



Cinco carros numa batida: "Os motoristas são distraídos"

Participaram do debate com o Diretor do Detran os seguintes membros da equipe do DIÁRIO DE BRASÍLIA: Renato Riela, Editor e responsável pelo texto final da matéria, Amantino dos Santos, André Marques, Marco Antônio Pontes, Marco Aurélio Pereira e Nilton Correia.

Trânsito do DF em debate

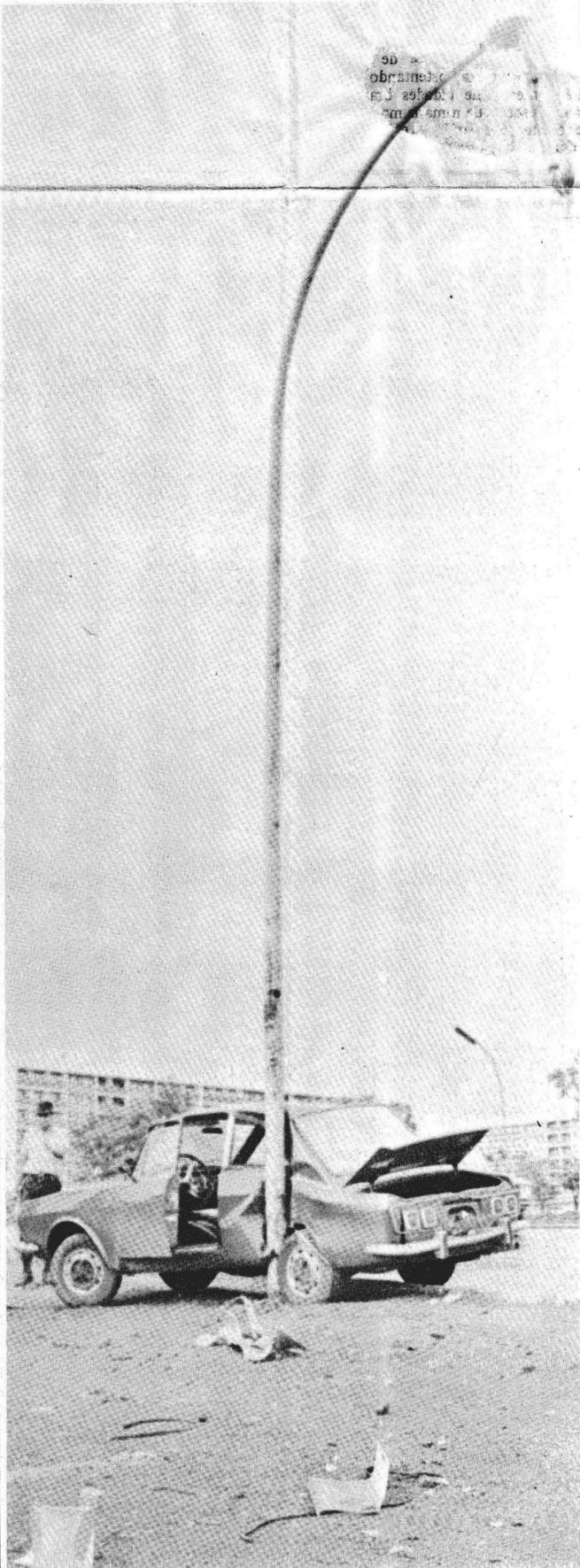
As falhas humanas são responsáveis por 80 por cento dos acidentes /// A sinalização

dos balões vai ser estendida a toda a cidade /// O motorista brasileiro é disciplinado /// Nas ruas largas de

Brasília o motorista tem um falsa noção de segurança /// Em Brasília corre-se um pouco, com certa velocidade /// O homem sai de férias, chega atrasado, adoce, se apaixonava. O semáforo não /// Em termos de economia - de homem e de material - o semáforo representa muito /// Quem está no Plano-Piloto geralmente tem um certo nível de politização, de vida em comunidade, de respeito aos direitos do outro /// A maior arma para a prevenção de acidentes é a observação, a antecipação /// A experiência dos semáforos está dando resultados positivos /// Os semáforos, colocados estrategicamente, reduzem os acidentes.

