresa concessionária se faz não com estes sobre o bonde e sim de pé sobre a pista, retendo o bonde (de comum acordo com condutor e motorneiro) por um tempo maior que o necessário para o embarque e o desembarque de passageiros.

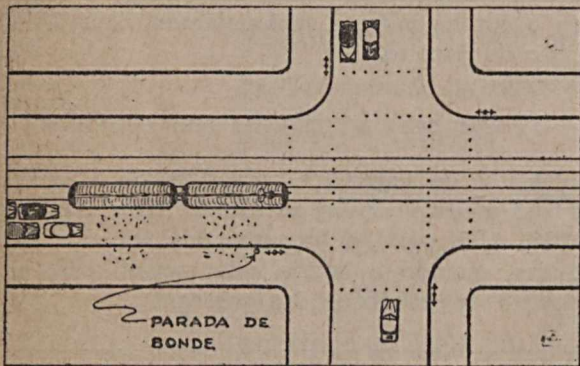


Fig. 101

Devido a essas razões e quando ocorrer a impossibilidade do estabelecimento de ilhas de segurança de passageiros, os pontos de parada devem estar longe das esquinas. Além disso, para não bloquearem a via, quando dois bondes de sentidos opostos pararem ao mesmo tempo, as vias de tráfego em duplo sentido devem ter as paradas desencontradas e de preferência no sentido divergente, como elucidada a figura 102; nunca a menos de 75 m, para que haja espaço suficiente de passagem entre a cauda de dois bondes.

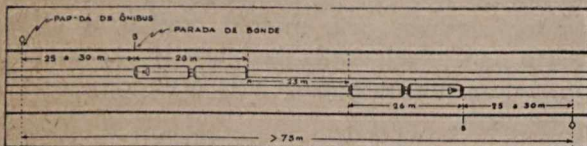


Fig. 102

c) PARADAS DE ÔNIBUS

O espaçamento das paradas de ônibus deve ser da mesma ordem de grandeza fixada para as dos bondes.

Os ônibus como os "trolley-bus" podem encostar no meio-fio para o embarque e o desembarque de passageiros, mas para isto é preciso proibir os estacionamentos e mesmo a parada de outros veículos, nos correspondentes pontos de parada daqueles, a fim de que possam encostar no meio-fio e dêe sair sem dificuldade ou manobras especiais. A providência ficará sempre na dependência de uma boa demarcação do local de parada

dos ônibus ou dos "trolley-bus" (ver Fig. 103) e também de eficiente fiscalização acompanhada de sistemática e pronta punição dos infratores.

Os ônibus têm geralmente 10 m de comprimento e 2,5 m de largura. O espaço livre para que possam encostar deve ser pelo menos de 25 m,



Fig. 103

como esclarece a Fig. 104 e, além disso, as marcações devem ser preferivelmente obtidas com tachas metálicas ou com material plástico, pela durabilidade e nitidez das referências que proporcionam.

As paradas de ônibus e de bondes devem estar próximas umas das outras, para os passageiros

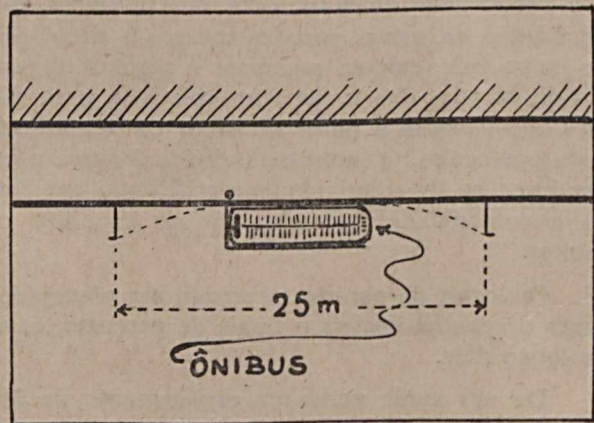


Fig. 104

poderem cômoda e indistintamente escolher este ou aquele meio de transporte. Entretanto, tanto no caso da Fig. 100, como no da Fig. 101, as paradas de ônibus e de bonde não podem coincidir, para não bloquearem a via e para causarem o mínimo de embaraço à circulação. Como se vê na Figura 100, no caso a que ela se refere, é preferível a parada de ônibus atrás da ilha, deixando espaço para escoamento livre de outros veículos e, no caso da Fig. 102, essa parada deve ficar a 25 ou 30 m à frente da do bonde, por serem veículos mais rápidos e de menor número de passageiros, portanto com um embarque e desembarque de passageiros mais rápido e mesmo menos freqüente.

Quando é grande a frequência das unidades de transporte numa mesma parada, onde seja também grande o número de embarques e desembar-

ques, é preciso possibilitar a simultaneidade da operação para mais de uma unidade. Isto é tão mais necessário quando as unidades de transporte e os passageiros em espera têm destinos diferentes, porque aí já não é só o interesse de facilitar a circulação, mas também a conveniência de boa ordem e conforto na própria operação de embarque e desembarque, que se passa a fazer sem atropelos. Esta situação ocorre nos Centros comerciais das Cidades e justificam a necessidade de grandes Estações de embarque de passageiros. Se estas inexistem, o recurso é marcar os pontos iniciais de percurso com destino aos diversos bairros e subúrbios, aproveitando certos logradouros públicos onde as paradas possam ser marcadas sem causar entraves à circulação. Geralmente, as Praças e Largos proporcionam tais facilidades. Se, entretanto, como ocorre no Rio, a disponibilidade desses espaços apropriados não é grande, muitos ônibus não podem ter pontos iniciais ou terminais de percurso no Centro da Cidade e sim fora dêle. A necessidade de dispersão das paradas de ônibus no Centro do Rio de Janeiro, para prejudicar o menos possível à circulação, a que nos referimos na página 12 da *Revista do Serviço Público* de janeiro, obrigou-nos a grupar os ônibus de acôrdo com a similitude de destino ou pelo menos de grande parte do itinerário. Os que atravessavam a cidade passaram a ser identificados com algarismos romanos e os que tinham suas terminais no Centro, com letras maiúsculas, mas uns e outros tinham o reconhecimento à distância facilitado por côres distintas.

Adotamos como formato da placa sinalizadora de ponto de parada de ônibus, o losango, por ser diferente das formas das placas convencionais constantes do Código Nacional de Trânsito em vigor. Pintada de branco, com a inscrição ÔNIBUS em prêto, serve para indicar parada geral, isto é, parada de tôdas as linhas que passarem pelo local. Quando colorida e contendo acima da inscrição ÔNIBUS um algarismo romano ou uma letra maiúscula e abaixo os números indicativos das linhas, só junto a elas param os coletivos dos grupos correspondentes.

As paradas de cada grupo, no Centro do Rio de Janeiro, foram escalonadas de 300 em 300 metros, mas de tal forma que paradas diversas, isto é, pertencentes a linhas diferentes ficassem distanciadas, pelo menos, de 25 a 30 metros, a fim de que os ônibus se pudessem ultrapassar, após receberem os passageiros ou de tê-los desembarcado. A coloração das placas, cognominada por certa crítica carioca como exposição de tinturaria, era absolutamente indispensável, para que o Povo, de longe, identificasse seus pontos de embarque e para que os motoristas, também de longe, reconhecessem onde deviam parar. Locais de grande acúmulo de passageiros para embarcar não receberam mais de duas ou três linhas de ônibus; assim, um mesmo grupo, à proporção que se aproxima do Centro urbano, dispõe de mais de uma placa de parada, para que suas seis ou mais linhas componentes disponham de dois ou três pontos distintos de embarque. À proporção que se afastam do centro, as linhas de cada grupo têm suas pa-

radas condensadas num único ponto e finalmente se confundem os diversos grupos até que são suficientes os pontos de parada geral. A Fig. 44 (ver a *Revista do Serviço Público* de janeiro) dá-nos uma idéia da variedade de placas diferentes que se podem tornar necessárias. É da maior importância manter o planejamento das paradas constantemente atualizado e prestar tôda a atenção à crítica e às sugestões do povo, para corrigir erros e sanar inconvenientes, que não se tenham inicialmente revelado ao planejador.

A circulação e as paradas, como todo o tráfego, têm que se ajustar à própria vida da cidade e por isso, para as horas de vida noturna, de domingos, feriados e tarde de sábado, em que o comércio se fecha e as casas de diversões são mais frequentadas, disposições diversas são necessárias, como sejam alterações dos pontos terminais das linhas de ônibus e os consequentes estabelecimentos de paradas extras. Nas horas da vida intensa diária, geralmente, os pontos terminais são estabelecidos de forma a evitar a travessia das vias centrais, para não concorrer para seu congestionamento. Fora de tais horas o que mais convém ao público é justamente que sejam estabelecidos de forma a que os itinerários cortem de lado a lado a zona central, especialmente quando possibilita melhor servir à zona das casas de diversões.

4. CARGA E DESCARGA DE MATERIAL

Principalmente, nas vias comerciais, êste problema é muito sério, máxime porque tais vias, de um modo geral, estão nas cidades de hoje atendendo, ao mesmo tempo, à função de vias principais de tráfego, que exige circulação franca, e à carga e descarga, que dificulta a circulação.

Naturalmente, o problema é sério, enquanto inexistem locais apropriados à carga e à descarga de material fora das vias públicas, porque o transporte das mercadorias é uma necessidade indiscutível e irremovível. Sabe-se que um veículo que pára junto ao meio-fio bloqueia esta fila e quando dela sai para a fila imediata, reduz o rendimento do escoamento também desta última, quando não chega a prejudicar outrossim mais uma fila, tal seja a dificuldade de manobra que o caminhão tenha de realizar. Êste é o prejuízo que causam à circulação as paradas de ônibus e a carga e descarga de material. Além disso, os autocaminhões tendo carrocerias mais largas que a dos carros comuns e às vêzes também ultrapassando o gabarito de largura dos transportes coletivos, causam êles prejuízos à circulação quando admitidos juntamente com os demais veículos em vias estreitas e em horas de tráfego mais intenso. Há um conceito, mais ou menos generalizado, de que a carga e descarga só deveria ser admitida à noite, para não prejudicar o tráfego. Não se deve adotar esta solução simplista, sem cuidadoso exame prévio da questão. A carga e descarga é uma das funções do tráfego e não se resolve êste abolindo aquela. A boa solução reside em tirar sempre o maior partido das condições existentes, dispensando a cada função do tráfego a devida atenção e só sacrificando ou restringindo uma em proveito de outra, quando não hou-

ver recurso diferente. É louvável o esforço no sentido de obter o máximo de carga e descarga à noite, mas essa operação não tem sido conseguida em volume apreciável, em quase nenhuma cidade.

O trabalho à noite é mais caro, pelo custo da mão-de-obra que faz jus a gratificação especial e porque exige mesmo novos empregados, não bastando o vigia noturno em cada grande casa comercial ou armazém. Além disso, as entregas a domicílio só se podem realizar durante o dia, donde a carga dos lojistas e varejistas precisar ser feita de dia. Para o atendimento dêste comércio poderia haver a fórmula conciliatória de admitir nas ruas centrais, ou melhor em algumas dessas vias, entre as 8 e 20 horas, o tráfego de camionetas, destinadas ao transporte de pequenos volumes e cuja carroceria, menos larga que a dos caminhões, prejudica menos a circulação.

Mesmo na impossibilidade de proibir a operação diurna de carga e descarga convém estimulá-la sob tôdas as formas possíveis para sua realização noturna. Neste particular somos obrigados a considerar prática errada a do Rio de Janeiro, que, para essa operação noturna, cobra uma taxa adicional (postura municipal) e exige uma licença especial para que um caminhão possa trafegar depois de 17 horas até às 5 horas do dia imediato (Artigo 65 do Regulamento do Serviço de Trânsito, aprovado pelo Decreto n.º 20.483, de 24 de maio de 1946).

