Acidentes de Tráfego no Rio de Janeiro

Causas e Prevenção

HILTON JESUS GADRET (Engenheiro da Prefeitura do D.F.)

DATA da aurora da civilização a descoberta e o uso da roda.

Foi uma das primeiras grandes conquistas do engenho humano. A roda proporcionou o veículo. O veículo permitiu a expansão das cidades. As cidades, tornadas maiores, exigiram mais e mais veículos; criaram-se então os problemas do tráfego.

Resolvê-los é uma das atribuições do urbanista, porque a circulação nas cidades é a Dinâmica do Urbanismo. Se a essência da própria vida é o movimento, o funcionamento de uma cidade depende primordialmente do tráfego de veículos e de pedestres.

Há a distinguir, no estudo do Tráfego uma série de conceitos que definem condições para a sua melhor eficiência: a capacidade, a potência de tráfego, a velocidade de escoamento, a segurança.

E' a esta última condição que se refere o presente estudo.

Podemos definir a segurança como sendo o inverso do número de acidentes ocorridos numa unidade de tempo.

É, portanto, uma grandeza de caráter estatístico, decorrente de medidas e contagens. O índice de segurança de um veículo serve para compará-lo com outros veículos de tipo diverso; o índice de segurança local, para comparar locais de idêntica qualificação.

Na comparação de cidades entre si, a segurança, ou o seu inverso, o número de acidentes, devem ser tomados em relação à população, ao número de veículos, e, para alguns efeitos, à distância percorrida pelos mesmos.

E' de esperar-se que cidades com maior população e maior número de veículos apresentem maior incidência de acidentes de tráfego. Mas, como essas ocorrências podem ser reduzidas com a organização, a disciplina e a repressão dos erros, encontramos índices fortemente discordantes em cidades equivalentes.

Os quadros estatísticos comparativos dão uma triste proeminência à nossa cidade do Rio de Janeiro. Não chego a afirmar que, em números absolutos, é a cidade onde mais se mata e estropia em acidentes de tráfego, mas, até onde pude investigar, não encontrei, tampouco, dados que me permitam constatar o contrário.

Eis um dos quadros que cotejam os acidentes entre cidades de número aproximado de habitantes nos Estados Unidos e o Rio de Janeiro.

ANO DE 1949

CIDADE	POPULAÇÃO (milhões)	N.º DE VEÍCULOS (milhares)	MORTOS	MORTOS P/ MIL VEÍCULOS	MORTOS P/ MILHÃO DE HABITANTES	MORTOS P/ MIL VEÍCULOS EM CADA MILHÃO
	P	V	M	M/V	M/P	M/PV
Detroit. Los Angeles. Filadelfia. Rio de Janeiro.	1.9 2.0 2.1 2.3	843 797 356 71	183 269 153 304	0.217 0.338 0.430 4.275	96 134 73 132	0.114 0.169 0.205 1.860

Os números figurando nas três primeiras colunas dêsse quadro constam do relatório de dois peritos norte-americanos em assuntos de tráfego urbano, os Srs. G. Charlesworth e R. L. Moore, comissionados pela ONU para estudar o problema de sua especialidade no Rio de Janeiro e propor ao Govêrno as medidas que julgassem neces-

sárias. As demais colunas são interpretativas e representam relações.

Vemos que, no Rio de Janeiro, 71.000 veículos, em 1949, causaram a morte de 304 pessoas, ao passo que, em Los Angeles, a segunda colocada, para 797.000 veículos houve 269 óbitos e em

Detroit, 843.000 foram responsáveis apenas por 183 mortes.

Relativamente à população (última coluna), o número de mortes por veículo foi 11,5 vêzes maior no Rio que nas cidades americanas, tomadas em conjunto.

Para o Rio de Janeiro, porém, temos dados atuais:

P V M M/V M/P M/PV Rio de Janeiro 2.6 102 479 4.700 166 1.810 (1953)

O índice de mortandade por 1.000 veículos por milhão de habitantes desceu ligeiramente em relação a 1949, mas ainda está nove vêzes maior do que a cidade americana de menor índice de segurança entre as três citadas.

Comparemos agora, com Chicago:

P V M M/V M/P M/PV Chicago 3.6 1180 430 0.365 119 1.010

Chicago, conhecida como a cidade americana onde mais se morre de acidentes de tráfego, com 1.180.000 veículos, apresenta um número de óbitos de 430 anuais, enquanto o Rio, com menos da décima parte daquele número sofre a perda de 479 cidadãos.

Em Chicago os veículos (vide 4.ª coluna) matam 13 vêzes menos que no Rio, embora a sua população supere a nossa em 1.000.000 de habitantes.

Não nos esqueçamos que para cada morto em acidente de tráfego, as estatísticas contam cêrca de 50 a 60 feridos, o que pode dar uma idéia do número de colisões e atropelamentos que ocorrem normalmente na nossa cidade.

