

144

CÂMARA MUNICIPAL DE JUNDIAÍ



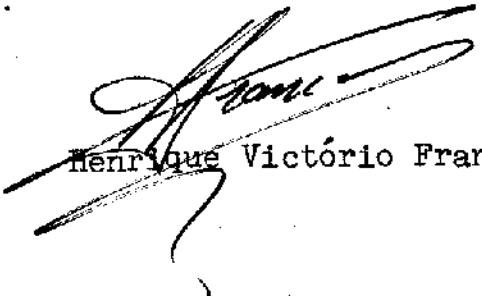
INDICAÇÃO N.º 1.257

ASSUNTO: - Estudos pela Comutran quanto à aplicação, nos semáforos de nossa cidade, de sistema de funcionamento exposto no estudo anexo - "Implicações do desenvolvimento urbano no trânsito. Consequências e soluções."

Senhor Presidente

INDICO ao Sr. Prefeito Municipal a necessidade de S.Ex^a. encaminhar o estudo anexo - "Implicações do desenvolvimento urbano no trânsito. Consequências e soluções" - à Comissão Municipal de Trânsito, determinando sejam efetuados estudos objetivando a adaptação dos nossos semáforos a fim de que passem a funcionar de acordo com o exposto no referido trabalho. Acredita-se que a aplicação das medidas aventadas no aludido estudo poderão se tornar benéficas ao nosso sistema de trânsito.

Sala das Sessões, 22/outubro/1.973.


Henrique Victório Franco.

f/mca.

CÂMARA MUNICIPAL DE JUNDIAÍ

XVII CONGRESSO ESTADUAL DE MUNICÍPIOS

=====

SERRA NEGRA - 14 a 19/05/1973.

=====

T E S E :- IMPLICAÇÕES DO DESENVOLVIMENTO URBANO NO TRÂNSITO.
=====

CONSEQUÊNCIAS E SOLUÇÕES.

A U T O R :- Engº. Henrique Victório Franco,
Presidente.

O desenvolvimento dos povos com o inaudito progresso tecnológico tende a modificar usos e costumes da sociedade, pois esta vai se condicionando às influências cada vez maiores dos aparelhos que surgem objetivando maior bem estar da população.

Tudo se transforma. Nos lares, nos escritórios, nas indústrias e nas ruas e logradouros públicos.

Todos estes fatores refletem na vida psicológica dos indivíduos, transformando-os, não raras vezes, de pacatos em agressivos cidadãos.

O comportamento humano vai sentindo estas mudanças que nem sempre são acompanhadas de um frio raciocínio que possa fazer predominar na potencialidade volitiva do homem o aspecto intelectual, para ser este suplantado pelos efeitos dos sentimentos, fazendo com que a vontade e a decisão estejam subordinadas às reações da vida instintiva e psíquica.

Esta conclusão pode perfeitamente ser observada nos atos mais comuns da vida do homem de hoje.

Analisemos um dos aspectos que podem ser aqui abordados.

CÂMARA MUNICIPAL DE JUNDIAÍ

Um fato comum, cotidiano, que ~~ocorre a~~ todo o instante, e que vem comprovar nossa assertiva, é o comportamento daqueles que - dirigem seus veículos.

Observemos o tráfego. Paremos, hipoteticamente, num cruzamento onde existe semáforo. Prestemos atenção quando da abertura - do sinal "verde". A impressão que se tem é de uma verdadeira "larga" de uma corrida de automóveis.

Decorridos alguns segundos que os carros aguardam a mudança de sinal, começamos a notar que aumentam as rotações dos motores. Seus condutores "engatam" ⁴"primeira" e começam a acelerar denotando uma surpreendente indocilidade.

Quando ocorre a abertura do sinal, partem todos em louca disparada, para, a seguir, bruscamente, frearem - quando dá tempo - no próximo "luminoso".

De fato, isto revela que é o psíquico a influir na vontade do cidadão, num repúdio inconsciente ao raciocínio, à reflexão.

É verdadeiramente anormal este comportamento, porém, nos acostumamos de tal forma a ele, condicionados por uma série de fatores, que isto passa a ser parte integrante de nossa vida e se assim também não agirmos, estaremos fora de sintonia e fora do ritmo no compasso do atribulado "modus vivendi" contemporâneo.

Talvez a causa deste modo de agir nós passamos a encontrar na atual "corrida de desenvolvimento", onde cada minuto é medido em cruzeiros, onde a filosofia imperante é a do "ganhar tempo".

Um dos ministros do Governo Federal inclusive, figuradamente, afirma: "Quem anda morre, quem corre é atropelado, é preciso voar". É preciso voar para manter a posição no mercado.

