

SP 01/12/84

NT 100/84

Medidas Alternativas para Redução de Velocidade

Flávio Gonçalves

Introdução

No início da década de 70, o país começou a sensibilizar-se para o problema da segurança do trabalho, havendo então uma movimentação da sociedade no sentido de minimizar esse grave problema. Para tanto foi criado, no meio federal, todo um complexo de órgãos, leis, instituições profissionais, fiscalização, etc., que, bem ou mal, além da redução dos acidentes de trabalho, conquistou uma parcela expressiva da comunidade, difundindo a idéia de que a responsabilidade cabe a cada um de nós.

No final desses dez anos, o que começou a emergir desse contexto, foi a significativa quantidade de acidentes de trabalho no trajeto, ou seja, de casa para o trabalho e vice-versa, o que é considerado como acidente de trabalho, para efeitos legais.

O número de horas perdidas direta ou indiretamente, em função dos acidentes de trânsito, sem contar com os prejuízos sociais e materiais e as mortes ou incapacitações para o trabalho, nos mostrou, infelizmente, que não éramos campeões mundiais somente em futebol, mas também em acidentes de trânsito.

Situações em São Paulo

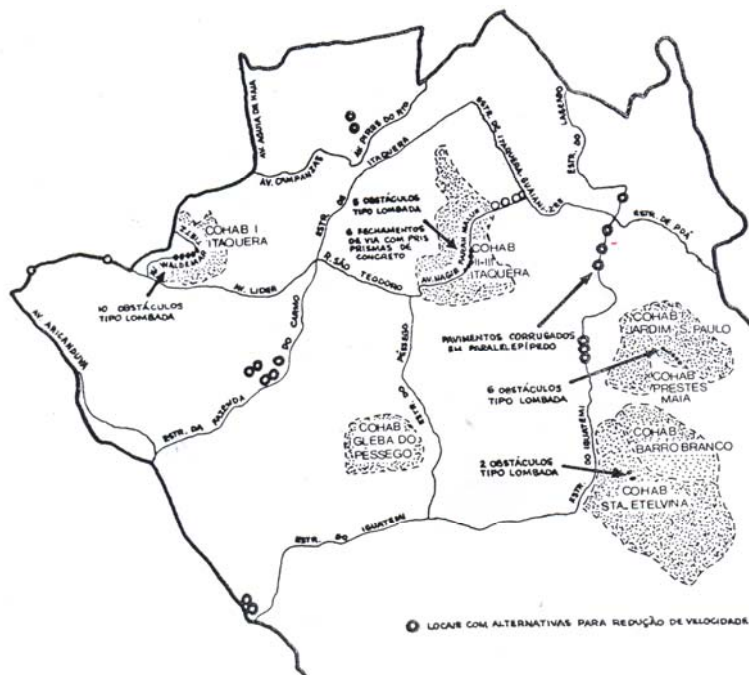
Com a criação da CET em 1976, o corpo técnico assumiu espaços importantes no tratamento da cidade, juntamente com o Policiamento de Trânsito, Administrações Regionais e outros órgãos, conseguindo uma melhoria da fluidez de trânsito, que se mantém estável desde aproximadamente 1981, apesar do crescente número de veículos e do sistema viário precário ainda hoje existente.

Quanto à segurança de trânsito, há uma etapa maior a ser percorrida. Através desses anos temos acompanhado e sofrido a falta de um planejamento viário e social, com a repentina explosão demográfica, particularmente das áreas periféricas da cidade. Nessas zonas, até então praticamente inabitadas foram implantados conjuntos habitacionais enormes, sem que sejam fornecidas as infra-estruturas e melhorias necessárias ao bem estar social e à prestação de serviços às camadas de nível social inferior.

Paralelamente, a insatisfação emocional, gerada por diversas crises sociais e agravada pela sensação de impunidade dos motoristas e pedestres infratores, têm provocado atitudes inéditas de comportamento, desde a desobediência pura e simples à sinalização existente, até a depredação dos bens públicos e da própria sinalização de tráfego. A atitude normalmente tomada pela população é a de abrir valetas ou construir lombadas na via, à revelia do poder público.

Implicações na Solicitação de Obstáculos

Algumas cidades têm construído obstáculos, dos mais variados tipos e especificações, apesar da regulamentação federal existente sobre o assunto. Esse fato tem aberto aos solicitantes uma argumentação muito forte contra o técnico de tráfego nas reuniões de comunidade. Citamos como exemplo a área de Itaquera e Guaianazes, circundada por outros municípios à leste e pela região do ABCD à sudoeste, como demonstra o mapa:



Os moradores dessa região de São Paulo, circulam constantemente nesses municípios vizinhos, em viagens de lazer nos fins de semana ou a serviço durante o meio da semana, não se dando conta da falta de sinalização desses obstáculos, nem das suas dimensões agressivas e nem dos locais impróprios para a sua alocação.

Para melhor exemplificar a demanda de solicitações, o quadro abaixo mostra o aumento de solicitações em estoque na GET 3, em 30/04/84, referente à área de Itaquera e Guaianazes, classificadas por tipo de solicitação:

Natureza das Solicitações	Quantidade	Porcentagem
Obstáculos	43	58,1 %
Semáforos	08	10,8 %
Sinalização em geral	14	18,9 %
Outros (ruas de lazer, etc.)	09	12,2 %
Total	74	100,0 %

É relevante salientar que nos primeiros quatro meses de 1984, houve revolta popular em cinco locais diferentes, motivadas por acidentes de trânsito, o que gera a necessidade de estudos para a colocação de obstáculos ou outra alternativa de sinalização. Desses cinco locais, apenas dois já tinham registro de solicitações anteriores.

