

ESSE TRÂNSITO LOUCO

Reportagem de Sueli Santos

Qual o futuro do trânsito em Brasília, agora que, praticamente, não é mais o homem que dirige o automóvel, mas exatamente o contrário. Nem mesmo o urbanista Lúcio Costa, nem os técnicos mais gabaritados, têm solução para os problemas. Onde está o foco causador dos transtornos, não se sabe ao certo. Não se sabe por exemplo, se a culpa é da crescente era da máquina, que obriga o homem a procurar mais e mais o conforto, causando o excessivo aumento do número de veículos em circulação, ou se a culpa é dos próprios condutores. A verdade é que, o trânsito é o maior responsável pelo crescimento das estatísticas em matéria de número de mortos.

Agora, com a instalação dos semáforos na W/3 em junho, espera-se solucionar parte dos problemas. Os sinais, segundo informações do Gabinete do Diretor de Trânsito, entrarão em funcionamento no dia 15. E o sistema, de acordo com informações do Coronel Pessanha em recente entrevista, "é o mais moderno do mundo e inédito no país". Para o coronel Pessanha, que acaba de deixar a direção do Trânsito, os estacionamentos da W/3-Sul são "os agentes perturbadores do trânsito". Ao longo da avenida, ficarão 12 conjuntos de semáforos, nos cruzamentos com eixos das entrequadras que dão acesso à avenida, a fim de permitir melhor controle do tráfego. Os sinais serão controlados por computador eletrônico central, que possibilitará, nas horas de pouco movimento, a abertura de todos os sinais da W/3 sul, estabelecendo-se a chamada onda verde no tráfego. O computador ficará nas imediações do Colégio La Salle, na W/5-sul.

Quanto aos estacionamentos existentes no canteiro central da avenida estes serão eliminados para que não interfiram nos detectores a serem fixados nas faixas de rolamento, como unidades que controlarão, eletronicamente os semáforos. Os retornos de mão-dupla também estão sendo eliminados e substituídos, conforme se pode verificar, por retornos independentes, distanciados cerca de 30 metros dos sinais luminosos, como mão única. E nesses novos retornos haverá apenas uma fila de veículos, para não prejudicar o fluxo normal nas pistas. Outro aspecto da modernização de sinais de Brasília, segundo o Coronel Pessanha serão os controladores para pedestres fixados em pequenos postes, na extremidade das calçadas, junto às faixas de segurança. E, detalhe curioso, o controle será acionado pelos próprios transeuntes.

OUTROS LOCAIS

Além da W/3 sul, serão colocados semáforos também em outros locais. Na Estação Rodoviária, no entroncamento W/3 e Eixo Monumental; na W/3 Norte, entre quadras 706/707, na altura do CEUB; L/2 Sul, em frente aos principais colégios e ao Hospital da L/2-Sul; na L/2 Norte, junto ao Hospital dos Servidores da União; na W/3-Sul, junto aos educandários; no Balão do Setor Policial Sul, dando acesso ao Setor de Indústria e Abastecimento e no Eixo Auxiliar Oeste, depois da SQS 116. E, segundo o Diretor de Trânsito, "esses nossos sinais são vistos apenas nos países escandinavos, explicando que o custo dos semáforos é de aproximadamente quatro milhões e 700 mil cruzeiros. As antenas instaladas nas valas abertas na W/3-sul, com a sua sensibilidade, controlarão o funcionamento dos sinais luminosos. É bom lembrar - prosseguiu - que os estacionamentos das entrequadras da W/3-Sul, onde há 300 vagas em cada um deles, serão pouco utilizados".

Dessa forma, não convém adiantar nada. É provável que com a instalação dos semáforos, sejam sanados vários problemas. Mas é praticamente impossível, sanar os obstáculos procedentes de falha humana. Em Brasília, qualquer espécie de problema de trânsito, não fazia parte dos planos de Lúcio Costa. Ao planejar-la, Lúcio afirmou seu desejo de traçar uma cidade onde não houvesse caminhos de morte, isto é, cidade com tráfego distinto para veículos e para pedestres. Contudo, o progresso superou o traçado urbanístico e humano do grande Lúcio Costa.

EXPLOSAO

A explosão demográfica da nova capital da República foi muito além das expectativas e de todos os cálculos levados a efeito nas pranchetas. Brasília continua, cada dia mais, com a fama de cidade automobilística, embora se note que a aglomeração de veículos vai perdendo terreno para a aglomeração de pedestres. Com apenas 14 anos, Brasília já está cheia de caminhos para a morte, ligando Taguatinga ao Plano Piloto, por exemplo, estendendo-se pela Avenida W/3 e pelos eixos, marcando as ruas que dividem as superquadras e desorientando os responsáveis pelo trânsito. Mas é mesmo na W/3 que resi-



Brasília foi planejada para ser cidade modelo. Mas não foi possível prever que a cidade cresceria tanto

dem, na opinião dos entendidos, os pontos caóticos do sistema de tráfego. Parece que há sempre "uma guerra" entre os que não admitem mudanças nos planos de Lúcio Costa e os que estão convencidos de que chegou a hora de mudar. Tanto para os motoristas como para os pedestres, a W/3 representa mesmo o maior perigo. Mas há ainda outros pontos perigosos, é claro. As ruas que separam as superquadras sul são, em determinadas horas, verdadeiros "campos de batalha", onde cada um tenta andar mais rápido, como se fugisse da morte, como se lutasse para proteger a vida. Mas esse tipo de luta, é uma constante no dia-a-dia do homem moderno. Trata-se da luta do homem contra a máquina e das máquinas contra elas próprias.

