AS LACUNAS DA INSPEÇÃO VEICULAR AMBIENTAL E DO SISTEMA DE TRÁFEGO

CLAUDIONOR SILVA / IE

Luiz Célio Bottura, engenheiro consultor

A inspeção veicular ambiental, procedimento obrigatório constante do Código Brasileiro de Trânsito para avaliar a emissão de poluentes de automóveis e motos nas cidades, está ainda muito longe de cumprir a função para a qual foi criada, conforme contesta o engenheiro e consultor em engenharia urbana Luiz Célio Bottura, que durante quase cinco décadas vem trabalhando no campo de ações em prol dos estudos urbanos, principalmente no que se refere a propostas de gestões para diminuir acidentes, melhorar as emissões de gases poluentes e dar fluidez à circulação de veículos.

"Apesar de ser melhor do que não se fazer nada é muito pouco pensar que este sonho, um passo simplório, possa resolver algo no trânsito da cidade. Trata-se de uma visão míope e caolha do que é preciso fazer, por ser parcial, representando apenas uma fração de um todo. Na verdade, a inspeção veicular ambiental deveria ser o complemento de uma providência que redundaria na substituição da frota veicular, que, por sua vez, deveria vir por consequência da Inspeção de Segurança Veicular", argumenta Bottura.

Em sua opinião, "o que se tem de fazer para melhorar as condições ambientais e as consequências maiores é a substituição da frota, caminhando para baixar sua idade média para, se possível, menos que dez anos".

Ele tem essa preocupação desde 1984, quando, indignado, Bottura via veículos de carga vindos da Baixada Santista, carregados e sofrendo pela idade em baixa potência, muitos arrebentados pelo desgaste do mau uso por muitos anos "FNMs e assemelhados, fabricados lá por volta de 1960 ou bem antes, lançavam fumaça preta na atmosfera. E mesmo na descida da serra, pela Via Anchieta, ou na subida pela Rodovia dos Imigrantes, provocavam acidentes, com desatualizados sistemas de frenagem."

Bottura saiu então à caça de providências para substituir a frota e dar mais eficiência e rentabilidade às rodovias e aos transportadores, com menos manutenção e menor consumo de combustível. "Ocorreu-me que a medida também seria útil às cidades e a todos. O congestionamento na cidade de São Paulo, à época, já atingia um raio de 12 quilômetros, com poluição assustadora. Quanto mais me aprofundava no tema, mais concluía que esta medida seria muito útil para todos os tipos de veículos. Por visão míope e caolha, o governo federal, para favorecer a indústria automobilística e seus empregados na crise que se estendeu de 2007 a 2009, deu novas e muitas vantagens aos compradores de veículos", lamenta. Para ele, o problema do caos no trânsito paulistano é um círculo vicioso. "As soluções, assim como tem acontecido todos os anos, década a década, vão sendo postergadas para futuro incerto e não sabido".

Quanto ao estabelecimento de metas de aprimoramento para prevenção aos acidentes de trânsito, acredita Bottura que uma das principais medidas está em promover mudanças no comportamento da população. E propõe um conjunto de sugestões com vistas a reduzir o número de ocorrências e de até interferir no fluxo do trânsito.

AS PROPOSTAS DE BOTTURA

Adequar o sistema de mídia social existente para possibilitar aos munícipes o cadastramento e receber em tempo real, com a periodicidade que desejassem, informações sobre as possibilidades de tráfego, eventos, desvios, opções alternativas para facilitar seus deslocamentos por qualquer modo de circulação. Observamos a viabilidade de adicionarmos informações de outras cidades da Grande São Paulo, muitas delas com congestionamentos integrados, e de algumas concessionárias rodoviárias, para a melhoria do trânsito local. Entendi que este sistema poderia até atrair o interesse de investidores no processo de sua divulgação.

Que os veículos da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), os credenciados pela Secretaria Municipal de Transportes (ônibus, táxis, escolares, fretados, caminhões etc.), além de todos da prefeitura, circulassem com os faróis baixos ligados em todos os períodos, 24 horas, para criarem visibilidade aos pedestres e entre si. Esta medida seria negociada com entidades para que genérica e gradativamente todos os veículos da cidade passassem a utilizar tais procedimentos. A negociação se estenderia às montadoras de veículos para que estes já fossem fabricados com acionamento automático do farol baixo, o que ajudaria na visibilidade.

Os semáforos castigam os pedestres, pelo seu tempo dedicado aos veículos, o que desanima os pedestres e anula a educação para tal; para não fomentar o desrespeito se deve equilibrar o tempo.

Consideráveis partes das botoeiras nos semáforos não funcionam; teríamos de providenciar sua manutenção.

É muito reduzido o número de focos de semáforos para as travessias de pedestres. Mas os técnicos esperam que os pedestres respeitem os semáforos dos veículos.