Evidentemente, aigo está errado no Rio de Janeiro. Os autores do relatório criticam muitas deficiências e falhas na organização do nosso tráfego e apontam, como não poderiam deixar de fazê-lo, a indisciplina e a falta de educação dos condutores de veículos como uma das causas responsáveis pelo fenômeno. Fazem-nos nos seguintes têrmos:

"We have referred to the need for improving driver behaviour by increasing the courtesy and consideration due to the other road users, particularly pedestrians".

Contudo, não acentuam, como me proponho a fazer, a importância dessa constatação. Pois, se não é a única, é, evidentemente a principal de tôdas as causas.

DESEDUCAÇÃO DOS MOTORISTAS

Os motoristas têm a estranha concepção de que as ruas da cidade foram traçadas e pavimentadas para seu uso exclusivo. Consideram qualquer interferência ou retardamento impôsto à marcha do seu veículo como um esbulho do seu incontestável direito. Um pedestre que precise

atravessar uma rua deve fazê-lo ao seu próprio risco. Assim pensam os motoristas, que nunca perdem a oportunidade de o demonstrar eloquentemente.

Se ao longe divisam um pedestre fazendo a travessia, instintivamente aceleram o seu veículo para obrigá-lo a correr. Irritam-se quando não conseguem intimidá-lo. Acham que os pedestres estão desafiando uma lei da natureza e merecem doestos e reprimendas as mais severas, que resumem, na melhor das hipóteses, o seu solene desprezo pelo vil pedestre que obriga um motorista ao incômodo de tomar cuidado para não atropelá-lo.

Se estão retidos por um sinal onde há pedestres cruzando, estão intimamente revoltados com a interrupção. O mínimo que fazem é acelerar o motor debreado para assustar o passante, que goza de uma das pouquíssimas oportunidades de atravessar em paz um logradouro muito movimentado. E, quando o sinal muda, não lhes interessa que haja pedestres que ainda não terminaram de passar; consideram apenas que o sinal "já está para êles" e avançam sem contemplação, dando escassa margem ao pedestre de se livrar por meio de uma corrida, ou deixando-o retido atarantado e em pânico entre os outros carros cujos condutores só pensam em recuperar os segundos perdidos em frente ao sinal vermelho.

Na maioria dos casos não usam a buzina para advertir e sim para assustar o pedestre, em tom recriminatório. Aproximam-se ao máximo, quando o percebem, desde longe, distraído; acionam o arco da buzina sùbitamente, quando já necessitam recorrer ao freio para não colhêr o infeliz.

Nos cruzamentos em que é permitido virar à direita ou à esquerda com o sinal aberto para a direção de origem, os motoristas simplesmente investem, acelerando na curva, contra o fluxo de pedestres que atravessam a via perpendicular, com o sinal verde para êles; e, com o direito do mais forte, abrem, fatalmente, os claros que precisam para completarem a curva e prosseguirem na nova direção.

E' de elementar bom senso que, nestes casos, deve haver prioridade absoluta para o pedestre, a não ser que se trate de um cruzamento provido de sinal com tempo para pedestres. Assim é nos Estados Unidos, onde essa norma é observada como um preceito religioso e assim também na maioria dos países europeus. Não se vê jamais nesses países um motorista, ao virar à direita (ou à esquerda, quando permitido) deixar de reduzir ao mínimo a velocidade do seu carro e mesmo pará-lo completamente sempre que haja - um único que seja — pedestre para atravessar. E se, nessas circunstâncias, um brasileiro como nós, eterno pedestre acovardado, hesita, pela fôrça do hábito, cria-se um impasse: carro e pedestre parados, cada qual esperando que o outro se disponha a avançar, até que êste último se dê conta que aquilo não é Brasil, que êle tem a preferência e, portanto, o dever de atravessar primeiro. O receio dos brasileiros que visitam os Estados Unidos ou a Europa é se acostumarem com a prioridade e modificarem seus reflexos, quando de volta ao Brasil, o que é altamente perigoso.

Não menos condenável é a atitude dos motoristas em relação a outros motoristas, se bem que, sob êsse aspecto já se possa observar um pouco mais de disciplina. Explica-se: no presente caso há equivalência de fôrças; uma colisão, mesmo pequena, representa prejuízo material; o veículo não tem a mesma elasticidade do pedestre e o motorista sabe que maiores precauções deverá tomar antes que o perigo se torne iminente; então, deixa de agir o complexo de superioridade: o condutor de um veículo reconhece no outro igualdade de direitos de usar a rua, ao contrário do que se dá em relação a um pedestre.

Mas, nas emergências, observa-se a mesma falta de educação cívica: os impropérios se cruzam àsperamente tôda vez que uma infeliz manobra de um obriga o outro a uma reação inesperada.