Enquanto se espera a instalação e o perfeito funcionamento dos semáforos, os brasilienses terão de continuar sofrendo. Já foram esgotados todos os tipos de disciplinas para melhorar o trânsito na capital. Os números. É importante que se diga o que registram. Para se ter

idéia de quantidade de acidentes, do registro de veículos novos e de carteiras expedidas, só mesmo falando em linguagem matemática. Em 1968, o índice de acidentes em Brasília, oscilou na casa de 2648, para 26.703 veículos foram 2686 acidentes, 28755 veículos e 6649 carteiras expedidas. Em 1970, o DETRAN realizou intensa campanha educativa e diminuíram os acidentes. Cerca de 2681 acidentes, para um total de 35655 veículos e 6886 carteiras expedidas. Em 1971, findada a campanha, o índice voltou a subir, e registraram-se 3802 acidentes, para 48.110 veículos e 15.756 carteiras expedidas. É bom observar os índices de crescimento de carteiras expedidas e o de veículos novos emplacados.

Pois bem em 1972, os acidentes já estavam na casa de 5043 para 66.703 veículos novos e 18.629 carteiras de habilitação expedidas. E no ano passado, foram 6710 acidentes, para 85.704 veículos novos em circulação e 25.544 carteiras expedidas. A procura da solução para o problema, deparamos com esses dados. Indagamos

então: é muito maior o número de veículos novos em circulação e o de motoristas novos, que o de acidentes:

"STATUS"

Parece que o principal objetivo de um automóvel é o de transportar. Mas, a cada dia, essa finalidade está sendo substituída por outros valores. Hoje, ter um carro pode significar também um meio de locomoção mas é principalmente, na sociedade moderna, sinônimo de "status", liberdade, agressividade e concorrência. Em todo o mundo, é grande o número de pessoas ao volante de uma auto-escola, ansiosas para obter permissão para dirigir, ter seu próprio carro. E trabalham para isso. O desejo de motorização assume tão grande proporção, na atualidade, que psicólogos e sociólogos vêm tratando do assunto com frequência.

Já foi observado que a condução de um carro dócil e possante, por um homem que se acredita solitário e onipotente, libera as tendências agressivas que ele abafa na vida cotidiana. A ausência de sanções, como é frequente, encoraja essas tendências, que podem ser liberadas no anonimato. Sem dúvida alguma, reside na auto-afirmação, a gama de problemas do trânsito dos grandes centros urbanos. É também um dos fatos mais importantes na vida moderna. Numa sociedade em que se compete menos em valores humanos e mais em valores materiais, o automóvel passa a ter uma simbologia bastante forte de poder. Deve-se levar em conta, que existe de fato, um encorajamento à auto-afirmação e agressividade: na forma como os carros são fabricados e vendidos e, mesmo, pela maneira como são abastecidos de combustível. Carros de linhas grossas, esguias e agressivas, recebem nomes bem apropriados: Mustang (cavalo selvagem); Corcel, Jaguar Puma, etc. Ao mesmo tempo, as propagandas das companhias de petróleo reforçam a idéia.

Outro fator a se observar, é a velocidade quando assume proporções substitutivas. Geralmente, quando não encontramos satisfação naquilo que fazemos diariamente, nos sentimos impulsionados por uma série de fatores externos e, procuramos, no ato de dirigir, em velocidade, principalmente, um sentimento de realização, que sem dúvida alguma é temporário.

Mas, naturalmente, os leitores perguntarão porque relacionar trânsito com problemas de ordem psicológica e até emocionais? E a nossa justificativa está embasada num dado assustador, nos acidentes de trânsito. Pelo menos 60 por cento dos desastres, são provocados por "falha humana". Isso mesmo autoconfiança excessiva, agressividade, vaidade, inabilidade, inexperiência, maus reflexos, são os que mais fazem vítimas no trânsito. Evidentemente, não pretendemos assustar os leitores. Mas são os números que falam.

Mas comenta-se muito também quanto aos "guardas de trânsito", que se acredita serem causadores de boa parte dos acidentes. Aliados ao problema das falhas humanas, os "guardas", segundo inúmeros motoristas ouvidos, "são mal distribuídos e seu aproveitamento irracional além de serem mal preparados no trato com o público" - comentam. Mas esse, é apenas um problema a mais. Resta-nos esperar agora. Os semáforos são a nossa esperança. Talvez, eles nos tragam as soluções que aguardamos. Afinal de contas, Brasília é ainda muito "jovem" e, solucionados imediatamente os problemas que vão surgindo, e provável que eles não voltem a perturbar.



No Eixo Rodoviário Sul qualquer obstáculo provoca engarrafamentos monstros



Os dramas do congestionamento já são uma constante na vida do brasiliense