Não devemos esquecer que as restrições de carga e descarga na via pública, de certa forma, concorrem para que o Comércio passe a providenciar locais adequados fora destas, mas também provocam suas mudanças, ocasionando a *explosão das Cidades* na expressão de vários urbanistas.

Para auscultar a opinião dos interessados (comerciantes e transportadores) e conhecer suas necessidades, fizemos uma Conferência em 1951, no Sindicato dos Lojistas do Rio de Janeiro, onde se concentram os comerciantes de diversos ramos e discutimos largamente o problema, tendo em seguida distribuído, através de cada sindicato, a ficha inquirido reproduzida na coluna ao lado, a cada um dos interessados (comerciantes atacadistas, varejistas, autônomos e membros da Associação Comercial).

Responderam aos quesitos:

- 113 firmas atacadistas,
- 121 firmas varejistas,
- 59 firmas mistas,
- 293 firmas ao todo.

O quadro exposto na pág. 9 resume o resultado do inquérito, de acôrdo com as respostas aos quesitos formulados.

O estudo de tal levantamento revela a seguinte opinião dominante:

- O serviço de carga e descarga deve ser feito de dia (83 % de respostas a favor).
- O estacionamento de carros de passageiros deve ser proibido no Centro urbano.
- Estacionamentos especiais, fora da via pública, devem ser criados.



SINDICATO DOS LOJISTAS DO COMÉRCIO DO RIO DE JANEIRO
CARGA E DESCARGA
NO CENTRO
E AO LONGO DOS ITINERÁRIOS DE ÔNIBUS

O Serviço de Trânsito deseja prosseguir em seus entendimentos com o Comércio Varejista e Atacadista, auscultando-lhes as necessidades e expondo-lhes os seus propósitos, a fim de poder atender ao problema de «Carga e Descarga» com uma solução equilibrada. Com este objetivo e para servir de base a discussão e entrevista, em futura reunião, agradecemos a resposta a este questionário, solicitando que seja preenchido um exemplar para cada local, ainda que se trate do mesmo informante.

FICHA DE INFORMAÇÕES
PARA ESTUDO DE CARGA E DESCARGA

Informante: Firma _____ Atacadista
Ramo de negócio _____ Varejista
Local: Rua _____ N.º _____

Complete os nomes das ruas e assinala com um X o local aproximado do estabelecimento.

010 — Que pensa sobre a seguinte ideia ?

«No Centro da Cidade e nas vias principais de acesso aos bairros, os caminhões, ou outros veículos de carga mais largos que os carros de passeio, só poderão trafegar e, portanto, efetuar carga ou descarga nos sábados após 13 horas, e, nos demais dias úteis, entre 20 horas e 8 horas da manhã do dia seguinte.»

0101 — — Concordo

0102 — — Não concordo, porque _____

020 — A vista da absoluta necessidade de ser promovido o descongestionamento do tráfego, julgo indispensável que preliminarmente sejam acertadas as seguintes providências:

0201 — — Estabelecimento de estações de carga.

0202 — — Estabelecimento de grandes depósitos

0203 — — Outras providências

030 — Há em seu negócio, necessidade de carga e descarga de pequenos volumes, ou, melhor, de volumes transportáveis em carros da largura normal dos carros de passeio ?

0301 — — Não

0302 — — Sim. — — Diariamente. — — Semanalmente. _____ vezes

0303 — — Não há necessidade de mais de mais um veículo ao mesmo tempo.

— — Há necessidade de mais de um veículo ao mesmo tempo? _____ vezes

040 — Sua firma recebe regularmente carga em caminhões para os Estados?

0401 — — Não.

0402 — — Sim. — — Diariamente. — — Semanalmente. _____ vezes

050 — Sua firma tem recorrido a autos de cargas a frete, inesperadamente ? (Esta pergunta visa conhecer da necessidade dos atuais pontos de veículos de carga «a frete»)

0501 — — Não.

0502 — — Sim, sendo utilizados os seguintes pontos:

060 — Que pensa sobre os atuais pontos de estacionamento de veículos de carga «a frete»?

0601 — — Devem desaparecer totalmente.

0602 — — Não devem desaparecer totalmente.

0603 — — Devem desaparecer entre 20 horas e 8 horas.

0604 — — Não devem desaparecer entre 20 horas e 8 horas.

0605 — — Devem ser mantidos nas vias públicas do centro da cidade.

0606 — — Não devem ser mantidos nas vias públicas do centro da cidade.

COMO SE FAZ ATUALMENTE O MOVIMENTO DE CARGA E DESCARGA EM SEU ESTABELECIMENTO?

Coloque um X no quadrinho que vem antes da palavra ou frase que expressa a sua opinião

Roga-se devolver este formulário ao seu Sindicato até 16 de julho de 1951, a fim de ser encaminhado ao Sindicato dos Lojistas.

A carga e a descarga, tanto quanto o estacionamento de veículos nas vias públicas prejudicam a sua circulação, mas, por outro lado, o estacionamento de veículos em geral impede a carga e descarga junto ao meio-fio, donde a necessidade de proibir o estacionamento em certos lugares, para admitir a carga e a descarga sempre que a demanda daquele seja capaz de impedir esta última ope-

QUESITOS RESPONDIDOS	F I R M A S				
	Atacadistas	Varejistas	Mistas	Total	%
0101 - (Deve ser feito à noite).....	6	38	5	49	17
0102 - (Não deve ser feita à noite).....	106	77	53	236	83
				285	
0201 - (Estabelecimento de estações de carga).....	4	6	1	11	
0202 - (Grandes depósitos).....	3	1	0	4	
0203 - (Outras providências:					
- não consentir no estacionamento de carros).....	16	18	12	46	
- pontos privativos de carga.....	1	0	0	1	
0301 - (Carga e descarga de pequenos volumes? Não).....	23	6	18	47	17
0302 - (Carga e descarga de pequenos volumes? Sim).....	73	48	98	219	83
				266	
0401 - (Recebe ou envia carga em caminhões dos Estados. Não).....	15	45	11	71	28
0402 - (Recebe ou envia carga em caminhões dos Estados. Sim).....	81	59	42	182	72
				253	
0501 - (Tem recorrido inesperadamente a caminhões a frete? Não).....	65	84	27	176	72
0502 - (Tem recorrido inesperadamente a caminhões a frete? Sim).....	29	15	26	70	28
				246	
0601 - (Devem os pontos de estacionamento de caminhões de carga desaparecer? Sim)	0	3	2	5	2
0602 - (Idem? Não).....	60	91	32	183	98
				188	
0605 - (Devem ser mantidos nas vias públicas? Sim).....	0	0	3	3	23
0606 - (Idem? Não).....	4	0	6	10	77
				13	

ração. Generalizava-se no Rio de Janeiro a prática de proibir às segundas, quartas e sextas-feiras o estacionamento de um lado e às terças, quintas e sábados do outro lado para, dia sim dia não, possibilitar às casas comerciais efetuarem carga e descarga. Do ponto de vista circulação, entretanto, tal critério corresponde à exclusão de duas filas e em ruas estreitas como são comuns no Rio de Janeiro e na maioria das Cidades brasileiras, tal prática não poderia nem deve persistir na maioria das vias centrais e das importantes radiais. Preferimos o critério de dia sim, dia não, proibir de um lado não só o estacionamento, como a carga e descarga e para possibilitar esta, livrando-a das demandas de estacionamento, demarcar em cada quarteirão um a dois espaços reservados ao encostamento de caminhões.

Não deve prevalecer o critério de concessão de pontos privativos para carga e descarga em frente a algumas casas comerciais. E por constituírem um privilégio, prejudicial à coletividade, foram tais concessões abolidas no Rio de Janeiro, juntamente com as de estacionamentos privativos, de que falaremos adiante. É natural que, devendo escolher locais reservados à carga e descarga em cada quarteirão, para harmonizar esta função do tráfego com a de estacionamento, se leve em conta as casas comerciais de maior movimento. Isto, entretanto, não significa que um ponto de carga e descarga na frente de um estabelecimento comercial a êle pertença. Tal seja o volume e a frequência da carga e descarga, deve o planejador proibir inteiramente o estacionamento, quando a demanda dêste puder impedir ou dificultar extraordinariamente aquela operação.

Sempre que espaços para carga e descarga estiverem entremeados com estacionamentos permitidos, há necessidade de bem demarcá-los (meio-fio amarelo, tachas seccionando a fila junto ao meio-fio, placas explicativas e adequadamente dispostas etc).

Vias há, no Centro urbano, onde as exigências de circulação são tais que, apesar de necessárias as operações de carga e descarga à vida comercial local, têm elas que sofrer restrições. Estas devem ser bem estudadas para não serem excessivas. Nada é mais reprovável que a arbitrária e simplista fórmula de proibir a carga e a descarga a partir de terminada hora em toda uma zona. Nem tôdas as ruas precisam sofrer a mesma restrição e também a intensidade do tráfego varia de algumas ruas para outras e de acordo com as diversas horas.

Adequados levantamentos do tráfego permitem delimitar as horas de pico e conhecer quando e por que períodos de tempo as restrições à carga e descarga se tornam indispensáveis. Estudos e levantamentos posteriores devem sempre ter em vista não fazer restrições acima das absolutamente indispensáveis. Assegurar a carga e descarga é importante e jamais esta deve ser encarada como um entrave que convém remover. Trata-se para o planejador de encontrar soluções que harmonizem os interesses das diversas funções de tráfego, só sacrificando uma em proveito de outras, quando absolutamente indispensável.

Podemos exemplificar o cuidado de restringir ao mínimo indispensável as proibições de carga e descarga com a solução encontrada para a Rua Uruguaiana no Rio de Janeiro. Com a adoção do plano de outubro de 1950 passou-se a proibir ali, integralmente, a carga e descarga entre 11.30 e 12.30 h e entre 16.30 e 18.30 h, por serem horas de pico de tráfego em que a capacidade da via precisava ser mantida abaixo do ponto crítico. Nas demais horas matutinas, isto é, até 11.30 h a operação de carga e descarga passou a ser proibida do lado ímpar e de 12.30 às 16.30 a ser proibida do lado par.

A regra geral que deve ser estabelecida em Regulamento de tráfego é que nos logradouros públicos, salvo proibição em contrário, é sempre permitida a carga e descarga pelo espaço de 30 mi-

nutos, mesmo onde o estacionamento é vedado, mas o veículo deve de fato estar carregando ou descarregando material e nunca aguardando ou fazendo hora, como se costuma dizer.

5. ESTACIONAMENTO DE VEÍCULOS

Nenhuma de nossas Cidades previu, como convinha, a solução dêste problema de tráfego e por isto, êle se torna dia a dia mais grave. Enquanto os planejamentos de adaptação não se concretizam, a Autoridade Pública responsável pelo planejamento dinâmico tem de resolver o problema do estacionamento contando com as disponibilidades materiais do momento. Vejamos como deve raciocinar.

Tôdas as vias, avenidas ou ruas, destinam-se principalmente à circulação. Êste é seu objetivo essencial e sua primeira razão de ser, por isso qualquer outro uso em detrimento daquela, não se justifica. De fato, sem movimento não poderia haver tráfego e portanto nenhuma atividade; mas, por outro lado é indiscutível a necessidade de parada e de estacionamento dos veículos que no momento não estejam se deslocando. O movimento por si só não é capaz de concretizar os objetivos do transporte, pois os veículos motorizados são inúteis a seus donos se uma vez alcançados seus destinos, os motoristas não puderem pará-los ou estacioná-los. Por isto, embora o estacionamento não seja o destino essencial de uso das vias públicas, não se deve pensar, ao organizar a utilização destas, que aquêle possa deixar de ser objeto de cogitações e de atendimento.

