

Tráfego e Transporte nas Preocupações Municipais

GERALDO DE MENEZES CÔRTEZ

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

INTRODUÇÃO

A VIDA da comunidade moderna cada vez mais depende dos transportes, e, dentre seus diferentes meios, nenhum como o motorizado está, atualmente, tão de perto ligado à vida de todo e qualquer município. Por isso, o transporte e o tráfego motorizados merecem uma atenção tódá especial, do duplo ponto de visto de eficiência e de segurança.

A eficiência e a segurança do tráfego motorizado dependem, antes de tudo, da conveniente aplicação de uma técnica científica nova, no desenvolvimento das cidades e de todo o sistema de intercomunicações rodoviárias, inclusive na zona rural. A dificuldade para os municípios reside, então, no fato de que precisam dispor de técnicos conhecedores da moderna ciência do tráfego, contando além disso com uma adequada organização a seu serviço.

O fato de a ciência do tráfego ser muito moderna, de serem raros os livros técnicos, principalmente em nossa língua, o fato de os currículos universitários de engenharia e de arquitetura não cobrirem convenientemente os indispensáveis ensinamentos no tocante à repercussão do tráfego motorizado sôbre o urbanismo, nem tão pouco ao que hoje se entende por engenharia do tráfego, o fato de serem incipientes no Brasil os cursos de extensão universitária para engenheiros e arquitetos, nos quais aquelas noções precisam ser sistematizadas, ensinadas e aprendidas, o fato, finalmente, de ser reduzidíssimo o número de engenheiros e arquitetos de que dispõe o País, constituem razões, ou melhor, limitações a considerar, se queremos que os 1.950 municípios brasileiros possam, a contento, resolver êsse problema.

Na realidade, não dispomos de número suficiente de técnicos que possam em cada município resolver os problemas de urbanismo e de engenharia do tráfego. E, ainda que houvesse tal disponibilidade, grande número de municípios não estaria em condições financeiras capazes de incluir em seus quadros de funcionários permanentes, técnicos dessa categoria. Por outro lado, em muitos casos, não se recomendaria mesmo a admissão ou contrato de técnicos para um trabalho permanente, já que, realizado determinado número de

projetos, não haveria serviço para êles, durante largo espaço de tempo, principalmente em pequenas comunidades, e, portanto, a admissão ou o contrato, naquela condição, tornar-se-ia economicamente desaconselhável.

Se fizermos um levantamento da realidade municipal brasileira, veremos como são raros os municípios que podem contar com engenheiros, no quadro de seus servidores. No Estado da Paraíba, por exemplo, em 1952, só o Município de Campina Grande possuía, no quadro de servidores, um jovem engenheiro. Nem o Município da capital do Estado contava com tal disponibilidade. Ora, a falta de técnicos é a principal responsável pelo crescimento desordenado das vilas e das cidades, causa de muitos males, que, em sua maior parte, se vão agravando sucessivamente e dificultando, cada vez mais, as boas soluções futuras. Vias de características e disposição completamente incompatíveis com as necessidades de eficiência do tráfego e de segurança do público continuam a ser projetadas e executadas, fundamentalmente por falta de conhecimento técnico da questão. A necessária e devida atenção, quanto às medidas capazes de satisfazer às funções de carga e descarga de mercadorias, de embarque e desembarque de passageiros e de estacionamento de veículos também não é dispensada pelos responsáveis em cada comunidade, porque não se deram conta de que são questões novas e graves. Questões graves pela magnitude do crescente tráfego motorizado e pelo aumento rápido das concentrações humanas e cuja solução depende de medidas bem diversas das que vêm sendo tomadas até agora.

Tudo depende então, antes de mais nada, do reconhecimento dessa realidade e reside na obtenção de fórmulas capazes de superar a crise da falta de elementos técnicos, com a presteza que o problema exige. Evidentemente, que não podemos optar pela solução simplista de formar técnicos em número suficiente para atender a todos os municípios ao mesmo tempo, porque a natureza não dá saltos e os técnicos surgirão progressivamente e jamais da noite para o dia. Tão pouco podemos esperar, que a assistência técnica só seja possível a um município, no dia em que sua receita comportar contrato ou admissão de servidores especializados em caráter permanente.

Apresentamos duas soluções, que longe de se excluírem mutuamente, podem ser com vantagens adotadas para uma ação conjunta:

INSTITUTO E COMISSÕES DE URBANISMO E TRÁFEGO

Solução A — A criação de um ou mais Institutos de urbanismo e tráfego se nos afigura medida de grande alcance e mesmo indispensável.