A preocupação de passar à frente numa torrente normal de tráfego já se observa menos frequentemente; mas, no caso de uma paralisação, o que fatalmente acontece é um recém-chegado à cauda de uma fila bloqueada desviar-se para a esquerda, ultrapassar num jato todos os veículos que, disciplinadamente esperam que a situação se resolva, para irem forçar a passagem na cabeça da fila. O resultado é, quase sempre, agravarem o congestionamento porque bloqueiam também a contramão, impedindo aquilo que seria a solução do impasse em poucos segundos: o escoamento dos veículos da mão contrária. Os próprios culpados o compreendem. Que os faz, então, agir contra o interêsse geral?

Egoísmo e vaidade são os móveis dêsses verdadeiros crimes contra a educação no tráfego: egoísmo dos que só desejam se ver livres individualmente duma dificuldade, não importando o sacrifício do direito alheio; vaidade de serem "os tais" que resolvem, em proveito próprio, as situações críticas com esperteza e habilidade.

Outro êrro do pseudo "bom" motorista é imaginar que as reações dos outros motoristas são instantâneos. Não lhes ocorre que êstes possam ser menos hábeis, menos experimentados e a margem que deixam para emergências, é, muitas vêzes, insignificante para evitar um desastre. Nessas eventualidades, enchem-se de razões, esquecendo-se de que maior culpado não é o que deixou de fazer aquilo que êle, motorista experimentado, faria se estivesse em seu lugar, mas o que preparou uma situação equivalente a um verdadeiro teste de habilidade no qual o outro fracassou.

Expus alguns dos gravíssimos erros de comportamento no trânsito no Rio de Janeiro. De tal modo estão arraigados nos nossos costumes e tolerados, que se tornam bem mais maléficos do que outros defeitos reconhecidos por todos e pela maioria evitados.

As consequências dêsses desacertos não se refletem somente nas colunas negras das estatísticas onde se alinham os números de mortos, feridos e mutilados da batalha do trânsito. Há também uma influência perniciosa sôbre a saúde mental da população: as psicoses e neuroses dos moradores da cidade têm, na tensão contínua a que são submetidos, uma das suas causas principais. Os cardíacos, especialmente, têm a sua vida abreviada e, não raro, interrompida abrutamente pelos sustos e intranquilidades a que estão expostos.

SUGESTÕES E COMENTÁRIOS

Até certo ponto podem ser evitados êsses malefícios. As medidas abaixo propostas decorrem tão naturalmente da observação crítica do fenômeno, sua necessidade é tão evidente, que chega a ser estranhável não haverem ocorrido às autoridades responsáveis.

- I Incluir no Código de Trânsito, entre as infrações previstas, aquelas, até então toleradas, consistentes em desrespeito às boas normas de conduta, por parte dos motoristas.
- II Adotar uma série de medidas, no planejamento geral do tráfego, que dêem maior consideração ao direito do pedestre.
- III Promover uma campanha insistente e bem orientada, de educação dos motoristas.
- IV Promover a fiscalização eficiente das normas estabelecidas.
- V Punir efetiva e inflexivelmente os infratores.

Passemos a detalhar cada uma das medidas propostas e a tecer considerações sôbre os cinco itens dêste programa.

INFRAÇÕES À EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO

Limitar-nos-emos à capitulação das faltas que me ocorrem e que, como muitas outras que poderão ser lembradas, constituem desrespeito aos pedestres, passageiros ou a outros motoristas.

Assinalaremos com um G as que consideremos graves e com M G as muito graves, porque põem em risco a vida de terceiros.

- Não dar prioridade ao pedestre quando esta lhe cabe
 M G.
- Assustar o pedestre com buzinada intempestiva, exceto quando fôr necessário fazê-lo para evitar um acidente.
- Assustar o pedestre com o carro parado (com buzina ou acelerador).
- Assustar o pedestre passando propositadamente com o veículo muito rente a êste (tirar fino)
- Assustar o pedestre desviando o carro em sua direção, para depois retomar a direção anterior — G.

- Assustar o pedestre aumentando a velocidade na reta para obrigá-lo a correr. G
- Aumentar a velocidade nas curvas e cruzamentos. G
- Aumentar a velocidade nas curvas onde haja pedestres atravessando.
 M G
- Trafegar em ruas estreitas com velocidade tal que seja impossível deixar de colhêr um pedestre que desça repentinamente do passeio. — M G
- Deixar de diminuir a marcha quando passar sôbre poças d'água, provocando respingos nos transeuntes ou em outros veículos.
- Dirigir insultos aos pedestres ou a outros motoristas.
- Pôr em movimento o carro quando se abrir o sinal favorável, se ainda houver pedestres que não tenham terminado a travessia. M G

Em se tratando de motorista ou trocador de transporte coletivo:

- Tratar descortêsmente o passageiro.
- Freiar bruscamente sem necessidade.
- Freiar bruscamente, carregando passageiros em pé G.
- Derrubar passageiros em pé por meio de manobras ou freiadas bruscas. M G
- Pôr o carro em movimento antes de o passageiro acabar de descer. G
- Deixar de dar informação correta ao passageiro, a respeito de ruas do itinerário e suas transversais.
- Deixar de informar sôbre o itinerário a qualquer pessoa, mesmo fora do veículo.