Nenhuma utilização privada razoável das ruas ou avenidas deve ser proibida ou restringida, a menos que compelida por exigências de ordem pública correspondente a um uso mais essencial ao interesse coletivo. Assim sendo, o estacionamento deve ser permitido em tôdas as vias públicas e por tempo tão longo quanto possível, desde que não interfira com as necessidades de deslocamento dos veículos. O reverso desta regra é também verdadeiro. Se o estacionamento de veículos ou a instalação temporária de qualquer comodidade nas vias públicas interferir com o movimento do tráfego, à circulação deve ser sempre concedida a prioridade. Por isto, o problema do estacionamento junto ao meio-fio envolve preliminarmente um estudo das disponibilidades e das necessidades, tanto para a circulação dos veículos, quanto para seu estacionamento, sopesando-as convenientemente, para a obtenção de uma solução racional. A demanda de estacionamento só tende a aumentar, onde quer que já tenha sido constatada e por isto é pacífica a opinião de que é a maior causa de congestão da parte central das cidades, ou de qualquer parte delas que polarize o interesse de grande número de seus habitantes.

Circulação e estacionamento de veículos nas vias públicas se entrecrocaram. Os que desejam usar as vias públicas para se deslocarem têm interesses diametralmente opostos aos daqueles que desejam estacionar e, dentro do natural egoísmo humano, cada um só pensa no que precisa fazer e no mo-

mento que o faz. Por isto, em tôda e qualquer comunidade encontram-se sempre os grupos contra e a favor das restrições de estacionamento, muitas vezes até de composição variável, ao sabor do interesse momentâneo que seus componentes têm. Os condutores de transportes coletivos, os de transportes de carga que operam em zonas comerciais e os motoristas de táxis alinham-se sempre contra o estacionamento de automóveis particulares nas vias públicas, que lhes possa prejudicar a circulação, a carga e descarga ou o embarque e desembarque de passageiros. No entanto, os motoristas de táxis, habituados ao regime de pontos de estacionamento em áreas centrais, como ocorre no Rio de Janeiro, em São Paulo e demais cidades brasileiras, não vêm com bons olhos a extinção, nem mesmo qualquer redução dos pontos de táxis na via pública.

Ao revés, os proprietários ou dirigentes de uma infinidade de atividades, os empregados em geral e os fregueses ou clientes são normalmente contra as proibições de estacionamento. Nos últimos anos, os comerciantes, lojistas, varejistas e mesmo atacadistas têm tido tanta dificuldade em realizar a carga e descarga de suas mercadorias na via pública, por estarem os meios-fios tomados com carros estacionados, que passaram a engrossar as fileiras do grupo a favor das restrições de estacionamento, exceção, é lógico, de seus autos de carga. Foi aliás o que nos revelou o inquérito realizado em 1951 no Rio de Janeiro, sobre carga e descarga.

Não resta dúvida é que estaria redondamente errado procurar soluções para o tráfego de qualquer zona urbana, pensando só na circulação e esquecendo das necessidades de estacionamento, sem falar nas terminais dos transportes coletivos e na carga e descarga em geral, particularmente na parte Central das Cidades.

Caberá por tudo isto, à Autoridade Pública responsável, estabelecer as restrições que se tornarem necessárias ao estacionamento de veículos nas vias públicas, em perfeita harmonia com as demais providências materiais relacionadas com as funções de tráfego.

Certas restrições já consagradas e indiscutivelmente necessárias para aplicação generalizada devem constar de lei ou regulamento, como sejam:

É proibido estacionar —

— em fila dupla, ao lado de outro veículo já estacionado paralelo ao meio-fio;

— no setor das esquinas, limitado pelo prolongamento da linha externa das propriedades;

— a menos de 3 m de qualquer hidrante de bombeiros;

— perpendicular ao meio-fio ou fazendo ângulo com êste, a menos que expressamente autorizado;

— a menos de um metro de qualquer veículo já estacionado paralelo ao meio-fio, ou a menos de meio metro quando se tratar de estacionamento perpendicular ou em ângulo;

— dentro dos limites de qualquer faixa de segurança de pedestres, local de embarque e desembarque de passageiros, ou de carga e descarga de material;

— ao longo de qualquer canal de tráfego;

— ao longo da parte principal de circulação da pista de uma rodovia em zona rural, quando fôr praticável deixar o veículo fora desta parte, ou em qualquer caso de forma que venha a impedir, pela restrição de largura da pista, a passagem de outros veículos;

— em qualquer lugar devidamente demarcado como proibido, pelas Autoridades Locais, segundo critério próprio ou complementando o estabelecido pela Autoridade Pública Estadual competente.

Além das razões já apresentadas, também são levadas em consideração a necessidade de certas proibições de estacionamento para que os carros não venham a obstruir a visibilidade do tráfego em movimento, nas proximidades de pontos perigosos, como sejam as interseções de vias, ou dificultar divisar os sinais luminosos ou quaisquer outros de controle do tráfego, como as placas de parada obrigatória e de preferência a observar.

Depois de atenderem-se às considerações retro-expostas, deve-se voltar a atenção para a conveniência pública e aí, então, como a circulação merece a primazia, em certas áreas comerciais ou do centro vital da Cidade ou melhor dizendo, em algumas de suas vias e até mesmo em partes delas, a demanda para o movimento do tráfego pode ser tal, que a proibição de estacionamento deva ser total nas 24 horas do dia. É o caso por exemplo das ruas da Carioca e Uruguaiana, no Rio de Janeiro.

Freqüentemente, torna-se necessária completa proibição de estacionamento, ao longo de escavações ou de trabalhos de reparação de ruas e avenidas, enquanto durarem êles, para assegurar a mesma vazão ao tráfego ou, pelo menos, para não agrava-la de muito, durante a execução das obras.

De um modo geral, a largura da pista, em confronto com a demanda do tráfego, comandará a proibição ou não do estacionamento ao longo do meio-fio. Não raro e intimamente ligada à consideração da largura da rua, influi a existência ou não de bondes, especialmente do tipo arcaico existente no Rio de Janeiro que admite o pingente. A muitos, por exemplo, parecia que permitir o estacionamento entre a linha de bonde e o meio-fio da direita, como era admitido nas ruas da Carioca e da Assembléia, não prejudicaria, porque normalmente êste espaço não era utilizável pela circulação dos veículos automotores. À primeira vista poderia parecer verdadeira a argumentação, mas, na realidade e a experiência comprova, o receio por parte do motorista de que os pingentes batam nos carros estacionados faz com que se reduza de tal forma a velocidade do bonde que o mau reflexo na circulação dêste e dos veículos em geral é indiscutível. Além disso, a própria entrada e saída das vagas bloqueiam, de vez em quando, o bonde e êste deixa de desenvolver a velocidade normal entre seus pontos de parada, único meio de dar-lhe rendimento quilométrico horário e indiretamente diminuir o entrave que causam aos demais veículos.

Sabendo-se que os cruzamentos de mesmo nível freqüentados por tráfego intenso necessitam de direção e controle por meio de sinal luminoso de tráfego e que os poucos segundos de abertura dêste para um sentido permitirá uma vazão tanto maior quanto maior o número de filas de veículos, os quais após certa distância, no alongamento natural, podem se reduzir a menos filas, uma forma de aumentar o rendimento do cruzamento é obter a solução esquematizada na Fig. 105, graças à proibição de estacionamento nos trechos X e Y.

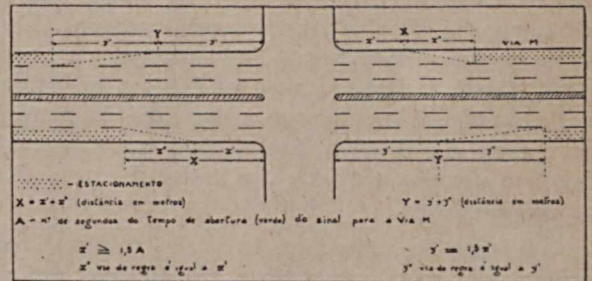


Fig. 105

Já focalizamos que a proibição de estacionamento precisa estar conjugada também com a carga e descarga de material. Na zona Comercial, quando se tratar de admissões alternadas, deve-se padronizar a proibição às segundas, quartas e sextas-feiras, por exemplo, do lado ímpar e às têrças, quintas e sábados do lado par, como foi estabelecido para as ruas dos Arcos, Juan Pablo Duarte etc. no Rio de Janeiro.

Nos bairros residenciais entretanto, quando a largura da rua, face ao tráfego, só admitir estacionamento de um lado, o critério deve ser outro, para poder abranger os domingos e porque na transição da noite seria difícil saber quem está certo e o mal seria maior por encontrarem-se, ainda na manhã seguinte, carros estacionados de ambos os lados, o que se deseja justamente evitar. Assim, deve-se só admitir nos meses ímpares o estacionamento do lado ímpar e nos meses pares, inversamente, do lado par. Além disso, o público errará menos do que no sistema alternado diariamente, porque só no primeiro dia do mês é que se poderá enganar. Na zona comercial, a necessidade diária dos comerciantes não permitiria a adoção dêste critério sem grande prejuízo, daí a dualidade de solução.

Já nos referimos à interdependência que existe entre a circulação e o estacionamento e não devemos deixar de salientar que não raro, como é o caso de Copacabana atualmente, a demanda de estacionamento na via pública é de tal forma grande que se pode ser levado a impor um sentido único em certas vias transversais secundárias para poder admitir o estacionamento de ambos os lados. Outras vèzes, o estacionamento só será admitido de um lado, justamente para se poder conservar a mão dupla.

A diversidade de largura das ruas obriga ao estudo de cada uma delas e aumenta o número de

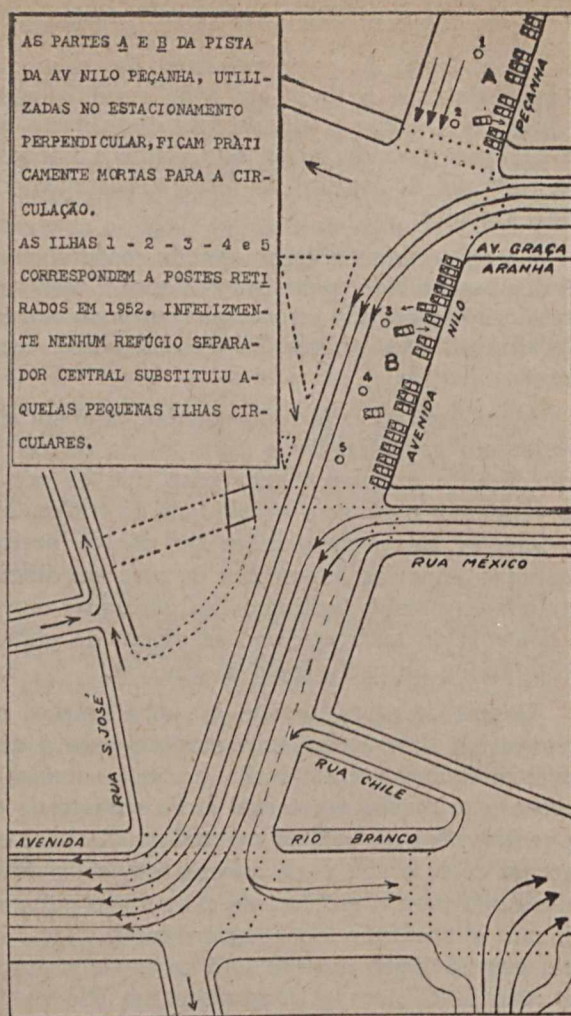
soluções diferentes, acarretando adequada sinalização explicativa e exigindo atenção especial dos motoristas, quando seria mais simples e prático ter-se uma conduta única ou padronizada. Como vemos é mais um inconveniente da falta de planejamento no desenvolvimento das Cidades.

As vias de número par de filas, em princípio, se de mão dupla, devem ter proibição ou permissão de estacionamento de ambos os lados, para conceder ao movimento do tráfego ainda um número par de filas. Enquanto que se o número de filas fôr ímpar a proibição de um único lado facilitará deixar à circulação de mão dupla um número par de filas, o que sempre convém. O número ímpar de filas tem a desvantagem de impossibilidade de saber-se quem está certo ao utilizar a fila central, a menos que a demarcação material das mãos de direção tenha sido providenciada, dando a um dos sentidos um maior número de filas que ao outro.