Este espírito atinge todas nossas estruturas pessoais e - começamos a andar depressa; tentamos ganhar tempo e, por isso, - quando na direção de um veículo, ficamos intranquilos ao depararmos com o sinal "vermelho" e tentamos ultrapassar quando ainda no "amarelo", na ânsia incontida de ganharmos aqueles dois ou três minutos que nos causariam espera se freiassemos antes do sinal que - passou do "verde" para o "amarelo". Doutra feita, tentamos nos adiantar ante a abertura de um sinal "vermelho".

CÂMARA MUNICIPAL DE JUNDIAÍ

Estes ~~modos de agir~~ modos de agir existem e são reflexos de nosso modo de viver atual e difícil, se não impossível, modificarmos comportamentos coletivos advindos de atitudes de "massa".

Enquanto este comportamento continua a ser uma constante em nossa sociedade, vemos atônitos o aumento assustador das colisões de veículos com índice elevado de acidentes fatais.

Estes fatos sucedem-se não só em nosso País, mas configuram-se como características próprias do mundo contemporâneo. O Instituto de Engenharia de Tráfego dos Estados Unidos da América do Norte compreendeu a fundo esta questão e procurou modificações no sistema de sinalização, vista a impossibilidade de transformar-se o comportamento humano.

Na Inglaterra, em vista desta caótica situação, providências foram adotadas e o sistema de controle de tráfego atualmente usado baixou consideravelmente o índice de acidentes nos cruzamentos onde existem semáforos.

Adotaram a seguinte esquematização:

VERMELHO	VERDE
VERMELHO	AMARELO
VERMELHO	VERMELHO
AMARELO	VERMELHO
VERDE	VERMELHO

Frise-se, mais, que na Grã-Bretanha, é uma constante que nos cruzamentos regulados por sinaleiros existam quatro conjuntos, um em cada ângulo da esquina, de maneira a tornar difícil ao motorista estranho ao local não perceber os semáforos. Tal método, porém, não é aqui utilizado, e assim acontece, não raras vezes, ultrapassarmos um cruzamento sem nos apercebermos do sinal controlador das correntes de tráfego.

Outro aspecto que convém salientar é aquele também usado na Inglaterra, onde dispositivos foram instalados de modo que na aproximação de um veículo possa o sinal abrir para sua passagem - se não existir corrente de tráfego em sentido perpendicular. Melhor explicando. Os sinaleiros ingleses possuem um sistema que -

percebendo a aproximação de um veículo por uma determinada rua, - quando a outra estava aberta por tempo indeterminado sem tráfego, este sinal, automaticamente, abrirá para o veículo que se aproxima, eliminando-se, desta maneira, os acidentes que acontecem altas horas da noite, quando, normalmente, motorista algum obedece sinalização impeditiva, cruzando com o sinal vermelho, pensando sempre que não há tráfego na outra direção.

Este sistema é um pouco mais complicado e mais caro, - pois utiliza mecanismo altamente aperfeiçoado, com modernos "re-lays".

No caminho da busca da solução cabe-nos agora um parente ses para se consignar o valor de vida humana que historicamente é relativo. Quando um general procede a estratégia a ser empregada - num ataque a forças inimigas, nos seus calculos estão previstas - baixas de ambos os lados. Evidentemente, neste caso, o conceito - de valor de vida está relacionada com a vitória na batalha.

Constrastando com este aspecto vemos equipe de médicos, enfermeiros, lutando durante horas e dias para salvar a vida de um paciente. Neste caso a concepção de valor da vida humana adquire sua plenitude.

Desloquemos esta conceituação para os problemas do trânsito. Não podemos jogar com a vida humana. Devemos tentar salvá-la a qualquer custo. Não nos interessam registro de acidentes para efeitos de estatísticas e punições, mas a intenção está totalmente voltada no sentido de se coibir e prevenir os acidentes, - preservando o que há de maior valor, ou seja a vida humana.

E quando se fala em preservar vida humana não se pode - condicionar a aspectos meramente econômicos, tendo em conta apenas o custo da medida.

O preconizado até o momento poderá perfeitamente ser - aplicado sem "rombos orçamentários", porém, pode-se atingir paulatinamente o esquema inglês, através de providências que já foram - adotadas em outras cidade.

Realmente, na atual conjuntura do trânsito, o sinal "amarelo" passou a ser o responsável por incontáveis acidentes, tendo sido inclusive cognominado pelos homens do Departamento De Sistema Viário da capital paulista, de "AMARELO ASSASSINO".