Eis algumas das ofensas que não estão capituladas ou, se estão, tem sempre havido geral tolerância por parte das autoridades. Algumas delas não têm, realmente, relação com acidentes de tráfego, mas, desde que se trata de educar o motorista como uma das condições para preveni-los, julguei dever mencionar tôdas as ofensas, consistam ou não em ameaça à segurança.

CONSIDERAÇÃO AO DIREITO DO PEDESTRE NO PLA-NEJAMENTO DO TRÁFEGO

De tal modo está generalizada a convicção de que é necessário educar o pedestre, que as próprias campanhas de iniciativa oficial ou semi-oficial em prol de melhor ordem no tráfego visam quase que exclusivamente a esta face do problema: ensinar o pedestre a respeitar os sinais.

Os resultados dessas campanhas têm sido pràticamente nulos.

Afirmo que não é na deseducação do pedestre que reside a causa primeira dos acidentes. O pedestre só será um rebelde até o dia em que compreender que o seu direito de transitar nas ruas está assegurado.

Quando o pedestre tiver "vez", êle esperará a sua vez.

Na atual organização do tráfego no Rio de Janeiro, há pontos em que não foi prevista oportunidade alguma para os pedestres; exemplo: a travessia da Rua Uruguaiana, ao longo do lado impar da Avenida Presidente Vargas. Quem vai a pé por esta avenida, rumo oeste, ao chegar à confluência acima citada, terá que afastar-se, no mínimo, metros do seu caminho, se quiser atravessar a Rua Uruguaiana com sinal favorável.

Há outros pontos em que a travessia dos pedestres só é prevista de um único lado de cada um dos logradouros que se interceptam; se o pedestre caminha ao longo do passeio que não se prolonga pela faixa de segurança, terá que atravessar duas vêzes em ângulo reto (esperando dois sinais), ir pelo passeio contrário até o próximo cruzamento, para, numa terceira travessia, retomar o passeio de origem. Isso se dá, por exemplo, no cruzamento da Avenida Princesa Izabel com a Avenida Copacabana.

E' curioso observar que o pedestre não tem possibilidade alguma de alcançar o ponto de parada dos bondes que vão para a cidade, situado no refúgio central da Avenida Princesa Izabel, sem enfrentar, pelo menos, uma corrente de tráfego não sinalizada e atravessá-la nos raros momentos em que escasseia a sua intensidade.

Multiplicam-se na cidade exemplo como êste, em que as ilhas para espera de coletivos não podem ser alcançadas com segurança.

Ao longo da Rua Barata Ribeiro, na extensão de mais de 1 quilômetro, ou seja, entre a Avenida Princesa Izabel e a rua Siqueira Campos, não há um único sinal luminoso, naturalmente porque tôdas as ruas transversais neste trecho são consideradas secundárias, sob o ponto de vista de tráfego de veículos. Está inteiramente esquecido o fato de que, sendo essa zona de grande densidade demográfica, inúmeros passageiros em cada esquina saltem dos veículos coletivos na hora do "rush", em demanda de suas residências e precisam atravessar a intensa caudal de tráfego daquela rua-tronco. Só o conseguem fazer, arriscando a vida ou caminhando muitas centenas de metros.

Tudo isso resulta da mentalidade dominante, que também é das autoridades planejadoras do tráfego, segundo a qual, a cidade pertence aos veículos e os pedestres são nela apenas tolerados, como excrescência inevitável.

Os próprios pedestres não se apercebem de tais anomalias, de tal modo estão êles habituados a enfrentar o perigo como contingência natural da sua qualidade de pedestres.

E' preciso reformar radicalmente essa concepção. Não importa que o maior número de sinais e normas de preferência venham retardar o tráfego um pouco mais. O mal não é a lentidão, mas o congestionamento. Um planejamento racional e a obediência aos preceitos suprimirá os congestionamentos, com sacrifício das velocidades ocasionalmente possíveis. A velocidade média, entretanto, num grande número de observações, se manterá constante, se não aumentar.

A separação completa das superfícies para o trânsito de pedestres e de veículos de velocidades diferentes seria o ideal. Mas êsse ideal é inatingível nas cidades adaptadas, que são tôdas aquelas não planejadas para a era do veículo automóvel. Só últimamente os urbanistas têm incorporado decididamente aos seus planos de novas cidades aquela condição tão desejável.