Apesar de tudo isto, às vèzes, a Autoridade responsável se vê obrigada a transformar um número par de filas em número ímpar, embora reconhecendo o inconveniente. É o caso da Avenida Atlântica em Copacabana. Sua pista com 12 metros de largura comporta 4 filas. A manutenção de duas mãos aconselharia a permissão ou a proibição de estacionamento de ambos os lados, mas a intensidade do tráfego e especialmente a necessidade de dobrar a esquerda para quem se desloca no sentido Sul-Norte (lado da praia) evidencia a carência de mais uma fila de tráfego para essa faixa. Por outro lado, as residências exigem sucessivas paradas para embarque e desembarque de passageiros, com maior intensidade junto aos passeios dos edifícios. Tais paradas por si só bloqueiam a fila junto ao meio-fio e como, além disso, inexistem locais de estacionamento fora das vias públicas, convém a não proibição de estacionamento dêste lado. No plano elaborado para a reorganização do tráfego em Copacabana foi prevista a marcação dividindo a pista da Avenida Atlântica de modo a conceder duas filas à faixa junto ao mar e uma fila para o sentido oposto (Norte-Sul).

Só se deve admitir estacionamento perpendicular ou em ângulo junto ao meio-fio, em trechos de via pública que se desejar propositalmente furtar à circulação, para dar a esta, continuidade e regularidade do número de filas. Recorremos por exemplo a esta solução, na Avenida Nilo Peçanha (ver a Fig. 44 na *Revista do Serviço Público* de janeiro), como esclarece a Fig. 106, para que o tráfego da Rua México e o proveniente da Avenida Graça Aranha (binário da corrente principal Sul-Norte) pudessem escoar ao mesmo tempo. Convém o escoamento paralelo e simultâneo, através daquelas duas vias, porque seus tráfegos reunidos (três filas de cada um) constituem as seis filas que devem desembocar na Avenida Rio Branco e tal escoamento interessa à vazão das transversais para não lhes causar desnecessárias paradas.

O estacionamento perpendicular ou em ângulo também deve ser empregado onde um excepcional alargamento de pista de logradouros públicos não convir à regularidade e segurança do trá-



fego, dando um emprêgo útil à superfície calçada a ser reduzida. Como exemplos, podemos citar, no Rio de Janeiro, o estacionamento entre a Praça General Deodoro e o jardim da estátua de Bolívar, fronteiro ao obelisco da Avenida Rio Branco; o estacionamento fronteiro ao edifício Barão de Laguna próximo ao entroncamento da Avenida Ruy Barbosa com a Praia do Flamengo, onde a pista daquela Avenida se alarga de 14 para 40 metros.

Devido à maior intensidade do tráfego durante as horas de claridade dos dias úteis e maior ainda nas horas conhecidas como de pico de tráfego, é comum só se proibir o estacionamento em vias de circulação importante, justamente nos dias úteis e durante os períodos de pico, admitindo-o nos domingos, nos feriados e nas demais horas dos dias úteis. A intensidade do tráfego e a insuficiência de largura de pista pode mesmo chegar a obrigar à proibição de parada para embarque e desembarque ou carga e descarga em certos trechos e durante aquelas mesmas horas, especialmente nas proximidades de cruzamentos controlados por sinais luminosos, de curvas pronunciadas ou de estrangulamento da superfície de rolamento a serviço do tráfego. A hora e a duração destas proibições temporárias devem ser baseadas nas contagens de volumes de tráfego, as quais, normalmente, indicam a necessidade só em horas de pico e nas fai-

xas de tráfego com capacidade crítica. Prevalece sempre o velho princípio de que as restrições só devem ser impostas, quando absolutamente necessárias e pelo estrito espaço de tempo que os estudos aconselham, jamais ao arbítrio ou ao capricho da Autoridade Pública. Em alguns casos, certas ruas comerciais, em que o volume de tráfego se mantém num mesmo nível elevado, através das horas da vida comercial diária, pode ser aconselhável manter aquela restrição, só a suspendendo nas horas mortas do dia.

Como já vimos, ao abordar o planejamento ideal das cidades, a limitação do tempo de estacionamento, nas vias públicas, especialmente nos locais de maior demanda, torna-se dia a dia mais necessária, principalmente no Centro da Cidade e em certos trechos de vida comercial ou de funcionamento de casas de diversões nos bairros. Um carro estacionado por oito horas absorve tanto espaço de meio-fio quanto oito carros estacionados por uma hora cada um. É admitido, como regra geral, que quando deixa de ser comum encontrar-se uma vaga para estacionar junto ao meio-fio num determinado quarteirão, deve-se reduzir tanto o tempo de estacionamento quanto necessário para oferecer tal oportunidade. Esta regra, entretanto, não pode ser levada a extremos, porque com durações absurdamente reduzidas seriam elas de pouco valor e criaria situações quase impossíveis de policiamento e de normalização da proibição.

Normalmente, as limitações de tempo devem ser de 1 hora e de meia hora nas vias do Centro comercial, sendo admissível e útil em certas partes deste Centro, limitações maiores, isto é, de duas horas, para atender à frequência a consultórios médicos e dentários ou à conveniência dos espectadores de casas de diversões. Ao contrário, na proximidade de bancos ou de agências de correios e telégrafos, uma diminuição abaixo de 30 minutos pode ser, excepcionalmente, aconselhável.

No Rio de Janeiro, iniciando um programa de organização do estacionamento, limitamos a uma hora seu prazo de permissão na altura da Galeria Cruzeiro na Avenida Rio Branco, no lado leste desta mesma avenida entre a Rua Chile e a Avenida Araújo Pôrto Alegre e entre a Rua Santa Luzia e o obelisco, em quatro vagas disponíveis junto à ilha central do Largo da Carioca, a duas horas o prazo de estacionamento entre a Rua Bitencourt da Silva e a Avenida Almirante Barroso; a 30 minutos em três vagas disponíveis na Rua 1.º de Março em frente ao Banco do Brasil e a 10 minutos em duas vagas, na mesma Rua, em frente à Agência Central dos Correios.

Via de regra, tais prescrições só devem ser impostas durante as horas conhecidas como das atividades diárias.

Em certos locais, é às vezes aconselhável restringir o estacionamento a veículos que dispõem de motorista para permanecer ao volante, enquanto espera seu dono ou passageiro. Exemplo dessa aplicação encontramos, ainda no Rio de Janeiro, na Praça 15 de Novembro, face à Catedral e à Rua 7 de Setembro. O espaço entre o passeio da área central da Praça e a faixa útil da pista da Rua 1.º de Março comporta dois carros em coluna,

com pára-choques encostados. Este tipo de estacionamento foi permitido para os carros da testa pelo prazo de uma hora e desde que com motoristas ao volante.

Como já nos referimos, a limitação do tempo de estacionamento é hoje considerada uma necessidade para salvaguardar ao máximo o interesse da coletividade, fazendo com que uma mesma vaga sirva a muitos e não a um só felizardo ou ao egoísta que, chegando cedo, coloca seu carro na vaga e, durante o dia inteiro, não o retira, indo não raro até almoçar em casa servindo-se dos transportes coletivos ou de táxi, para só se utilizar do carro no retorno ao lar findo o dia de trabalho. Mas de nada valerá a limitação se não fôr policiada e moralizada sua observância por todos os motoristas. Aí entra a necessidade e a importância de uma eficiente ação policial, enérgica, constante e justa sem concessões ou favores a quem quer que seja.

Quando não se dispõe dos *medidores de estacionamento*, o recurso ainda é o do giz. O guarda ou policial a pé, ou preferentemente montado em bicicleta, ou utilizando mesmo outro meio de transporte, fará sua ronda, de hora em hora ou de meia em meia hora, e ao passar pelos carros estacionados faz um sinal no pneu de cada um deles, com um giz, que deve estar preso à ponta de um bastão para facilidade de emprêgo. Retornando, saberá reconhecer os que já estavam e os que chegaram depois ao local, conforme ostentem ou não o sinal feito. Este método, como é fácil perceber, não pode ter a precisão dos *medidores*; na prática verifica-se uma tolerância de prazo.

Voltaremos a falar dos "parking meters" ou seja dos medidores de estacionamento, ao tratarmos do planejamento de adaptação.

A experiência do Rio de Janeiro, São Paulo, Recife, Pôrto Alegre, Belo Horizonte, Salvador etc. já nos permite afirmar, como já reconhecido por outros povos, que o crescimento do tráfego impede, principalmente nas zonas do Centro comercial, que o problema de estacionamento seja resolvido integralmente pelo aproveitamento dos espaços junto aos meios-fios e obriga a providenciar disponibilidades para o estacionamento fora das vias públicas. Por outro lado, é indiscutível que, só quando existem adequadas e razoáveis disponibilidades de estacionamento fora das vias públicas, se poderá levar a efeito um completo programa de restrições ao estacionamento junto ao meio-fio, realmente desejável por quantos vêm o crescimento das dificuldades da circulação do tráfego, e sentem as necessidades das operações de carga e descarga ou de embarque e desembarque de passageiros junto ao meio-fio, tanto dos veículos de transporte público como privados.

São estas as idéias principais que devem nortear as soluções do planejamento dinâmico, no tocante a estacionamento.

A via é pública e não se deve nela admitir qualquer reserva de espaço ao estacionamento de veículos, desta ou daquela pessoa, ainda que sob o fundamento de que são veículos de representação oficial. O logradouro público é construído e man-

tido a custa dos contribuintes e, portanto, deve estar a seu serviço indistintamente, só sofrendo restrições que realmente visem salvaguardar o interesse da coletividade. Todos são iguais perante a lei e nas vias públicas todos devem ter o mesmo direito. Por que motivo o chefe de uma Repartição Pública, um Magistrado, um Representante do Povo nas Câmaras Legislativas podem gozar de uma reserva de estacionamento para seus veículos na via pública e igual prerrogativa não seria defensável para o Presidente de uma grande Firma Comercial ou Industrial?

Ao assumir a Direção do Serviço de Trânsito no Rio de Janeiro, não só aquêles veículos possuíam reserva de estacionamento, mais conhecida por "estacionamento privativo", como todo e qualquer veículo de chapa oficial e muitas firmas comerciais, entidades assistenciais privadas, emprêsas de radiodifusão, jornais etc. Podia-se dizer, sem ser injusto, que havia tanto privativo quanto estacionamento proibido em geral e o que restava de permitido para o público era muito pouco.

Embora desejoso de acabar com a situação esdrúxula de forma integral, o autor dêste trabalho só o pôde fazer para aquêles casos que não se tratassem de veículos de socorros públicos e de representação oficial, porque a Lei em vigor (Artigo 3.º — inciso VI — do Decreto-lei n. 3.651 de 25 de setembro de 1941) dava margem, é verdade que *forçadamente*, à interpretação de que tais reservas eram legais e o Diretor do Serviço de Trânsito não as podia negar.

Cabe aos Representantes do Povo defender os interesses dêste; esperamos por isso que votem lei acabando com aquela situação de privilégio.

É natural que as Repartições Públicas, os Tribunais, as Casas Legislativas disponham de locais onde seus funcionários ou Membros possam estacionar seus automóveis, mas tais locais devem estar fora das vias públicas, em áreas de propriedade do Estado ou do Município.

Os logradouros públicos devem existir para servir à coletividade e da melhor forma possível, nunca para, na atual situação angustiosa de estacionamento com poucos espaços disponíveis, aplicar êstes em proveito exclusivo dos detentores de funções públicas. Infelizmente, a incompreensão desta questão no Brasil parece ainda longe de alcançar a solução justa.

Os estacionamentos privativos no Rio de Janeiro, que não encontravam amparo legal foram extintos pela Portaria n. 32, de 29 de agosto de 1950, e só passaram a ser admitidos os destinados a veículos de socorros públicos e aos veículos de representação oficial, assim mesmo à luz de solicitações escritas em documento oficial e para vigorarem nos estritos períodos de atividade diária da Entidade ou Órgão solicitante.