É comum, em áreas periféricas como essas, a solicitação de obstáculos do tipo lombada em vias com declividade acentuada ou em seqüência de curvas verticais ou horizontais, tornando invisíveis os obstáculos do tipo lombada e correndo o risco de aumentar o potencial de acidentes nesses locais, ou mesmo a gravidade desses acidentes.

Com efeito, além desses riscos, não se pode projetar obstáculos do tipo lombada onde as especificações técnicas simplesmente o permitam, sem antes tentar esclarecer junto a comunidade, que a simples penalização da totalidade dos motoristas, devido aos seus comportamento inadequados, não resolve o problema, mas sim o transfere de local, além de não ser uma medida propriamente educativa.

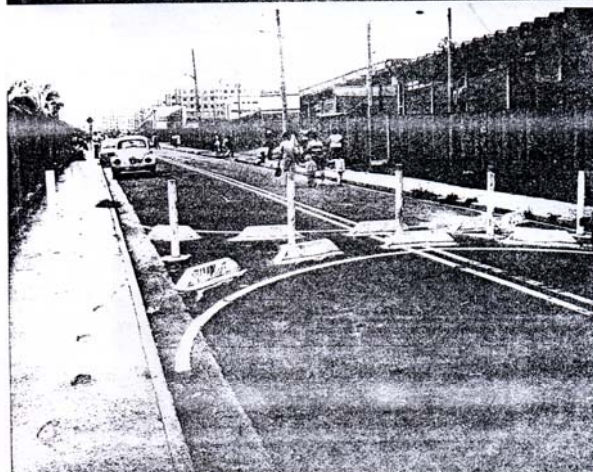
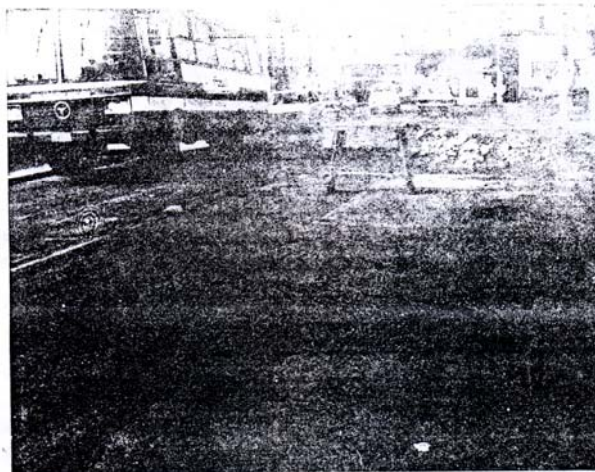
Soluções Alternativas para a Redução de Velocidade

Paralelamente à educação para o trânsito, desenvolvida pela CET, pelo CETET, nas escolas, comunidades, associações de moradores, etc., e a orientação de travessia de pedestres, a GET 3 tem implantado várias alternativas de dispositivos de controle de tráfego e/ou medidas que visam a não proliferação de obstáculos do tipo lombada como solução única para a redução de velocidade, como é demonstrado a seguir.

A Gerência de Tráfego 3, que se coloca à disposição para visitas nos locais em questão com o intuito de permitir um aperfeiçoamento técnico da Companhia, vem por meio desta Nota Técnica, divulgar suas idéias e dispor-se a discuti-las, com a intenção de ampliar o rol de soluções que venham corroborar com as medidas de caráter social que a Companhia vem desenvolvendo, dentro da política da Secretaria Municipal de Transportes.

Construção de Obstáculo tipo Lombada

CONSTRUÇÃO DE OBSTÁCULO TIPO LOMBADA



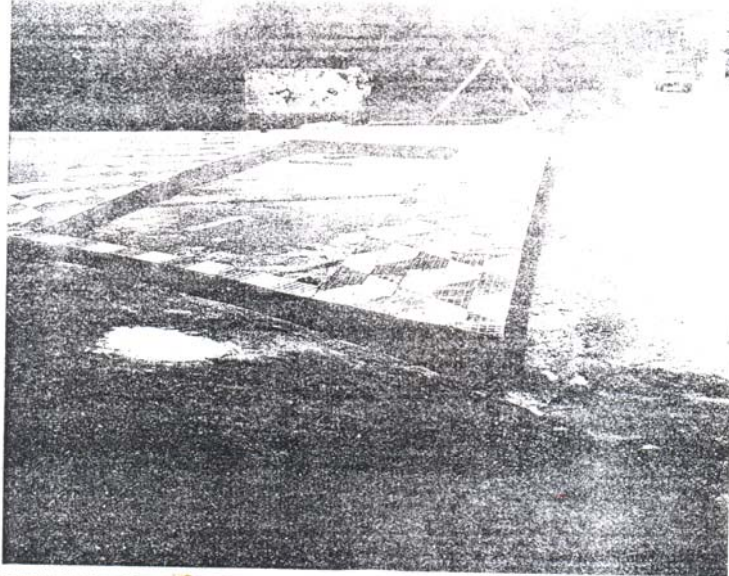
Projeto Comunidade COHAB II Itaquera Conjunto Habitacional José Bonifácio

FECHAMENTO DA VIA COM PRISMAS DE CONCRETO E POSTES METÁLICOS CORTADOS AO MEIO

Bloqueios Parciais mediante Extensão da Calçada

BLOQUEIOS PARCIAIS MEDIANTE EXTENSÃO DE CALÇADA

Projeto Comunidade Jardim Nossa Senhora do Carmo



Estrada do Iguatemi

PAVIMENTO CORRUGADO CONSTRUÍDO EM PARALELEPÍPEDOS METÁLICOS CORTADOS AO MISTO

Eng.º Flávio Gonçalves - GET 3.