Mas, com o material que temos à mão — velhas cidades para reformar — precisamos criar condições para tornar possível a coexistência de pedestres e viaturas lado a lado.

A primeira providência para atingir aquêle objetivo é reduzir a velocidade dos veiculos dentro das áreas mais movimentadas, seja pela ação moderadora dos sinais, seja pela educação dos motoristas, seja pela repressão das ofensas aos regulamentos.

Quanto à melhor educação do pedestre, que, no consenso geral, deve ser a finalidade de toda campanha de tráfego, esta será levada avante posteriormente. Estou certo de que, colhidos os frutos da campanha de educação dos motoristas, muito pouco restará, depois, a fazer. O pedestre será educado muito mais fácilmente quando sentir que, tendo êle seus direitos, deve também cumprir obrigações.

A redução da velocidade média dos veículos na cidade é uma perspectiva antipática que repugna a quantos se habituaram a encarar somente uma face do problema do tráfego: a velocidade de escoamento, admitindo "a priori" que é um legítimo anseio dos habitantes da cidade reduzir sempre, cada vez mais, o tempo de seus percursos urbanos.

Esta finalidade deve ser perseguida, porém, jamais à custa da segurança coletiva.

Projetem-se e construam-se as vias expressas sem cruzamentos, os trevos, os elevados para coletivos ou não, os túneis, os metrôs, na proporção em que os recursos financeiros o permitam. Assim se estará dando satisfação aos dois requisitos principais: segurança e rapidez. Tôda vez, porém, e esta será infelizmente a norma nas cidades adaptadas, que não fôr possível atender efetivamente ao primeiro para satisfazer o segundo, sacrififique-se o segundo requisito.

Lancemos novamente a vista sôbre as estatísticas de acidentes de tráfego no Rio de. Janeiro e lembremo-nos que é nosso dever de engenheiros sanear a nossa cidade para extinguir êsse agente mortífero, com a mesma determinação com que os sanitaristas a defendem contra os menores surtos epidêmicos que não chegam a matar em tão grande escala.

Está, pois, justificada mais uma proposição: não condicionar a instalação de sinais apenas à freqüência dos cruzamentos de veículos, senão também estudá-la à luz da necessidade dos pedestres.

O mesmo objetivo seria, entretanto, conseguido, como já vimos, com a separação de níveis Para a circulação de pedestres e veículos. Ocorreu, então, a solução já várias vêzes posta em prática e, até agora, com total fracasso: fazer mergulhar o pedestre, em passagem inferior, nas travessias mais movimentadas. Mais uma eloquente demonstração da política de parcialidade em favor dos veículos.

Esta solução constitui, quase sempre, um duplo êrro, técnico e psicológico, pois equivale a exigir do pedestre um maior esforço físico e obrigá-lo, mais uma vez, a reconhecer a inferioridade da sua condição. Além disso, os que têm maior necessidade de ser protegido são os velhos, os doentes, os aleijados e para êstes, as escadas e rampas são penosas e quiçá impraticáveis.

Por fim, uma última consideração, também de ordem psicológica: a menos que seja constantemente palmilhado por um grande numero de pessoas, um subterraneao é insuntivamente evitado, seja porque ha sempre latente em cada um de nos uma certa dose de ciaustrotobia, seja porque age também um remoto receio de possiveis maltertores emboscados.

A primeira dessas passagens construída na cidade toi a do Largo da Carioca, com uma extensão muito pequena para merecer o estorço de uma descida e uma subida mais de vinte degraus. Esta praticamente abandonada, principalmente depois que se modificou a mao de tratego no Largo da Carioca, tornando-se razoavelmente praticavel a travessia superficial.

A idéia foi retomada para a Praia de Botafogo, provavelmente com o objetivo de facilitar a travessia dos que se dirigissem a pe ate à alameda externa, para tomar condução para a cidade. Ainda nesse caso, a obra se reveiou inutil, porque, com o refugio central, a distancia total a transpor, dividida em duas etapas perigosas e uma intercalada de segurança, tambem não requer o estorço adicional de dois lances de degraus. Acrescentemos que a fraquissima incidência de pedestres na situação descrita não justifica, em absoluto, uma obra dessa envergadura. Se quisermos demonstrar consideração ao pedestre nessas escassas oportunidades, enfrentemos resolutamente o tabu da preterencia ao automobilista e experimentemos a solução audaciosa adotada, em circunstâncias idênticas, em algumas cidades americanas: o sinal acionado pelo pedestre que quer atravessar.