O respeito à proibição de estacionamento é questão de suma importância para poder ser assegurada normalidade à circulação dela dependente. No Rio de Janeiro o desrespeito era generalizado e numa escala difícil de ser ultrapassada em outra grande cidade. Uma das causas era a concessão

absurda de carteiras, cartões e memorandos com o privilégio de "livre trânsito e estacionamento" às pessoas importantes e aos amigos do Diretor do Serviço de Trânsito. A moralização exigia como primeiro passo a extinção do privilégio, que não podia persistir por ilegal, por ser prejudicial à coletividade e por impossibilitar mesmo qualquer disciplinação do tráfego. Foram então baixadas as Portarias n. 13 de 18 de abril de 1950 e n. 31 de 29 de agosto de 1950 extinguindo, nos diferentes tipos de documentos, aquelas concessões.

Os exemplos de estacionamento em local proibido, devido àquele número enorme de privilegiados, tinham dado seus maus frutos. Violava-se o estacionamento no Rio de Janeiro pela confiança tida na impunidade (visto que as multas devidas por pessoas importantes eram dispensadas) ou porque muitos acreditavam falsamente que o pagamento da multa compraria um direito que jamais pode existir: *o de infringir a lei*.

A deformação na compreensão do respeito que cada cidadão deve ao interesse coletivo, no tráfego de uma grande cidade, era tal no Rio de Janeiro, que, por mais absurdo que fôssem os privilégios de "livre estacionamento", não deixou de haver um mandado de segurança impetrado, por simples crevente de uma Vara da Fazenda Pública, portador de um daqueles *memorandos de favor*, contra os efeitos moralizadores da Portaria de sua extinção.

Diante de um tal estado de coisas, vi-me ainda obrigado, como Diretor do Serviço de Trânsito, a recorrer a dois recursos para as situações de extrema gravidade: o reboque e o esvaziamento de pneus. A título de melhor elucidação da questão, aos interessados em geral e particularmente a Autoridades que se vejam em situação análoga de ter de apelar para os mesmos recursos extremos, é apresentada, em anexo, a resposta dada a um Pedido de Informações da Câmara Federal em 1951.

Nunca devemos esquecer que a primeira condição de êxito para a moralização de qualquer medida de interesse público ou de repercussão sobre êle é o tratamento imparcial, igualando todos perante a lei. Quem quiser ser respeitado precisa tratar ricos e pobres, carros particulares, oficiais ou de aluguel, com o mesmo critério e nunca considerando se uma medida julgada necessária vai desagradar a êste ou àquele, por ela atingida. Deve sempre prevalecer o interesse coletivo e nunca o individual egoístico.

6. PLANOS ESPECIAIS DE TRÁFEGO PARA ATENDER A GRANDES FESTIVIDADES PÚBLICAS

Entre as atividades do planejamento dinâmico, assumem importância particular os planos especiais para atender às inevitáveis alterações temporárias, que ocorrem no Tráfego da Cidade, quando da realização de grandes festividades públicas, cívicas ou recreativas.

Algumas delas só se verificam uma única vez e seus planos depois de realizados só têm valor histórico, mas outras, comumente, são periódicas, repetindo-se pelo menos anualmente e seus pla-

nos devem ser cuidadosamente arquivados, porque comportam repetição integral, adaptação a novas circunstâncias ou aperfeiçoamento aconselhado pelos ensinamentos colhidos durante sua realização.

Como no Plano normal de tráfego da Cidade, tais outros precisam atender às três funções de tráfego, mas, como já focalizamos, a função primacial continua sendo a CIRCULAÇÃO e, por isto, ela deve ser cuidada em primeiro lugar e as demais de forma a não comprometê-la.

Em 1950 e 1951, no Rio de Janeiro, por exemplo vimos-nos na contingência de organizar os seguintes planos especiais mais importantes para atendimento do tráfego durante a:

— Disputa da Copa do Mundo — no Estádio Municipal — em 1950.

— Solenidade do Dia do Soldado (25 de Agosto).

— Noite de Longchamps e Dia do Grande Prêmio Brasil, no Jockey Club.

— Parada militar de 7 de Setembro.

— Comemoração de 1.º de Maio — no Estádio Vasco da Gama, para não nos referirmos a planos de menor importância, como os do Dia do Marinheiro, desfiles de Bandas de música pela Avenida Rio Branco etc.

Também costumamos chamar de planos especiais, àqueles que visam atender as soluções de tráfego fora da rotina diária, devido a obras de vulto, nas vias públicas, que exigem providências olhadas de um elevado ponto de vista para ver o conjunto da situação e não se devendo contentar com medidas paliativas locais.

Não vamos aqui reproduzir tais planos, mas simplesmente lembrar certos pontos e idéias que julgamos úteis aos que têm ou venham a ter responsabilidades análogas:

a) ENQUADRAMENTO NA VIDA DA CIDADE

Um plano especial é para atender a uma situação particular, mas não pode deixar de enquadrar-se perfeitamente na vida da Cidade, isto é, no quadro de seu tráfego normal, porque nada justifica o bloqueio ou a paralisação da vida de uma grande Cidade, onde os interesses são múltiplos e variados.

Isto tem particular importância, quando a solenidade a que se destina realiza-se em dia útil. Todo o esforço e inteligência devem ser aplicados, no sentido de assegurar a normalidade do tráfego de que a cidade carece, apesar do que também exige a referida solenidade.

b) POSIÇÃO CONVENIENTE E DISPOSIÇÃO NECESSÁRIA

Sempre que possível, a área ou a região da solenidade deve ser deixada de permeio entre as duas correntes principais de sentidos opostos, para evitar-se o cruzamento delas. É importante, na pro-

ximidade da área da solenidade, dispor de superfícies de rolamento para cada uma das duas correntes, bem mais amplas que longe da festividade, para com um maior número de filas e mesmo de pistas à disposição poder assegurar ao escoamento a mesma velocidade média, sempre perturbada pelas paradas, pelos embarques e desembarques de passageiros, pelas manobras de estacionamento etc. fatores de perturbação de circulação, tão comuns nas proximidades imediatas das solenidades.

A Fig. 107 dá-nos esquematicamente a orientação que se deve procurar buscar na organização da circulação.



Fig. 107

Nem sempre a disposição das vias existentes facilita tal solução, como foi a situação inicial do Estádio Municipal durante a Copa do Mundo em 1950, quando as vias não contornavam o Estádio e simplesmente passavam pelo seu lado Sul e Oeste. Já há alguns meses foi calçada a pista que contorna o dito Estádio pelo lado Leste e Norte, devendo-se então alterar o plano primitivo com real vantagem para tirar partido desta nova disponibilidade.

c) VOLUMES PREVISTOS E CAPACIDADES DAS VIAS DISPONÍVEIS

A intensidade das duas correntes principais de tráfego deve ser prevista e estudada, de modo a oferecer a cada uma delas, filas em número suficiente durante toda a solenidade, isto é, em quantidade adequada às diferentes demandas, no início, durante e após a festa. Esta necessidade e a precariedade de vias disponíveis, não raro, exigem inversão de mão em determinadas vias. Ao organizar esta inversão é preciso evitar que as correntes se cruzem; assim, se dispomos de três itinerários, o central é que será pôsto ora à disposição de um sentido ora de outro. Durante a realização do plano, o controle policial é de suma importância, em todos os cruzamentos, especialmente dos itinerários que tiverem o sentido invertido.

d) ITINERÁRIOS DOS TRANSPORTES COLETIVOS

Os itinerários dos transportes coletivos que passam nas proximidades da área da festividade devem ser estudados e alterados, para se adaptarem ao regime especial de circulação previsto, mas todos aqueles que não interferirem com esta, isto é, que não provocarem cruzamentos com suas correntes principais devem ficar inalterados, para não

perturbar as necessidades de transporte do restante da população que se mantiver alheia e desinteressada da festividade.

e) ESTACIONAMENTOS

Atenção tôda especial deve ser dada à questão do estacionamento, lembrando-se da necessidade de local adequado que não prejudique o escoamento das correntes principais, quer por reduzir a pista disponível, quer por prejudicar a vazão com as manobras e esperas de entrada ou saída de vaga. O acesso e a saída dos locais de estacionamento precisam ser bem previstos, para não acontecer como no Estádio Municipal do Rio de Janeiro, em que não tendo até hoje sido providenciados os portões em número suficiente e nos pontos solicitados, é um verdadeiro inferno a saída de suas áreas de estacionamento. Não se deve esquecer também que a saída dos estacionamentos é normalmente pior, porque todos querem sair à uma, enquanto que a chegada sucessiva ao local possibilita uma entrada mais suave e progressiva.

f) PEDESTRES

Outro ponto importante é a previsão do escoamento dos pedestres, o mais possível livre da interferência com veículos. Passeios suficientes à massa de pedestres e bloqueio dos mesmos são tão importantes, quanto regularizar a travessia das pistas, por meio de guardas ou policiais, onde a solução de passagens em níveis diferentes inexistir. Jamais deve ser permitido que o automóvel estacione sôbre o passeio, sob o falso fundamento de que assim não perturba a circulação de veículos, porque os pedestres sem os passeios irão para as pistas e o prejuízo à circulação torna-se indiscutível, sem falar nos riscos que a insegurança de maiores oportunidades de conflito pedestre/veículo acarretam.

g) ENTENDIMENTOS PRÉVIOS — ELIMINAÇÃO DE DIFICULDADES

A Autoridade de Tráfego, ao descobrir a realização de uma futura solenidade, deve logo entrar em contato com seus organizadores ou responsáveis, para colocar-se imediatamente a par das necessidades e para poder, em tempo, conseguir colocá-la em local que facilite a solução do tráfego, pela grande repercussão que êste pode ter na vida da Cidade.

Há uma infinidade de disposições que uma vez conseguidas, permitem a organização de um bom plano e em nada perturbam a festividade própria dita. Às vêzes são detalhes aparentemente sem importância, mas de grande repercussão no tráfego, e só os responsáveis por êste podem perceber e nunca os encarregados da festividade. Por exemplo, as Paradas militares no Rio de Janeiro, há vinte anos, ocupavam a pista da Avenida Beira-Mar, mais próxima do mar. Sem dificuldade conseguimos do Comando Militar Regional colocá-la na pista média e assim asseguramos o escoamento das duas correntes principais por um lado

e outro do dispositivo das tropas. Êste dispositivo na pista externa (junto ao mar) provoca o cruzamento, quando as unidades de tropa entram em posição e quando elas deixam o local, donde prejuízos incalculáveis à circulação do tráfego geral.

A idéia simples que não deve ser esquecida é a seguinte: Quando algo vai se imobilizar por algum tempo, deve ser colocado no centro da superfície total de rolamento disponível, para que as correntes dos dois sentidos opostos se escoem pelos flancos.

h) ENTRADA EM VIGOR

A transição do plano normal para o especial e vice-versa deve merecer todo o cuidado e previsão. É útil alterar aquêle pelo menor espaço de tempo necessário, contudo, não se deve agir tardiamente, quando a transição inicial já se tornará muito mais difícil, pela verificação de novas condições de tráfego, bem diversas das normais que serviram de base ao estudo e à organização da transição.

7. RELAÇÕES PÚBLICAS

As relações públicas constituem hoje um dos setores mais importantes da atividade de qualquer grande empresa. Sua importância cresce extraordinariamente, quando se trata de uma Entidade ou de uma Organização em permanente contato com o público e que possua elevado número de servidores. O Serviço de Tráfego não pode prescindir de dispensar grande atenção às relações públicas, máxime em relação ao planejamento dinâmico.