Instituto que precisa ser constituído de forma a poder bem desempenhar o duplo papel:

- de formar ou aperfeiçoar técnicos;
- e de prestar assistência técnica a quantos dela necessitem, especialmente os diversos municípios brasileiros.

Não fôsse a vasta extensão territorial e um único Instituto se recomendaria, pois a concentração, sobre ser indiscutível vantagem do ponto de vista econômico, só poderia ser benéfica aos esforços conjuntos dos técnicos e dos estudiosos, aí reunidos num só local para as consultas, trocas de informações e discussões, já que uma das características e necessidades do Instituto é funcionar como órgão de estudos e pesquisas continuadas, no campo das atividades correlacionadas com o desenvolvimento da ciência do tráfego. A facilidade de movimentação das equipes de técnicos chamadas a estudar, a aconselhar e a resolver os problemas em todos os recantos do território brasileiro e a economia de tempo advinda daquela própria facilidade, certamente justificam a criação de mais de um Instituto, cujo número não deve contudo ser exagerado. Pelo menos um Instituto em Recife e outro em São Paulo seriam recomendáveis, mas não se justificaria o exagêro de ter um por Estado.

Sem descermos a grandes detalhes que não teriam oportunidade neste artigo, tais Institutos devem ser constituídos de dois grandes Departamentos: um de estudos, planos e projetos e outro de ensino, além de um terceiro, que poderíamos chamar de administração para suprir às necessidades daqueles.

O Departamento de estudos, planos e projetos constituiria a verdadeira equipe de técnicos, destinada a manter-se em constante atividade de pesquisa, no campo do tráfego motorizado e das questões correlatas, e sempre em condições de atender às solicitações das diversas municipalidades, para a solução de seus problemas de desenvolvimento urbanístico, de engenharia do tráfego e de organização dos transportes urbanos e rurais.

O Departamento de ensino seria destinado, como seu próprio nome indica, a preparar e a aperfeiçoar técnicos. A especialização dos conhecimentos científicos a que o tráfego motorizado conduz exige que este Departamento prepare e ministre diferentes cursos: alguns de formação e outros considerados como de especialização ou de extensão universitária. A título de ilustração, há interesse que o Instituto promova os seguintes cursos de importância e duração bem diferentes, como

diversas são as características daqueles a que se destinam e as finalidades que visam:

- Curso de urbanismo, do ponto de vista tráfego.
- Curso de engenharia de tráfego, incluindo o censo do tráfego.
- Curso de organização e operação dos transportes motorizados.
- Curso especial sobre sinalização de tráfego.
- Curso de polícia de tráfego, incluindo a perícia dos acidentes de tráfego.
- Cursos de administração e orientação para a eficiência dos organismos policiais, das vistorias e perícias técnicas e da administração da justiça.
- Cursos especiais visando a educação do tráfego (formação de motoristas e principalmente de instruções para escolas-padrão, orientação para as campanhas educativas a serem desenvolvidas em cada comunidade, e divulgação de normas e condutas administrativas padronizadas em proveito dos processos educativos).

A responsabilidade pela doutrina professada no Departamento de Ensino cabe ao outro Departamento (de estudos, planos e projetos), donde a íntima ligação que deve existir entre êles. Os casos concretos, que este último Departamento enfrenta, constituem excelente material para a instrução objetiva do Departamento de Ensino.

O Departamento de Administração suprirá tôdas as necessidades materiais daqueles dois Departamentos, não só na sede do Instituto como nos casos de execução de trabalhos especializados que o Departamento de estudos, planos e projetos tenha que realizar em municipalidades longe da sede, como, por exemplo, instalação de sinalização de tráfego por elas contratada. Para isto disporá não só de material, como de pessoal especializado, para o atendimento de tais serviços. As equipes para os levantamentos de tráfego pertencem também ao Departamento de Administração, embora sejam empregadas pelo e em proveito do Departamento de Estudos.

Como vemos a assistência prestada aos municípios e a criação dos Institutos de Urbanismo e Tráfego?

O ideal é que a assistência seja solicitada espontaneamente pelo Prefeito interessado. Mas, para que surjam aquelas solicitações, não desconhecemos que há necessidade de despertar a consciência da importância dos problemas de tráfego e a convicção de que só a técnica será capaz de impedir que surjam preocupações ou de resolver a contento as já existentes e, finalmente, é preciso que haja confiança no Instituto que se propõe a resolver tais questões. Por isso é preciso desenvolver desde o início das atividades do Instituto um programa de esclarecimento da opinião pública para criar ou desenvolver a confiança na técnica para a solução dos problemas do tráfego, que gerará o desejo, senão mesmo o anseio, por sua aplicação em cada comunidade.