A propósito, e, para que consideremos com simpatia essa inovação que parece absurda, citaremos o fato de que um dos sinais dêsse tipo está nstalado justamente em frente à Embaixada Brasileira em Washington, a qual se situa na esquina de uma avenida de penetração, de tráfego rápido, com uma rua residencial, secundária. Oitenta por cento das pessoas que necessitam atravessar a avenida nesse ponto e fazem funcionar o sinal para cruzar com segurança o intenso fluxo de automóveis, são, portanto, brasileiros, que se dirigem à Embaixada. Donde, a conclusão muito curiosa que ao pedestre brasileiro em Washington, D.C.

foi concedida uma prerrogativa com que jamais contou no Rio de Janeiro.

A terceira travessia subterrânea de pedestres é a da boca sul do Túnel do Pasmado, também curta demais para se revelar de utilidade.

Por fim, a travessia da Avenida Presidente Vargas, em demanda à Estação D. Pedro II, ora em construção. Esta tem maiores probabilidades de vez que servirá a um cruzamento bastante movimentado por veículos e pedestres e terá um comprimento suficientemente grande para que a sua utilização pelo pedestre seja preferida, face à segurança oferecida.

Outro elemento de segurança dos pedestres, que no Rio de Janeiro foi desprezado e até cancelado onde existia, são os refúgios nas largas avenidas e praças. A Avenida Rio Branco viu-se privada dos que possuia e a Avenida Presidente Vargas nunca os teve.

Esse fato impressionou tão desfavoravelmente os autores do relatório a que me referi, que êles mandaram levantar uma estatística de acidentes ao longo de dois percursos famosos pela alta incidência de desastres: o primeiro, desprovido de refúgios separadores das mãos contrárias de tráfego; o segundo, com refúgios.

TIPO	PERCURSO	ACIDENTES FATAIS	ACIDENTES COM FERIDOS	ACIDENTES POR MILHÕES DE VEÍCULOS QUILOMETROS
Sem refúgios	Av. Presidente Vargas — Av. Rio Branco	10 (5%)	596 (10%)	6.7
Com refúgios	Av. Beira Mar — Praia do Flamengo — Av. Osvaldo Cruz-Praia de Bo-			
	tafogo	8 (4%)	151, (4%).	1.6
TOTAL DO DISTRITO FEDERAL	****	206 (100%)	3 762 (100%)	

Significam êstes números que, entre dois "percursos matadouros", aquêle desprovido de refúgios separadores das mãos contrárias arca com uma responsabilidade de baixas bastante maior. A última coluna dá os índices que levam em consideração o comprimento total dos dois conjuntos de vias escolhidos para comparação e o número de veículos que as percorrem. Vemos que a taxa de acidentes por veículo-quilômetro é quatro vêzes maior no grupo A do que no grupo B.

A revelação dessa estatística nada tem de surpreendente; basta atentar na palavra "refugio", que e sinonimo de proteção. Quem retira refugio, nega proteção, subtrai segurança.

A retirada total dos refugios na Avenida Rio Branco e a nao construção dos mesmos na Presidente Vargas obedecem ao mesmo esquema de prioridades: ao veiculo, as maiores facilidades; aos pedestres, o que sobrar, se sobrar algo mais do que sangue, suor e lágrimas.

CAMPANHA DE EDUCAÇÃO DOS MOTORISTAS

A campanha de educação dos motoristas deve ser feita na base dos seguintes lembretes:

a) A cidade não foi feita para os veículos atuais; êles são utilissimos, indispensaveis, é certo, em face da expansão da cidade moderna, expansão esta que se tornou possível justamente por fôrça da existência dêsses mesmos veículos, que facilitam as comunicações e os transportes. Mas essa circunstância não tira à cidade de hoje o caráter estrutural de cidade de ontem, inadequada aos veículos rápidos.

Corbusier, que, aliás, não foi o primeiro nem o último dos urbanistas a evidenciar tal concepção, compreendeu que a única cidade compatível com o automovel seria aquela em que êste e o pedestre transitassem em níveis diferentes e imaginou a "Ville Radieuse". Mas, no regime de adaptação que vigora atualmente, o homem motorizado precisa compreender que o seu carro tem duas funções distintas, conforme transita na estrada ou percorreu as ruas da cidade. No primeiro caso, o veículo lhe dá a vantagem da velocidade, permitindo-lhe vencer grandes distâncias em tempo curto. No segundo caso, lhe proporciona uma dose de contorto e economia de energia; mas mesmo quanto à velocidade, por muito que fique reduzida, ainda assim lhe dá imensa superioridade sobre o pedestre.

O condutor de veiculo deve reajustar seus horários e nao superestimar o rendimento em tempo do seu veiculo na cidade, aferindo-o pela veiocidade permissivel nas estradas ou mesmo nas avenidas urbanas de trátego rapido.