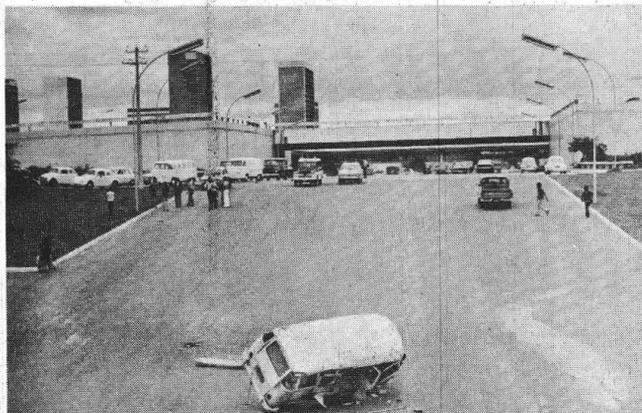
DB — Por que a sinalização iniciada nos balões da Asa Sul, que eliminou a preferência dos carros vindos da direita, não foi ainda estendida a toda a cidade? JOSEVAL — Estamos estendendo essa sinalização, que alguém considerou como um verdadeiro "ovo de Colombo", porque acabou com os problemas nos balões. Tradicionalmente, a preferência é de quem vem da direita, mas nós colocamos o sinal "Pare", determinando a preferência de quem está no balão. Desse modo, evitou-se os congestionamentos constantes que ocorriam. E estamos estendendo o sistema a toda a cidade. DB — Qual a maior causa dos acidentes em Brasília? JOSEVAL — Em Brasília, como em todas as cidades, a maior parte dos acidentes resulta do homem. As falhas humanas contribuem com cerca de 80 por cento. Há quem diga que vá além disso. As causas dos acidentes podem ser distribuídas em três aspectos: primeiro o homem, depois a via e finalmente o veículo. O veículo contribuiria com sete por cento, e a via com 13 por cento. DB — A pergunta originou-se da crença de que, em Brasília, o motorista demonstra certa inexperiência. Um exemplo disso são

as constantes batidas que a gente vê na W-3, por exemplo, onde três, quatro e até cinco carros se chocam de uma vez. O Detran já pensou em alguma campanha que alertasse os motoristas para isso? JOSEVAL — Eu disse uma vez, numa gravação que fiz para uma rádio, que o motorista de Brasília é disciplinado. Brasília é uma cidade administrativa. Quem está no Plano-Piloto e que tem carro, geralmente tem um certo nível — vamos dizer — de politização, de vida em comunidade, de respeito aos direitos de cidade planejada, com ruas largas, o motorista tem uma falsa noção de segurança. Ele dirige tranqüilo, sem ter muita coisa que observar. Sendo uma cidade planejada, ele facilmente se identifica. Ele "anda", em Brasília. Depois de algum tempo, o homem facilmente se desenvolve em Brasília. Então, o motorista dirige sem dar muita bola para a atenção, e a maior arma para a prevenção de acidentes é a observação, é a antecipação: ver é antecipar. Quando aparece um obstáculo à frente, o homem recebe a mensagem visual, aquela mensagem vai ao cérebro e isso leva um tempo, chamado tempo de reflexão ou tempo de raciocínio. Mas, enquanto isso, o carro está andando. A depender da velocidade,



ele progride, em alguns segundos, muitos metros. E se Brasília é uma cidade com ruas que oferecem boas condições de largura, ele geralmente anda com um pouco de velocidade. Em Brasília corre-se um pouco, com uma certa velocidade. DB — Sobre a velocidade, que de certa forma pode ser vista como uma forma de indisciplina, lembramos-nos que no Eixo Monumental, antes da instalação dos semáforos, era uma dificuldade para se sair da W-3, cruzando aquela pista, porque os carros desciam a 110, 120 e até mais km/h. Depois dos semáforos, há maior facilidade de tráfego ali. Queremos saber como o Detran está vendo a experiência de sinalização naquele local? JOSEVAL — Como uma experiência positiva. Na saída do Eixo, o camarada ficava ali, na pista, esperando com cuidado para tentar sair. E saía da seguinte forma: com a largura razoável, seis pistas, ele queria tomar o lado oposto. Então, praticamente, cortava seis faixas. Era difícil ele chegar à última faixa, para poder pegar o retorno na esquerda. DB — Você falou bem. Realmente era uma proeza. JOSEVAL — Claro! Não sei como ele conseguia fazer isso.

Então, esses semáforos, colocados nos retornos, estrategicamente, vão reduzir os acidentes nesses pontos e vão permitir a saída tranqüila. O semáforo, além de permitir a saída tranqüila, vai ajudar o motorista a observar as placas de redução de velocidade. DB — Apesar da falta das chapas metálicas, os semáforos da W-3 vão ser ligados quando? JOSEVAL — Nós estamos implantando as antenas de retorno. Os engenheiros que desenham o cronograma pretendem, para o final de dezembro, que essas antenas sejam colocadas. DB — A implantação do sistema de semáforos está custando quanto para Brasília? JOSEVAL — Eu não sei exatamente, porque esse projeto foi anterior a mim. Mas, devo dizer que a soma é considerável, porque são aparelhos sofisticados. Deve-se considerar, contudo, o que eles vão proporcionar de economia em termos de danos materiais e de policiamento. Quanto é que custa um homem? O homem sai de férias, chega atrasado, adoce, se apaixonava. O semáforo não. Não enxerga, não vê, não pensa. Então, em termos de economia, de homem, de material, esse semáforo representa muito.



Consequência da velocidade.



Ruas muito largas.



Faltam coletivos



W-3: semáforos esperam um pouco mais.