Vencida essa etapa inicial, os bons trabalhos do Instituto e os resultados alcançados serão as melhores recomendações para que outros Prefeitos sucessivamente recorram à assistência técnica que o Instituto estará aparelhado a prestar, em condições de eficiência e de economia que outros não estarão em condições de fazê-lo. Convém lembrar que o Instituto, tendo uma elevada missão social a cumprir, não agirá como empresa comercial, mas deverá cobrar os serviços que realizar, para que seus recursos não se esgotem, ao contrário, se reforcem com novas receitas possibilitadoras do desenvolvimento indispensável.

Se já existe o reconhecimento generalizado de que a prosperidade e a felicidade do povo de cada cidade e das comunidades rurais, do ponto de vista tráfego motorizado, estão a depender da aplicação de conhecimentos técnicos novos e que a melhor forma de obtê-las é através do Instituto, nada mais simples do que sua criação e funcionamento. De fato, se os responsáveis pelos 1.950 municípios brasileiros, ou mesmo por um considerável número deles, estiverem convencidos do que aqui se disse é o caso de decidirem, num Congresso de municípios, reservarem uma pequena parcela de sua receita e com êsse fundo criarem um Instituto para assisti-los tecnicamente.

Mas, se aquela vontade ainda não existe, cabe à União, no meu modo de entender de cidadão, com ou sem a cooperação dos Estados, o dever de promover a criação de um Instituto, cuja necessidade ressaltamos. Até mesmo um movimento e uma demonstração de solidariedade social, da parte dos detentores dos grandes capitais, seria capaz de mobilizar os fundos indispensáveis para fazer nascer os daqueles Institutos. Assim, o problema está focalizado mais uma vez e a solução indicada em suas grandes linhas. Esperamos que Prefeitos, Vereadores, Governadores e Deputados Estaduais, Congressistas Federais, Responsáveis por grandes empresas particulares e, finalmente, os mais influentes elementos nos destinos do País, apoiem a idéia, aperfeiçoem-na e proporcionem os meios indispensáveis, para que nossas Cidades possam sair do atual quadro absurdo que nos apresentam, de completo desajustamento às necessidades da vida neste "século motorizado". Desajustamento aliás, que, dia a dia, se vem agravando com a transformação de vilas em cidades e de crescimento destas, dentro de padrões inteiramente errados e que só uma técnica nova e já consagrada, mas pouco conhecida, é capaz de corrigir.

Solução B — Na falta de Institutos como os referidos na solução A, ou mesmo para auxiliar o trabalho deles, que não poderão, ao mesmo tempo, atender a todos os municípios interessados ou necessitados de assistência técnica, mais ou menos urgente, convém que os Estados e, em certos casos, a União organizem comissões de técnicos para prestar a assistência eventual ou periódica que se tornar necessária. Foi esta aliás a solução sugerida ao Senhor Ministro José Américo de Almeida, então Governador da Paraíba, quando lá estive, a seu convite, para estudar o problema do tráfego

e propor medidas para melhorar sua eficiência e aumentar as condições de segurança, naquela União da Federação.

A solução de criar Comissões técnicas para assistência aos Municípios, não é nova, nem original; por exemplo: o Rio Grande do Sul já a adotou em sua Secretaria de Viação e, entre os que a recomendam como meio de poder atender aos diversos problemas dos Municípios que exigem conhecimentos técnicos especializados, podemos citar o General Juarez Távora. Mas tais Comissões não poderão dispensar o papel de órgão orientador e de pesquisa que um ou mais Institutos de Urbanismo e Tráfego precisam desempenhar.

A ciência do tráfego precisa ser aplicada e os conhecimentos técnicos, cada vez mais, necessitam de reajustamentos e de atualizações. Não devemos esquecer que a constituição de comissões com engenheiros não especializados e não atualizados estará longe de corresponder aos objetivos que se têm em vista.

Organizar comissões em cada Estado, com elementos especializados, formados ou orientados pelos Institutos, será a solução recomendável no futuro e na medida das disponibilidades de pessoal técnico, para que o Instituto se possa concentrar nos casos mais graves e complexos, deixando que as Comissões tomem a si os encargos das soluções mais simples.