Qualquer transformação radical em uma Cidade acarreta, nos primeiros dias, grandes contratempos ao público, porque seus hábitos são alterados, causando-lhes transtornos e constrangimentos, provocadores de natural reação e aversão às modificações. É preciso, por isso, para assegurar o êxito das modificações que se divulgue convenientemente o plano, que se esclareçam todos seus pontos capitais, que se procure convencer o povo da necessidade e das vantagens da transformação. Finalmente, convencido do êxito que as modificações alcançarão, o responsável precisa, apesar da reação de alguns ou da descrença de muitos, desencadear resoluta e decididamente o plano previsto, com tanto mais firmeza, quanto radicais forem as transformações pretendidas. Isto não significa desprezo pelas críticas, ao contrário, elas devem ser consideradas, estudadas, aproveitadas quando justas e esclarecidas da melhor forma para que não subsistam as dúvidas suscitadas.

É preciso incluir no programa de relações públicas, a doutrinação dos próprios servidores. Quem tenha uma parcela de responsabilidade no preparo e na execução do planejado precisa estar convicto de sua justeza, deve conhecer pelo menos seus pontos essenciais, deve estar em condições de explicar tudo o que o público venha a perguntar e enfim deve se conduzir de uma maneira padronizada em relação aos utilizadores das vias públicas, motoristas e pedestres.

As boas relações públicas dependem das informações oportunas, completas e claras que se prestem a todos os interessados. Por isto, devem

ser larga e convenientemente utilizados os diversos meios de divulgação, jornais, rádio, televisão, folhetos especiais, cartazes gráficos e mapas, conferências e palestras públicas e em Associações de classe. Não basta divulgar o que diz respeito à circulação, é preciso informar sobre tôdas as funções do tráfego. Mapas esclarecendo, por exemplo, onde existem as disponibilidades de estacionamento são tão úteis quanto os que indicam o sentido da circulação ou os pontos de parada dos coletivos.

As reproduções de títulos e artigos de jornais fixados na Fig. 108 dão uma pálida idéia do que foi a luta moral empreendida para conseguir melhorar o tráfego do Rio de Janeiro. Lutas análogas, mais ou menos violentas, devem ser esperadas por todos que realizarem modificações radicais, mas a melhoria do tráfego empírico existente em muitas cidades, só pode ser obtida a custa de alterações de vulto, assumindo mesmo o aspecto de verdadeira revolução.



Fig. 108

8. PRINCÍPIOS QUE DEVEM NORTEAR OS PLANEJAMENTOS DINÂMICOS

a) CIRCULAÇÃO

A idéia diretriz é assegurar o mais possível a continuidade de escoamento. Nem sempre e até raramente podemos realizá-la de uma maneira integral, entretanto, deve-se:

- 1.º evitar que as correntes de tráfego intenso se cruzem, procurando para elas itinerários paralelos;
- 2.º dar prioridade à corrente principal nos cruzamentos inevitáveis, concedendo-lhe maior tempo de passa-

gem pelos cruzamentos que as correntes secundárias transversais;

- 3.º coordenar as passagens de corrente principal pelos diversos cruzamentos, de modo que os carros da testa, desenvolvendo a velocidade anunciada, alcance-os sucessivamente no momento que os sinais se lhes abrem;
- 4.º conceder a cada corrente um número de filas compatível com o volume de tráfego esperado para que o escoamento possa ser suave e natural, isto é, não atinja a capacidade crítica;
- 5.º prever e organizar a circulação de pedestres, inclusive as travessias de pista, que forem inevitáveis, de modo a prejudicar o mínimo possível ao tráfego de veículos, especialmente das correntes principais;

6.º) prever e procurar eliminar ao máximo os efeitos que as outras duas funções do tráfego podem ter sobre a circulação.

b) EMBARQUE E DESEMBARQUE DE PASSAGEIROS OU CARGA E DESCARGA DE MERCADORIAS

Estas operações não podem deixar de ser atendidas e na medida de suas necessidades.

Ao organizá-las não se deve perder de vista que a circulação deve ter sempre a primazia, pelo menos quando se trata das principais correntes de tráfego, donde a preocupação de evitar ao máximo o estrangulamento ao escoamento, que as paradas acarretam, quando admitidas em locais de largura uniforme de pista.

c) ESTACIONAMENTO DE VEÍCULOS

O estacionamento de veículos deve ser organizado dentro das seguintes idéias:

— Vias principais, ou seja, as que atendam às mais intensas correntes de tráfego não devem, em princípio, admitir estacionamento de veículos.

— As pistas das vias públicas não são as melhores garagens embora para cada condutor se afigurem as mais convenientes. O estacionamento nelas admitido deve ser por prazo curto, para que uma mesma vaga sirva a muitos e não a poucos felizardos, sempre que a demanda fôr grande.

— Nos logradouros públicos a função anterior (letra b) tem prioridade sobre esta, como a circulação tem sobre ambas em caso de conflito, isto é, quando o atendimento harmônico e concomitante não puder ser obtido.

— Há sempre necessidade de locais apropriados de estacionamento de veículos fora das vias públicas e o esforço despendido neste sentido é da maior importância. A inexistência deles exige previsão e organização do estacionamento em vias secundárias ou em áreas de emergência, sempre com a idéia de evitar que o estacionamento nas vias principais possa prejudicar sua circulação de veículos ou à travessia de pedestres.

ANEXO

Ofício n.º 8.291, de 10 de setembro de 1951.

Do Diretor do Serviço de Trânsito.

Ao Exm.º Sr. General Chefe de Polícia.

Atendendo ao despacho de 1.º de setembro cumpre prestar as seguintes informações a respeito do Requerimento n.º 222-1951 da Câmara dos Deputados "sobre providências tomadas pelo Sr. Diretor do Serviço de Trânsito da Capital da República".

1. O item a do Requerimento alude a

"que promove a depredação de propriedade particular, determinando o esvaziamento de pneumáticos e a inutilização das câmaras de ar e respectivas válvulas, em automóveis estacionados em locais considerados proibidos".

Preliminarmente devo ponderar:

a) Não causá qualquer depredação.

O esvaziamento de pneus, tal como tem sido determinado e executado por ordem do Diretor do Serviço de

Trânsito, não causa qualquer depredação à propriedade particular e, muito menos, "a inutilização das câmaras de ar e respectivas válvulas", somente traz ao infrator o incômodo de ter que tornar a encher o pneumático de seu automóvel, faz perder tempo ao egoísta infrator das regras de trânsito que, não respeitando o direito alheio, não quer ter o trabalho de procurar o local permitido de estacionamento, e abandona o seu automóvel no lugar para ele o mais conveniente, embora seja o mais prejudicial à circulação, que impede e anarquiza, e, por isto, ao público em geral.

Qualquer verificação pericial está, certamente, em condições de concluir que esvaziando-se um pneu através de sua válvula normal, não há de fato nenhuma depredação, isto é, dano patrimonial, o que danifica uma câmara de ar e pneu é rodá-lo vazio ou deixá-lo nestas condições dias e dias, suportando o peso do carro.

b) Quem pode o mais pode o menos.

Não se discute que seja legítima a remoção de um carro, abandonado em qualquer situação irregular e assim impedindo ou dificultando a circulação. A remoção de um veículo encontrado fechado, às vezes frenado ou engrenado, quando não de ambas as maneiras, só é possível mediante o arrastamento do carro e, este sim é que pode causar sérios prejuízos, nos pneus, nas câmaras de ar e até nas rodas, quando não também na embreagem, no mecanismo de transmissão etc. Assim a legitimidade da medida em apreço, como adiante mais longamente explicaremos, parece já perfeitamente justificada pelo simples argumento de que quem pode o mais pode o menos.

c) A medida não é aplicada indiscriminadamente.

Com efeito, não é aplicada indiscriminadamente "em locais considerados proibidos", como se na adoção de tal sanção não se procedesse a um exame bem acurado. Tem sido empregada em locais cuja proibição de estacionamento foi estabelecida, anunciada e perfeitamente demarcada e onde, mais do que em qualquer outro local ou ocasião, se necessita de uma observância a tôda risca da proibição, para que não fiquem comprometidas as soluções procuradas em planos meticulosamente organizados e únicos capazes de dar vazão ao trânsito. E o que não se pode negar é que, desde junho do ano de 1950, por ocasião da realização dos jogos da Copa do Mundo a medida tem sido salutar proporcionando o único recurso que faz com que se respeitem as determinações do Serviço de Trânsito e assim capaz de assegurar o êxito das providências tomadas, sem que jamais tivessem ensejado qualquer reclamação ou procedimento judicial, além de críticas veiculadas em alguns jornais. Desde 26-VI-950 fiz publicar em Boletim recomendação no sentido de que tal medida só pudesse ser empregada por minha ordem expressa, e no elevado intuito de não admitir abusos e só aplicar um tal corretivo em casos de absoluta necessidade, o que mostra o cuidado com que o Diretor do Serviço de Trânsito tem recorrido a tal providência.

d) A importância da observância das proibições de estacionamento.

1.º) Existe a proibição de estacionamento, e ela é estabelecida para que se possa assegurar a circulação do trânsito. Só se proíbem os estacionamentos nas vias públicas pela necessidade imperiosa de assegurar a circulação. Hoje em dia as grandes cidades vêm-se na contingência de proibir quase que radicalmente o estacionamento em suas vias e quando podem permiti-lo, a fim de serem justas para com todos, limitam o prazo de estacionamento, como acontece em Nova York, onde mesmo nas áreas permitidas em vias públicas não se pode estacionar por mais de uma hora, a fim de que uma mesma vaga sirva a muitos e não a um só favorecido.

2.º) A violação à proibição de um estacionamento causa graves danos à coletividade, basta lembrar que um único carro estacionado em local proibido é capaz de impedir pelo menos a passagem de 1.200 veículos por hora, e não raro, como isto provoca uma redução da possibilidade do escoamento previsto como necessário, acarreta congestionamento, e mesmo nas demais filas de tráfego já não se obtém a vazão suficiente e o mal passa a ser muito maior.

E' preciso atentar para que a inobservância de uma proibição de estacionamento, na via pública, não tem hoje a mesma consequência grave para a circulação dos veículos como teria em 1947, pois presentemente circulam no Distrito Federal 100.000 veículos, isto é, o dôbro dos veículos que circulavam naquela época.

A mesma inobservância assume ainda caráter muito mais grave quando se trata de vias-chaves à circulação ou ainda por ocasião de festas públicas em que há uma excepcional concentração de veículos e de pedestres. *E são justamente nestes casos que temos aplicado o esvaziamento de pneus.*

3.º) Qual o dever da Autoridade de Trânsito, que conhece esta realidade, que sente seus efeitos, que tem o sagrado dever de defender o interesse coletivo?

Parece-me indiscutível que seja utilizar todos os possíveis recursos para defender o bem-estar coletivo, e nunca limitar-se a passivamente tomar providências burocráticas, e comodamente ficar na inação, em face da capciosa alegação de que a lei só permite multar quem viola o estacionamento, esquecida de que, a penalidade da multa não é feita para aqueles casos em que a violação causa impedimento ao trânsito e prejuízo a todo o público da grande cidade.

4.º) A base da eficiência do trânsito é a disciplina, e não há disciplina de trânsito sem o acatamento das ordens, sem respeito às restrições estabelecidas com o elevado objetivo de salvaguardar o interesse e o bem-estar coletivo. A defesa da boa ordem social exige o acatamento às ordens das autoridades responsáveis pela segurança e bem-estar públicos, cujas medidas, como a em aprêço, são compreendidas no poder de polícia.

e) *A gravidade do problema de estacionamento.*

Não vejo e com pesar o digo, nem mesmo na Imprensa, salvo em alguns raros jornais, levantar-se, como já se torna necessário, uma campanha contra a violação de estacionamento, uma das mais sérias infrações das cidades modernas pelos incalculáveis prejuízos que tão poucas pessoas acarretam a tantos. No Rio de Janeiro: com os privilégios que houve no passado e que extinguiu, quando mais de 2.000 pessoas podiam estacionar em qualquer lugar, embora prejudicassem a uma população de 2.000.000 de habitantes, a ação fiscal deficiente e com dificuldades de toda ordem, o que se observava em um desrespeito completo às proibições de estacionamento e que se tornou cada vez mais grave com o progressivo crescimento do número de veículos e que está sendo em média de 2.000 por mês, este problema que já foi alarmante, ainda hoje é seríssimo na Capital da República e sem ação enérgica jamais será solucionado. E não tem e sem ação enérgica jamais será solucionado. E não tem e sem ação enérgica jamais será solucionado. Quando em 1948 se tornaram mais drásticas as restrições de estacionamento em Nova York, sua Polícia recorreu após 15 dias de uma ação intensíssima, até ao confisco dos automóveis de motoristas infratores.

f) *Os excelentes resultados da medida.*

1.º) Não fôsse esta medida e nunca se teria assegurado, sem qualquer dano patrimonial aos por ela atingidos, o bom escoamento dos veículos e dos pedestres nos diversos jogos do Estádio Municipal, desde a realização da Copa do Mundo em 1950.