A legislação de trânsito define que os pedestres são obrigados a usar as travessias próprias quando estiverem a 50 ou a menos de 50 metros da travessia. Portanto, tem que haver faixa de pedestre a cada 100 metros, condição existente em poucas vias. Também define a legislação que no trânsito o mais fraco tem prioridade sobre os demais. Então, como exigir dos pedestres o respeito à lei? As vias precisam ser providas de travessias de pedestres em conformidade com o Código.

Prover a cidade de "lombo-faixas", junção da faixa de pedestre com as lombadas de forma que o passeio de pedestres domine o viário. Essas seriam niveladas com o passeio público de modo a fazerem os condutores entender que eles estão invadindo o espaço dos pedestres.

Melhorar a qualidade das informações existentes sobre as variáveis do trânsito, apoiado nos veículos autorizados (táxis, ônibus fretados, veículos de cargas, escolar e outros, assim como a frota da prefeitura paulistana).

Os edifícios, para se protegerem de indenizações quando seus veículos saem de suas garagens, têm placas externas alertando aos pedestres que tomem cuidado. Nesse caso, sugiro que na saída das garagens houvesse mensagens para que os condutores ficassem atentos à presença de pedestres.

Que nas edificações públicas e privadas, os responsáveis, ainda na fase de projetos, deveriam deixar seus muros de alinhamentos recuados para ser possível prover os passeios (calçadas) das dimensões mínimas necessárias à circulação dos pedestres e em especial aos de mobilidade reduzida.

As entradas de garagens dos edifícios são hoje, na maior parte, nas divisas, e os veículos acessam a 90º, o que resulta em conflitos diretos com pedestres e interfere na movimentação do sistema viário. Com os acessos sendo oblíquos, entre ±60º e ±45º, esta movimentação seria mais segura.

O projeto dos novos edifícios tem algumas obrigações para sua aprovação bem mais exigentes que os que passam por reforma de uso. Não há por que não serem submetidos, do ponto de vista de tráfego e transporte, aos mesmos princípios.

Revisar a legislação dos polos geradores de tráfego para incluir mais exigências, tanto de volume de veículos atraídos, como de tipos de intervenções a serem executadas a custo das atividades a se instalarem, incluindo nas exigências as providências relativas à geração de pedestres das diversas capacidades de mobilidade, travessias, transporte público, cargas, baias de cargas, embarque, desembarque etc.

Eliminar gargalos nos entroncamentos. Existem na cidade inúmeros entroncamentos que provocam conflitos e estes polos são fonte de acidentes e do início de congestionamentos, alguns dos quais se prolongam para além das horas de pico. A melhoria das condições de segurança e fluxo eliminaria estes conflitos. Em alguns pontos esta obstrução é consequência de outros gargalos adjacentes. No passado, bons exemplos de soluções foram implantados. Isso ocorreu no Ibirapuera, perto do prédio que abrigava o antigo Detran, onde há uma saída à direita para os veículos que entram na Avenida Dante Pazzanese. Ali, em 1994, foi projetado um viaduto. Iniciada a cravação das estacas se observou que, com poucos recursos, seria possível abrir uma alça direcional dividindo os fluxos hoje lá existentes. Outros exemplos: ainda no Ibirapuera, junto ao cruzamento da Avenida Brasil com a Avenida Brigadeiro Luís Antônio, onde há o Monumento às Bandeiras, de Victor Brecheret, chegou-se a projetar uma passagem de nível. Depois, com os estudos de tráfego, foram construídas, por volta de 1977, alças direcionais para diluir os fluxos, de uma forma razoável. Na marginal direita do Rio Pinheiros, no entroncamento com a Ponte da Cidade Universitária, algumas faixas direcionais de baixo custo eliminaram o gargalo. Outros pontos da cidade tiveram intervenção semelhante.

Os corredores de transporte de passageiros (ônibus, metrô, trens) foram construídos segundo uma visão exclusiva de obras para "o transportar". Além do mais, em diversos locais, se expandem – em alguns casos de maneira anárquica – jogando a população para o extremo da mancha urbana e cidades vizinhas, sem considerar a distribuição das atividades urbanas (habitar, trabalhar, lazer) e o uso e a ocupação do solo. Nunca foi adequadamente ponderada a equação de transporte, tendo em conta essas interfaces. Isto redundou simplesmente na atividade de deslocar. Desta forma, e considerando que na periferia os custos dos imóveis são menores, vemos que por lá se agruparam as pessoas que mais precisam do transporte público. E as linhas que as servem funcionam de modo pendular, com pouca rotatividade. Criou-se, assim, apesar da população em geral quase não crescer nas últimas décadas, uma necessidade de demasiada circulação por muitas horas do dia. Resumindo: milhões de pessoas trabalham onde não residem e residem onde não trabalham, o que cria uma necessidade de deslocamentos que prejudica os trabalhadores e qualquer eventual planejamento urbano.

A racionalização das viagens se consegue desenvolvendo um espaço urbano multifuncional que busque o equilíbrio entre as atividades de habitação, trabalho, estudo e lazer: deslocar só o necessário.