O trafego superficial numa grande cidade deve ser lento, mas continuo, no sentido em que e considerada continua uma sucessao de vagas. Nova lorque é uma cidade modelo nesse sentido: o trafego superficial escoa lentamente, mas regularmente; quem tem pressa recorre ao "sub way". Nos, que ainda não temos o "sub way", conformemo-nos em pagar o tributo da nossa pobreza, porque não há possibilidade de tráfego rápido superficial e heterogêneo.

b) Lembrar ao motorista que êle também é um pedestre quando deixa o veículo. O pedes

tre que êle agora ameaçou, talvez se transforme num motorista dentro de poucos minutos, quando êle, motorista agora, estacionar seu carro e se dirigir a pé ao seu destino. Lembrar-lhe também que as pessoas de sua família são pedestres e estão, a cada momento, correndo os mesmos riscos daqueles que ora estão à sua mercê. Lembrar-lhe, em suma, o preceito bíblico: não faças a outrem o que não queres que te façam a ti.

c) Lembrar ao motorista que êle goza de uma enorme superioridade de fôrça e comodidade em relação ao pedestre; essa superioridade é intrínseca ao veículo, não é sua; êle nada fêz para merecê-la, além de adquirir o veículo que já estava inventado e fabricado e é resultante do esfôrço mental dos seus antepassados. O seu complexo de superioridade não tem sentido. Êle é um homem, um cidadão da coletividade, a qual êle deve desejar coesa e harmônica. O pedestre é seu igual e não há motivos para encará-lo como um estôrvo; é seu dever respeitar-lhe a vida e a integridade física e mental.

Todos êsses lembretes e muitos mais devem ser repetidos em forma de "slogans" nas semanas de trânsito, ao lado dos números dos censos de acidentes de tráfego no Rio de Janeiro, evidenciando a comparação com os de outras grandes cidades. Devem ser postos em folhetos ilustrados com figuras e redigidos em linguagem simples e convincente, para serem distribuídos gratuitamente por intermédio dos postos de abastecimentos e garagens podendo a despesa de impressão ser custeada por anúncios que interessem ao automobilista, intercalados no texto. Cartazes devem ser afixados nas paredes, mas não sòmente de um tipo, o que é contraproducente; renovem-se-lhes os dizeres e o desenho, insistindo nas cifras macabras das estatísticas.

Exija-se, no exame de motorista, o conhecimento minucioso do Código de Trânsito, devendo ser feitas, a cada candidato, duas ou três perguntas relativas a regras de cortesia e ao correto procedimento do motorista nas emergências.

FISCALIZAÇÃO DAS NORMAS ESTABELECIDAS

Há uma série de infrações cuja coibição não deve competir unicamente aos guardas do trânsito. Seria necessário um número imenso de guardas para criar uma fiscalização onipresente.

Qualquer cidadão pode prender um meliante e entregá-lo à Polícia. Então, por que não criar um corpo de fiscais voluntários, cidadãos qualificados, idôneos, que desejem colaborar na extinção dessa vergonha nacional?

Se a palavra de um guarda profissional, mal pago e vulnerável ao subôrno é aceita sem discussão, por que não ser colocada em pé de igualdade com o testemunho de um cidadão qualificado, independente, insuspeito, inscrito prèviamente mediante certas formalidades ou convidado para voluntário da campanha do tráfego?

No regime atual de repressão de infrações não é exigido que o motorista fique ciente, no mesmo instante, que foi multado. Este é um mau sistema porque não evidencia a relação de causa e efeito entre a falta e a punição, mas tem a vantagem de permitir seja a repressão feita por guardas inamovíveis de seu pôsto de serviço; também admite a possibilidade de ser exercida por qualquer voluntário da equipe que sugiro seja criada, a título de experiência.

PUNIÇÃO

A tabela de multas deve ser revista e readaptada automàticamente ao valor atual do dinheiro. Uma vez que vivemos em regime de inflação permanente, é mister encararmos a situação e a ela nos adaptarmos. Qualquer tabela que fixe em cruzeiros os valores absolutos das multas correspondentes às diversas infrações, tornar-se-á obsoleta em curto prazo e deixará de representar a justa medida da punição.

Sugiro que seja tomado um índice, representado por uma quantia cuja alteração seja do interêsse do motorista profissional: por exemplo, o custo de uma hora de passeio em automóvel de aluguel ou a quantia que marca um taximetro para uma corrida de 2 km. As multas serão múltiplas dessa quantia. A tabela conterá apenas os fatôres que indicarão quantas vêzes a penalidade relativa a cada infração é maior do que a quantia tomada por unidade.

Desse modo, as multas serão sempre atualizadas tôda vez que fôr reajustada a tarifa dos taxis, não havendo nenhuma contra-indicação que os números assim obtidos sejam extensivos aos carros particulares, aos de carga e aos transportes coletivos.