Os norte-americanos chegaram à conclusão que "amarelo" - jamais pode ser utilizado após o "vermelho", mas sempre antes do mesmo.

Se, por exemplo, adotássemos, preliminarmente, a eliminação do "AMARELO ASSASSINO", cremos que passo decisivo seria dado na consecução do objetivo de preservação da vida humana, através do seguinte esquema:

VERMELHO	VERDE
VERMELHO	VERMELHO (por dez segundos)
VERDE	VERMELHO.

A eliminação do "AMARELO", dilatando para 10 segundos a permanência do "VERMELHO" em todas as direções, viria, com menor custo, solucionar "em parte" o problema.

Salientamos que esta modalidade está sendo introduzida - com excelentes resultados nos EE. UU.

No Estado de São Paulo, mais precisamente no Município de Rio Claro, esta experiência vem sendo realizada, com invulgar êxito, pois tem contribuído para uma sensível redução do número e da gravidades dos acidentes com veículos motorizados.

Destaque-se, ainda, que a implantação deste sistema com a adaptação de "relays" no atual, não vai gerar altos custos, - pois com a eliminação do "amarelo", diminui-se a complexidade do mecanismo do semáforo, com a queda normal do custo do aparelho.

Acreditamos, porém, que com este sistema, os acidentes - que ocorrem no período noturno, principalmente na madrugada, continuarão a acontecer, pois não haverá nada a motivar a alteração de comportamento condicionado do motorista.

Motivando esta exposição, gostaríamos de transcrever as -
razões do Bel. Renato Bello, demonstrando a legalidade e a aplica-
bilidade das soluções aqui aventadas que servem de suporte ao re-
tro aduzido:

" I - O semáforo de foco duplo (vermelho - verde, ao invés de triplo vermelho-amarelo-verde) é legal porque previsto no artigo 71 e seus parágrafos do Regulamento do Código Nacional de Trânsito e seus anexos. (Dec. 62.127 de 16.01.68).

II - É prático porque seleciona e emite separadamente ca-
da mensagem luminosa ao motorista (Pare, Atenção ou Siga) ao invés do de foco triplo que emite a advertência do sinal luminoso amarelo simultaneamente para ambas as direções, o que provoca, não raro, acidentes por desconhecimento da preferência de passagem no caso. Com o semáforo de foco luminoso duplo, enquanto a Advertência (conjugação das luzes verde-vermelho) persiste para os veículos em -
trânsito, mantém a ordem de Pare (luz vermelha) para os que se encontram imobilizados aguardando autorização de trânsito no sentido oposto, espancando a mais remota possibilidade de dúvidas quanto -
ao direito de passagem.

III - É mais econômico porque elimina um foco de luz, bem como um terço do material (armações metálicas, receptáculos para -
luzes, fiação etc.) sendo, por outro lado mais prático e estético.

IV - É viável porque a adaptação dos existentes na sua -
quase totalidade (de foco triplo) é simples, bastando para tanto a redução da engrenagem que controla a abertura e fechamento dos con-
tactos platinados.

V - Foi testado e aprovado em Rio Claro com sensível di-
minuição no número de acidentes e mais fluidez das correntes de -
tráfego. "

C O N C L U S Ã O
= = = = =

1. Evidencia-se a dificuldade e talvez a impossibilidade, de se modificar comportamentos coletivos condicionados pelas influências do "modus vivendi" contemporâneo.

2. Deve-se, pois, buscar as soluções propiciadas pelo atual progresso tecnológico para se refreiar certos modos de agir.

3. O comportamento na condução de veículos deve pois, ser refreiado através de moderno sistema de sinalização para preservar, não só a integridade física, como a própria vida humana.

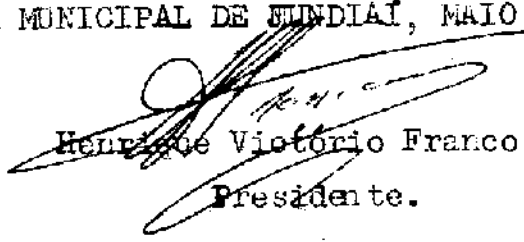
4. Assim, devemos buscar, em formas legislativas ou administrativas, o melhor caminho para implantarmos sistema de semáforos, nos moldes do inglês, já exposto neste trabalho, e, na impossibilidade deste, o sistema que elimina o sinal "amarelo", com a incorporação, na sequência, de controle remoto.

- - -

- -

-

CÂMARA MUNICIPAL DE JUNDIAÍ, MAIO DE 1 973


Henrique Victório Franco,
Presidente.