Quando hoje se vêem livres, em dias de jogos naquele Estádio, as pistas e as calçadas da Avenida Maracanã, da Rua Eurico Rabelo etc., isto não é obra de magia, nem é milagre, é simplesmente o fruto de salutar medida do esvaziamento de pneus que obriga a motoristas de todas as classes sociais a acatarem as determinações da Autoridade de Trânsito, a respeitarem o direito dos outros, daqueles que sem automóvel ou beneficiados com a sua posse, mas disciplinados e respeitadores da ordem desejam chegar a seu destino e para isto confiam no Poder Público. E' por isto que os agentes do Poder Público têm que ser a sentinela vigilante e até implacável na defesa dos sagrados direitos do Povo e nunca complacentes para os que se mostram infratores, em seu incorrigível egoísmo, indiferentes à sorte e ao interesse da maioria.

2.º) Não fôsse esta medida e não teríamos tido a boa circulação do trânsito no Grande Prêmio Brasil deste ano e do ano passado, nem tampouco na recente noite de

Longchamps e, se melhor ainda não correu o trânsito é porque ainda houve recalcitrantes, ainda houve quem não acreditasse na ação do Serviço de Trânsito visando gregos e troianos, porque a êle não interessa a pessoa do infrator, não olha para a placa do seu veículo, vê, tão-somente, quando age um motorista mal-educado, mal-habitado, desacatador da ordem, do direito alheio, sem o menor respeito à disciplina do tráfego, indispensável na vida moderna.

3.º) Se fôr indagado dos frequentadores do Jockey Club de há longos anos, num exame retrospectivo, poderão êles dizer se no passado alguém conseguiria, como hoje consegue, a circulação até às portas, onde se processam o embarque e o desembarque de passageiros das tribunas do hipódromo. Em sua proximidade tudo se entupia, pois enquanto houvesse um espaço para um egoísta entrar com o seu veículo e aí deixá-lo, êle não vacilava. A êste pouco importava que os outros não pudessem mais circular. E a Autoridade de Trânsito de então, que conseguiu? Nada. Legou um estado de indisciplina generalizado que não quero crer possa ser desejado.

4.º) Quando hoje se contempla a Rua da Carioca, a Rua da Assembléa e a Rua Sete de Setembro livres de veículos estacionados e proporcionando boa circulação; quando ainda a 25 de agosto conseguimos respeito à proibição de estacionamento em trechos da Avenida Marechal Floriano e da Avenida Presidente Vargas, indispensável à circulação, tudo isto não pode ser deixado de ser considerado como o fruto da ação do Serviço de Trânsito não admitindo privilégios incompatíveis com os interesses da população.

2. O item b do Regulamento alude à

"prática dessa medida agressiva e lesiva em completo desacôrdo com a legislação em vigor".

a) *Nenhuma lesão ao patrimônio.*

Linhas atrás já salientei que, absolutamente, não há qualquer lesão ao patrimônio, com a medida do esvaziamento dos pneus. O que resulta para o infrator é o incômodo de ter que encher o pneu esvaziado.

Lesado não é o motorista que encontra esvaziado o pneu de seu carro. Lesados são os operários, os funcionários, os trabalhadores em geral, enfim o povo que utiliza os veículos de transporte coletivo. Lesados não são só êstes ainda, mas também os que se utilizam de outros veículos cujos motoristas, proprietários ou não, se conservam obedientes às regras de trânsito e se vêem prejudicados na circulação pelo desrespeito daqueles poucos indisciplinados que têm provocado a medida do esvaziamento dos pneus. Lesados e irreparavelmente são milhares e milhares de pessoas com essa ação indisciplinada, fruto de um egoísmo cego ou de uma incompreensão injustificável.

Apesar de todas essas lesões, o Diretor do Trânsito adotou uma medida eficaz para o objetivo em vista, medida que fica muito aquém daquela consistente na remoção do veículo.

b) *A legalidade da medida.*

Quanto à referência "em completo desacôrdo com a legislação em vigor", peço vênha para salientar que o artigo 74, do Regulamento para os Serviços de Trânsito do Distrito Federal, baixado com o Decreto n. 20.483, de 24 de janeiro de 1946, estabelece:

"As penalidades aplicáveis pelo Serviço de Trânsito por inobservância dos dispositivos do presente regulamento são:

a) advertência;

b) multa."

e que, por outro lado, o § 1.º, do artigo 121, do Código Nacional de Trânsito (Decreto-lei n.º 3.651, de 25-IX-41) diz claramente:

"O pagamento da multa não exonera o infrator de cumprir obrigações de outra natureza, previstas neste Código ou em regulamentos locais."

Assim, a advertência por meio do ato em causa é uma das formas que a lei admite para a punição, e quando a

lei diz que "o pagamento da multa não exonera o infrator de cumprir obrigações" de trânsito parece visou querer reforçar o princípio indiscutível que multa não é preço para aquisição de um direito que não existe — o de infringir a lei. E, para mostrar que este entendimento é o legítimo, basta considerar que ele levaria à consequência de admitir-se, se tal não fosse, por exemplo, que mediante pagamento de Cr\$ 20,00 por quatro, três, dois ou mesmo um só motorista pudessem estes paralisar todo o grosso do trânsito da Zona da Tijuca, Leopoldina e Estrada de Ferro Central do Brasil para a Cidade, deixando seus carros estacionados na entrada da Rua Uruguaiana e da Avenida Passos, pela Avenida Presidente Vargas; ou que também o tráfego da zona sul pudesse ser paralisado mediante o pagamento de Cr\$ 20,00 por alguns motoristas que entendessem de deixar seus carros estacionados nas entradas da Rua México e Avenida Calógeras próximo à Avenida Beira-Mar.

De resto, é sabido em direito que, quando a lei autoriza um mais (no caso a própria remoção do carro) implicitamente autoriza o menos (a simples advertência por meio de esvaziamento de pneus).

Ademais, a declaração da ilegalidade desses atos em casos concretos, compete privativamente ao Poder Judiciário, que, até hoje, nem mesmo teve ocasião de pronunciar-se a respeito, pois que as próprias pessoas atingidas pela medida não a entenderam vexatória ou injusta a ponto de recorrerem à Justiça.

Se a medida do esvaziamento dos pneus fosse arbitrária e ilegal competiria, nos termos da Constituição Federal, declará-lo o Poder Judiciário, mediante ação do interessado. Entretanto, até agora pelo menos, apesar de estar sendo posta em prática, desde há mais de ano, esta forma de advertência aos motoristas indisciplinados que impedem e anarquizam o trânsito, nenhum deles recorreu à Justiça, o que de certo teriam feito se fosse exato que além de ilegal causasse ela, na expressão do requerimento n.º 222/51 "deprecação da propriedade particular" pela "inutilização das câmaras de ar e respectivas válvulas".

Tôdas as Autoridades, inclusive o Diretor de Trânsito, têm seus atos sujeitos à apreciação do Poder Judiciário quando ilegítimos e prejudiciais ao Patrimônio particular; a mais de um requerimento de mandado de segurança tem informado a Diretoria de Trânsito; entretanto, precisamente no que se refere ao esvaziamento dos pneus, medida que atinge não só a humildes como a poderosos é que, jamais em tempo algum, qualquer interessado recorreu aos meios judiciais. Longe de ensejar recurso ao Judiciário o esvaziamento dos pneus foi mesmo recebido com certo bom humor por parte até de infratores atingidos pela medida. E, por que?

Porque estes próprios interessados não podem deixar de ver no esvaziamento, uma medida infinitamente mais benigna do que a remoção do veículo por impedimento ao trânsito, a qual, esta sim, na maior parte das vezes necessita arrastamento do veículo, com graves danos aos pneus, câmaras de ar, embreagem e sistema de transmissão, além de acarretar ônus com o pagamento, pelo dano do veículo, das despesas com a sua remoção, além de ficar dêle privado por muitas horas, enquanto que o encher pneus exige apenas alguns minutos, redundando, afinal de contas, numa mera advertência ao interessado, caráter aquele com que sempre foi aplicado. Em suma, o que esta Diretoria faz com a medida em apreço é causar um incômodo menor, sem nenhum dano patrimonial, quando poderia causar um incômodo muito maior com danos patrimoniais, tal é a distância que medeia entre o simples esvaziamento de pneus e a remoção do veículo.

O item c do Regulamento refere que o Diretor do Serviço de Trânsito:

"Declarou pela imprensa, em resposta ao Parlamento (entrevista ao "O Globo") que insistirá no abuso enquanto exercer o cargo em que se encontra investido".

A falta de reclamação oficial dos interessados, a falta de qualquer recurso judicial por parte dos mesmos, a enorme diminuição dos casos de estacionamento proibido, e até por que a medida (aplicada há mais de ano como provam entre várias publicações as do "O Globo" de 26-VI-50,

"A Noite" e o "Diário da Noite" de 27-VI-50) logrou aplausos da maioria dos profissionais do volante e do público em geral, por ela beneficiados, deixam convicto o Diretor do Serviço de Trânsito de tratar-se de uma medida que não é ilegal, nem inconveniente, ao contrário, capaz de salvaguardar os legítimos interesses do Povo.

O que declarou o Diretor do Serviço de Trânsito, quando interpelado se suspenderia a medida face a um discurso pronunciado pelo ilustre Deputado Dario de Barros, e quando a pergunta não podia ficar sem resposta, pois naquele dia teríamos a Reunião da "Noite de Long-champs" no Jockey Club Brasileiro, foi que a medida continuava, como continua em vigor, logicamente enquanto o signatário desta informação fôr o Diretor do Serviço de Trânsito e isto porque estou convencido de que, sem tais medidas, jamais se logrará a obediência, tão necessária, às restrições de estacionamento no Rio de Janeiro. Como se vê, não foi uma "resposta ao Parlamento", o qual, de forma alguma, se pronunciou a respeito.

4. Considerações finais.

a) *Nem sempre o reboque é aplicável.*

Contra o simplista argumento, por alguns veiculado, de que, depois do carro estacionado irregularmente, só o reboque resolveria, é preciso que se lembre:

1.º) O reboque é impossível para um grande número e até impraticável em determinadas oportunidades e, além disso, não raro, com carros fechados, frenados e engrenados, o seu reboque, obviamente, acarreta importantes danos materiais, como acima já se mostrou;

2.º) O que se objetiva não é uma sanção, pelo simples dever de punir, mas muito mais do que isto, a busca de uma medida através da qual se consiga o acatamento das ordens. E foi precisamente isto o que se conseguiu e se consegue com o esvaziamento dos pneus, isto é, o respeito à lei. Se todos acatarem as determinações não haverá esvaziamento de pneus, caso contrário, êle precisa permanecer como recurso salutar e, muitas vezes, insubstituível, para poder realizar o trânsito.

b) *Quando se aplica o esvaziamento de pneu.*

Deve-se esclarecer que o esvaziamento é aplicado apenas quando o motorista abandona o seu veículo, tornando-se impraticável compeli-lo mediante intimação pelo guarda a retirá-lo do local onde êle está impedindo o trânsito. Aliás, depois de aplicada a medida, raros já são os casos de violação do estacionamento principalmente nos locais em que a medida é sabidamente empregada, o que demonstra o alto valor educativo desta providência.