Tanto quanto possível, o motorista infrator deve ser imediatamente cientificado de que está punido pela falta cometida, não sòmente pelo silvo de um apito, mas com o recebimento de um auto de infração, transcrevendo o artigo do Código infringido, o dia e a hora, o montante da multa e outras indicações. A entrega imediata dêsse documento deverá ser tentada sempre que a fiscalização disponha de meios para tal: motociclista em perseguição, telefonema ao pôsto de fiscalização mais próximo, etc. Quando não, a entrega deverá ser feita a domicílio, poucos dias depois ou por intermédio do correio.

As listas dos carros multados para apreensão de documentos e cobrança oportuna ficarão, com as providências acima sugeridas, reduzidas ao mínimo. Segundo estou informado, as listas chegam a conter, em certas ocasiões, até 50% do número total de carros licenciados, o que dificulta a fiscalização.

Como grande número de multas só são cobradas com o licenciamento anual ou transferências de propriedade do veículo, o motorista, que já se esqueceu da infração cometida, acaba por não sentir, tampouco, a punição, considerando o montante acumulado das multas a pagar como uma sobretaxa aos emolumentos da nova licença.

O estabelecimento de tribunais de trânsito e da pena de prisão para os infratores mais rebeldes é assunto que merece estudo, mediante a observação do funcionamento e dos méritos de tais côrtes nos países onde foram instituídas.

CENSO DOS ACIDENTES

Tôdas as medidas acima sugeridas concorrerão, sem sombra de dúvida, para reduzir as proporções dessa permanente calamidade pública que aflige o Rio de Janeiro.

São medidas, como vimos, de atribuição dos órgãos policiais e técnicos, dizendo respeito à educação, propaganda, repressão e punição, as primeiras e ao esquema do tráfego, sua sinalização, melhoramentos, obras de engenharia, as demais.

Embora os seus resultados sejam lògicamente indiscutíveis, convém que sejam também sujeitas a prévio planejamento, para evitar fracassos parciais, que desacreditam e causam prejuízos materiais e perda de tempo.

Esse planejamento repousa principalmente no censo do tráfego e dos acidentes.

Para exemplificar: a contagem do número de veículos e pedestres em várias horas do dia, em certos cruzamentos, determinará a necessidade da montagem de sinalização, o seu tipo e regime de funcionamento. A verificação de uma taxa elevada de acidentes em determinado local também revelará a conveniência de medidas de segurança de ordem material ou de maior fiscalização e assim por diante.

Em suma, o censo proporciona os meios para um estudo mais racional e menos empírico da eficiência e segurança do tráfego; a estatística comparada entre lugares diferentes no mesmo tempo ou em intervalos de tempo diferentes no mesmo local mostrará até que ponto as medidas adotadas terão sido eficientes.

O traçado de gráficos auxilia a compreensão do fenômeno e a sua evolução, mercê das mudanças de condições operadas.

Os resultados dos censos de acidentes não devem ficar, contudo, confinados às repartições policiais e de engenharia do tráfego; devem ser divulgados, publicados, comentados, para estimular a cooperação do povo e de outros técnicos.

Por muito que sejam desabonadores aos nossos foros de civilização, o conhecimento generalizado do número de acidentes é necessário como parte essencial da propaganda em prol do acêrto e da regeneração dos nossos costumes cívicos.

O censo de acidentes resulta do respectivo registro.

Em primeiro lugar, distinguem-se três categorias de acidentes:

veículo contra veículo (colisão)
veículo contra obstáculo (colisão ou precipitação)

veículo contra pedestre (atropelamento).

Para que o censo possa ser interpretado, do registro de cada acidente devem constar, além da classificação acima, mais os seguintes dados: tipo do veículo ou veículos interessados; hora e local do acidente; número de mortos e feridos; gravidade dos ferimentos; sexo, idade, educação, profissão das vítimas e do motorista; condições em que se deu o desastre; causas prováveis imediatamente investigadas.

Se as vítimas foram removidas para um hospital, a prévia articulação com todos os hospitais permitirá incluir na estatística de mortes aquêle que, em consequência do acidente vierem a morrer dias depois.

Mais outros dados ainda intervêm no censo de acidentes, além das indicações do registro. Tais são: qualificação dos logradouros, largura, características referentes ao uso; largura, tipo e estado do calçamento; cruzamentos, sinalização, refúgios; raios de curva, rampas, proteções laterais nos trechos de estradas a meia encosta; consumo total de gasolina, consumo médio por tipo de veículos; percentagem de cada tipo (êstes últimos elementos para dedução da quilometragem percorrida) e muitos outros.

A explicação da finalidade de cada um desses elementos e de suas relações mútuas é objeto de uma etapa mais aprofundada do estudo do tráfego e prevenção de acidentes.

Com método, determinação e ânimo, o problema será superado e, em muito pouco tempo a vida e a integridade física dos cariocas passarão a ser devidamente protegidas.

As estatísticas o confirmarão com a mesma imparcialidade com que hoje apregoam a nossa displicência, para não dizer incompetência em matéria de tráfego urbano.