Enquanto inexistem os desejados Institutos, não resta dúvida que as Comissões constituídas de engenheiros, ainda que não especializados, mas entusiasmados e com vontade de estudar e de aplicar a nova técnica, poderão prestar excelentes serviços e, pela possibilidade de pronta aplicação, devem ser providenciadas com a máxima urgência. O Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e seus correspondentes Estaduais possuem excelente corpo de engenheiros e de arquitetos, muitos que se têm especializado e acompanhado a evolução dos conhecimentos rodovários graças à capacidade autodidata e outros, embora em pequeno número, que já tiveram o ensejo de fazer cursos de extensão universitária sobre urbanismo e tráfego no exterior, especialmente nos Estados Unidos. Por tudo isso, seria mais um excelente serviço que o D.N.E.R. prestaria ao País a constituição de Comissões técnicas para, dentro de determinadas Regiões ou Estados, assistirem os diversos Municípios na solução de seus problemas correlacionados com o tráfego. Naturalmente que nem todos podem ser atendidos ao mesmo tempo, mas para isto existem as racionais ordens de prioridade. Não é preciso que o serviço seja gratuito, ao contrário, julgo que as municipalidades devem custeá-los, o que possibilitará a ampliação do número de Comissões e a melhoria de seus recursos técnicos.

ENGENHARIA DO TRÁFEGO E POLÍCIA

O policiamento do tráfego é uma das missões da Polícia e esta deve ser estadual, mas conservar a Polícia com os encargos de decidir sobre questões de engenharia do tráfego é um absurdo. Basta

que se atente para o que é engenharia do tráfego, para nos convenceremos de que essa competência precisa sair do setor policial e passar para as atribuições municipais.

A engenharia do tráfego compete: decidir sobre o sentido e o regime de circulação das vias públicas; sinalizá-las; regular as questões de carga e descarga, de embarque e desembarque de passageiros, e de estacionamento de veículos nos diversos logradouros públicos. Quando a engenharia projeta as vias e suas disposições, quando decide sobre os gabaritos e outras condições a que as construções particulares devem satisfazer, logicamente objetiva como tudo isto poderá atender às clássicas e essenciais *funções do tráfego*. Não é razoável que a Polícia, que não pôde influir naquelas decisões venha depois, por exemplo: estabelecer sentido único de circulação numa via projetada para sentido duplo e vice-versa; proibir o estacionamento ou a carga e descarga em locais onde a engenharia responsável decidiu proporcioná-los etc.

Pontos de embarque e desembarque de passageiros e itinerários dos meios de transporte coletivo são fundamentais na organização dos transportes urbanos; então, se esta responsabilidade é da municipalidade, como justificar que caiba à Polícia decidir afinal sobre tais questões, como vem ocorrendo no Brasil?

Normalmente a Polícia não dispõe de engenheiros, isto é, dos elementos indispensáveis para cuidar daqueles problemas com a eficiência desejada, e não devemos hipertrofiá-la desenvolvendo, dentro de seu organismo, elevado corpo de engenheiros de tráfego. Constitui verdadeiro absurdo atribuir a responsabilidade pelo desenvolvimento físico das cidades e vilas ao Município correspondente e considerar a Polícia como competente para decidir quanto à utilização de seus logradouros públicos. Quanto mais integrada estiver a engenharia que planeja, projeta e constrói os logradouros públicos e que prevê, organiza e disciplina o crescimento físico da cidade, com a engenharia que finalmente ajusta e organiza a utilização daqueles logradouros, melhor será. Muitos dos erros, do ponto de vista tráfego, que hoje notamos nas vias públicas de nossas cidades, decorrem do divórcio existente entre o engenheiro que projeta e constrói a obra e a decisão sobre sua utilização efetiva. Por tôdas essas razões que sinteticamente recordamos, todos os assuntos de engenharia de tráfego devem ser da responsabilidade integral do Município, cabendo à Polícia estadual zelar pela fiel observância do que a engenharia decidiu, entre muitas das importantes atribuições policiais que não precisamos discriminar, por fugir ao objeto deste artigo.

CAMPANHAS EDUCATIVAS DE TRÁFEGO

São tão alarmantes os acidentes nas cidades de considerável tráfego motorizado, que não bastam as providências de engenharia, principalmente porque demoradas e sempre incompletas, e nem é suficiente a ação da Polícia; há necessidade de