Nas atuais condições do trânsito e do número de veículos, ainda em franca ascensão, bastando lembrar que durante a superintendência do atual Diretor do Serviço de Trânsito já entraram mais de 30.000 veículos em circulação, sobre 70.000 que havia, se se entender que a única medida contra o estacionamento indevido é a multa de Cr\$ 20,00, tornar-se-á irrealizável o trânsito no Rio de Janeiro.

c) *A medida não é totalitária, e sim garantia da liberdade da maioria.*

Não posso deixar de esclarecer ainda, sobretudo em resposta a maliciosas insinuações de alguns jornalistas, de que o emprêgo desta discutida medida de esvaziamento de pneus tivesse sido aprendido em Países Totalitários, que, muito ao contrário, ao aplicá-la inspirei-me no observado em País conhecido como paladino da Liberdade. Aliás, nos Estados Unidos não observei só o esvaziamento de pneus, mas muito mais ainda, como sejam vários carros de diversas marcas e tipos enferrujando ao tempo, dentro de cercados de arame farpado e com tabuletas explicativas e educativas "Êstes carros desobedeceram à Polícia". Cena que notei em mais de um Estado daquela Federação e que os oficiais de nossas Fôrças Armadas que lá, como eu, foram em viagens de aperfeiçoamento, por certo, podem confirmar.

E por que aquela conduta?

Porque o conformismo com o desrespeito às determinações fundamentais capazes de assegurar o bem-estar geral, significa falência de autoridade e falência de autori-

dade é desordem. E para que haja liberdade é preciso que cada um seja compelido a não prejudicar o direito alheio.

5. Finalmente, devo ressaltar, antes de concluir estas informações, que o Requerimento não alude a que a medida em aprêço tenha atingido diretamente a qualquer dos ilustres senhores representantes da Câmara dos Deputados signatários do mesmo e, por isto, sinto-me à vontade em tôdas as ponderações que fiz. Estou certo de que os nobres Deputados, como defensores do Povo e seus legítimos representantes poderão, com os esclarecimentos ora prestados, ajuizar da legalidade, conveniência e necessidade das medidas que têm sido aplicadas e de que as mesmas, longe de acarretarem os efeitos que lhes são emprestados, no requerimento em aprêço, constituem norma essencial para a disciplina do tráfego.

Valho-me da oportunidade para reiterar a Vossa Excelência os protestos de meu alto aprêço e distinta consideração. — Major Geraldo de Menezes Côrtes, Diretor.

BIBLIOGRAFIA

Traffic Engineering Handbook — Publicado pelo "Institute of Traffic Engineers" — New Haven, Connecticut — U.S.A.

Road Traffic and its Control — Volume 7 de "The Roadmakers' Library" — por H. ALKER TRIPP, editado pela Edward Arnold & Co. — Londres.

Town Planning & Road Traffic — H. ALKER TRIPP.

The City of Tomorrow and its Planning — Le CORBUSIER.

Parking Manual — American Automobile Association.

Proceedings — Do "Institute of Traffic Engineers".

Traffic Accidents and Congestion — MAXWELL HALSEY — Editado por John Wiley & Sons, Inc. — New York.

Can our Cities Survive? — JOSÉ LUÍS SERT — Editado por "The Harvard University Press" — Cambridge, Mass. U.S.A.

As Capitais — Sua História, sua Evolução, seu Destino — (Tese para o concurso de livre docente da cadeira de Urbanismo — Faculdade Nacional de Arquitetura da Universidade do Brasil) — STÉLIO MORAIS.

Manual on Uniform Traffic Control Devices for Streets and Highways — Editado pela "Public Roads Administration" — Washington D.C. — U.S.A.

Qu'est-ce que l'Urbanisme? — PIERRE LAVEDAN — Editado por H. Laurens — Paris.

Principes d'Urbanisme — PIERRE ANTOINE — Librairie "J. B. Baillièrre et Fils" — Paris.

Urbanismo — THOMAS SHARP — (Tradução espanhola de Alberto Horovitz) do original intitulado *Town Planning in England*.

Local Planning Administration — Por LADISLAW SEGOE e outros — Editado por "The International City Managers' Association" — Chicago, Illinois.

ÍNDICE DA MATÉRIA JÁ PUBLICADA

	Mês	Pág.		Mês	Pág.	
Por que êste livro?	Set.	53	5	(d) Classificação das vias	Out.	19
Advertência (sôbre a terminologia adotada)	"		6	Vias arteriais	"	19
CAPÍTULO I — INTRODUÇÃO				Vias subarteriais	"	21
1 — A REALIDADE PRESENTE —	"		7	Vias secundárias ou locais ..	"	21
2 — O QUE E' NECESSÁRIO FAZER —	"		7	Conclusão	"	21
CAPÍTULO II — PLANEJAMENTO				(2) As paradas e os estacionamentos	Nov.	5
1 — INTRODUÇÃO —	"		8	(a) Relacionados com as artérias e subartérias	"	5
2 — FUNDAMENTOS DO MODERNO PLANEJAMENTO DAS CIDADES —	"		11	(b) Relacionados com as vias locais	"	5
3 — A CIDADE MODERNA (PLANEJAMENTO IDEAL)	Out.		5	(c) As paradas	"	5
a. AS EXIGÊNCIAS FUNCIONAIS DO TRÁFEGO				(d) Os estacionamentos de curta duração	"	6
(1) O que a circulação exige	"		5	Formas de estacionamento junto ao meio-fio	"	10
(2) O que o embarque e desembarque ou a carga e descarga exigem ..	"		6	Medidores de estacionamento ..	"	10
(3) O que o estacionamento de veículos exige	"		6	Zonas de carga e descarga na via pública	"	11
b. COMO ATENDER ÀS EXIGÊNCIAS FUNCIONAIS DO TRÁFEGO				(e) Os estacionamentos de longa duração	"	11
(1) Circulação versus paradas	"		6	Projetos de locais de estacionamento ..	"	14
(a) Necessidades dos veículos ..	"		6	Escolha de local	"	16
Canal de tráfego — Suas características ..	"		7	Simplex pátios	"	16
Vias locais — Suas características ..	"		12	Construções especiais:		
(b) Necessidades dos ciclistas e dos pequenos veículos	"		13	[1] Superposição inclinada ..	"	16
(c) Necessidades dos pedestres ..	"		13	[2] Aproveitamento do desnível natural	"	16
				[3] Plataforma rotativa	"	16
				[4] Plataforma rolante	"	16

	Mês	Pág.		Mês	Pág.
Garagens subterrâneas ou em andares acima do nível do solo:			(4) Tipos e técnica de sinalização luminosa	Fev.	10
[1] Generalidades	Dez.	5	(a) Tipos		
[2] Garagem padrão	"	6	[1] Sinais operados manualmente	"	10
[3] Garagens de sistema mecânico	"	6	[2] Sinais automáticos	"	10
[4] As rampas	"	7	[3] Sinais automáticos controláveis	"	11
(f) Carga e descarga — Disponibilidades fora das vias públicas	"	7	[4] Sinais atuados por veículos	"	11
Projetos para disponibilidades de carga e descarga fora das vias públicas	"	7	[5] Sinais operados por pedestres	"	12
Exigências no código de obras	"	8	[6] Sistema de abertura simultânea	"	12
4 — O ZONEAMENTO E A DISPOSIÇÃO DAS VIAS —	"	9	[7] Sistema de abertura alternada	"	12
a. PLANEJAMENTO DAS CIDADES — SUAS LINHAS MESTRAS	"	9	[8] Sistema de simples abertura progressiva	"	12
b. IDÉIAS PRINCIPAIS QUE NORTEIAM O ZONEAMENTO	"	10	[9] Sistema de abertura progressiva flexível	"	13
c. IDÉIAS PRINCIPAIS QUE NORTEIAM AS COMUNICAÇÕES	"	10	(b) Técnica de sinalização		
d. DISPOSIÇÃO DAS VIAS NO PLANEJAMENTO DAS CIDADES	"	11	[1] Respeito à padronização	"	13
5 — PLANO FUNDAMENTAL PARA TODO O PAÍS	"	12	[2] Disposição da sinalização	"	15
Disposição das vias na zona rural ou através do Campo	"	12	[3] Marcação dos cruzamentos	"	17
CAPÍTULO III — O PLANEJAMENTO DINÂMICO DO TRÁFEGO	Jan./54	5	[4] Estudos fundamentais para a sinalização	"	18
1 — CONSIDERAÇÕES GERAIS	"	5	[5] Fixação do tempo dos ciclos	"	19
2 — CIRCULAÇÃO	"	5	[6] Como programar os sistemas coordenados	"	23
a. DIREÇÃO E CONTRÔLE DO TRÁFEGO — REGRAS, SINALIZAÇÃO E POLÍCIA	"	13	(5) Sinalização auxiliar	Mar.	5
(1) Introdução	"	13	(a) Pisca-pisca	"	5
(2) Noções fundamentais	"	14	(b) Sinais de direção e controle de filas de tráfego	"	6
(a) Tráfego que se cruza no mesmo nível	"	14	(c) Sinais de tráfego de pontes giratórias ou levadiças	"	6
Conflitos entre veículos	"	14	(d) Sinais para alertar a aproximação dos trens nos cruzamentos rodo-ferroviários	"	6
Conflitos entre veículos e pedestres	"	17	(6) Quando, onde e que sinalização se impõe necessária	"	6
(b) Tráfego que circula na mesma direção, num só sentido ou em sentidos opostos	Fev.	5	(a) Trata-se de sinalização que poderá funcionar isoladamente ou é preciso incorporá-la a um sistema coordenado?	"	7
(3) Vantagens e desvantagens da sinalização e da polícia	"	8	(b) Para funcionar isoladamente recomenda-se a sinalização em estudo?	"	7
(a) Considerações preliminares	"	8	(c) A boa coordenação do sistema visado exige a instalação ou desaconselha o funcionamento da sinalização no local?	"	9
(b) Vantagens dos sinais automáticos sobre os sinais manuais dos policiais	"	8	(d) E' o caso de apelar para o regime de pisca-pisca?	"	10
(c) Desvantagens dos sinais luminosos acionados manualmente sobre os operados automaticamente	"	9	(e) Convém instalar sinais pisca-pisca?	"	10
(d) Desvantagens dos sinais sobre os policiais	"	9	(f) Recomenda-se a instalação de sinais dos tipos atuados por veículos e operados por pedestres?	"	10
(e) Influência da sinalização e da polícia dirigindo e controlando o tráfego nos cruzamentos, do ponto de vista dos acidentes de tráfego	"	9	(g) Sinais especiais para pedestres precisam ser instalados?	"	11
			(7) Como arranjar ou acomodar os tempos em que se dividem os ciclos	"	12

	Mês	Pág.		Mês	Pág.
b. APROVEITAMENTO DAS VIAS			4 — CARGA E DESCARGA DE MATERIAL	Abr.	7
(1) Vias preferenciais	Mar.	17	5 — ESTACIONAMENTO DE VEÍCULOS	"	10
(2) Especialização de mãos	"	18	6 — PLANOS ESPECIAIS DE TRÁFEGO PARA ATENDER A GRANDES FESTIVIDADES PÚBLICAS	"	14
(3) Filas reversíveis	"	21	7 — RELAÇÕES PÚBLICAS	"	16
(4) Limites de velocidade	"	22	8 — PRINCÍPIOS QUE DEVEM NORTEAR OS PLANEJAMENTOS DINÂMICOS	"	17
3 — EMBARQUE E DESEMBARQUE DE PASSAGEIROS	Abr.	5			
a. APRECIACÕES GERAIS	"	5			
b. VIAS COM BONDES EM DOIS SENTIDOS	"	5			
c. PARADAS DE ÔNIBUS	"	6			