educar os motoristas e os pedestres, isto é, o povo. Não resta dúvida que a Polícia desempenha um papel importante no processo educativo, mas há muito o que fazer fora do que a ela compete. É preciso ensinar às crianças a se conduzirem nas vias públicas; é preciso indicar aos adultos a forma de utilizarem as vias em segurança e de lembrá-lhes as regras estabelecidas para dirimir os conflitos dos veículos e de pedestres, sempre que estes precisam cruzar a pista das ruas ou avenidas, e é preciso manter os motoristas em constante atualização de conhecimentos, apelar para seus bons sentimentos e influir em sua conduta, através de uma inteligente ação psicológica. Para isto é preciso desenvolver uma extensa campanha educativa, de ação continuada. Cada comunidade deve organizar a sua campanha, cabendo ao Poder Público incentivá-las e orientá-las. Tais campanhas só produzem reais efeitos se bem dirigidas, suficientemente vigorosas e persistentes. A consciência do dever de solidariedade social do cidadão bem formado mobilizará inteligência e recursos para tais campanhas, cuja orientação técnica pode, vantajosamente, ser solicitada por exemplo à Associação Brasileira para a Prevenção de Acidentes.

ORGANIZAÇÃO DOS TRANSPORTES

Os transportes urbanos e da zona rural são vitais para o povo; sua boa organização, base de eficiência e segurança, deve constituir preocupação máxima dos responsáveis pelos destinos de cada município. Não se deve esperar que as condições de transporte se agravem, para atacar o problema como a técnica recomenda. É preciso que, desde o início do desenvolvimento de uma comunidade, se cuide de preservar os transportes de uma série de vícios, que comprometam irremediavelmente ou pelo menos, dificultam as boas soluções futuras. Os principais conselhos, que devem ser levados em consideração, podem ser assim resumidos:

— A concorrência, tão desejada e útil na economia liberal, não é a melhor solução para a organização dos transportes.

— A concentração e não a multiplicidade de empresas transportadoras é sempre recomendável, porque permite tirar-se o máximo partido da lei das compensações, oferecendo ao público a mesma qualidade de transporte e pelo mesmo preço. A quem é transportado não interessa se o transportador está, no momento, perdendo ou ganhando e este só se conformará em realizar viagens não vantajosas se, em compensação e ao mesmo tempo, for capaz de auferir lucro em outras e se for bem fiscalizado pelo Poder Público, quanto àquela obrigação.

— A tendência para a multiplicidade de preços, critério de tarifa quilométrica, deve ser muito refreada, pois o preço único, bem calculado, levando na devida conta a lei das compensações, via de regra tem um alcance social mais amplo, visto que proporciona aos que moram mais distante do Centro, "aos menos favorecidos pela sorte", um transporte pelo mesmo preço daqueles com que contam

os que habitam nos bairros mais elegantes e próximos da parte vital das Cidades.

— Teòricamente, a melhor solução é a do monopólio municipal ou estatal. Não tendo objetivo comercial, a entidade ou organização para tal fim criada fica em condições de oferecer a tôda a coletividade, o melhor transporte e pelo menor preço. Mas existem em tais empreendimentos estatais o perigo da corrupção, da má burocracia e da falta de recursos financeiros adequados, para fazer frente à expansão que se torna necessária ao acompanhamento do ritmo crescente das cidades. Este último aspecto é um dos que mais merece a nossa atenção no Brasil, devido à fase de desenvolvimento econômico em que nos encontramos, sabido que é o grande salto demográfico que a história das cidades do Mundo acusa corresponder ao surto industrial local.

Uma forma conciliatória e conveniente parece-nos residir na empresa de economia mista, em que o Município pode ter seu olho fiscal, mas em que a Direção técnica ou parte substancial dela deve ser entregue aos Capitais particulares que se associaram. Inclusive tal solução tem o mérito de remover o sério inconveniente de descontinuidade

administrativa tão observado em muitas das empresas estatais, para não dizer em quase tôdas elas.

— Nada é mais nocivo para os transportes coletivos que permitir o regime de exploração individual, em que cada motorista é o dono ou o interessado direto na fêria do veículo que conduz. Admitindo ou partindo dêste sistema operacional, o povo nunca chegará a ter transportes regulares e seguros, isto é, transporte de boa qualidade. Os lotações ou micro-ônibus estão proliferando em nossas Cidades, só trabalham nas horas boas de acúmulo de passageiros, durante as quais retiram dos ônibus, trolley-bus e bondes, pertencentes às empresas sujeitas a cumprir horários segundo os contratos firmados com a Municipalidade, os passageiros que lhes proporcionariam lucros compensadores dos *deficits* das horas más. Resultado: matam aquelas empresas de transporte regular ou afugentam os capitais, dificultando ou retardando seu desenvolvimento. Com tal política o serviço de transportes, especialmente de ônibus, dia a dia ficará pior e o povo não percebe, inclusive porque, aparentemente, o lotação ou micro-ônibus se lhe afigura um excelente meio de transporte, mais rápido e mais confortável que o ônibus. ...