

Sobre Vias e Vidas

Fernando Navia



O enfoque mundial da sinalização rodoviária pode ser uma das causas principais da insegurança da vida nas vias públicas das cidades e estradas do mundo.

Uma pesquisa em curso¹ sobre a sinalização de vias no mundo revela os primeiros e surpreendentes dados:

- Não é universal
- Dividiu o mundo em condutores contra pedestres
- Privilegia os veículos motorizados nas ruas e estradas
- Dirige as mensagens aos objetos
- Nasceu nas estradas e foi copiado automaticamente para as cidades.
- É mercantilista e funcionalista porque contribui para a aceleração do transporte de mercadorias.
- O enfoque está associado à engenharia e infra-estrutura.
- O sistema se originou na Europa e Estados Unidos. A América Latina não contribuiu com nenhum sinal.

Desde que surgiram as primeiras tentativas de uma normalização - há quase dois séculos na Europa e um pouco mais de um século nos Estados Unidos - não se conseguiu consolidar o que seria o objetivo principal: universalizar a sinalização pública.

Uma análise quantitativa e qualitativa da sinalização nos manuais atuais da Colômbia, Perú, Chile, Brasil, Uruguai, Estados Unidos, Espanha, Alemanha e os protocolos dos manuais a OEA e ONU, além dos manuais da Bolívia de 1977, difundido pelo ex-Serviço Nacional de Caminhos e o do ano de 2007 pela Administradora Boliviana de Estradas, mostrou as diferenças substantivas, tanto no design da sinalização, nas mensagens dos sinais, no significado atribuído, nas cores, nas categorias, subcategorias, que resultam em sistemas de sinalização muito diversos.

Um dado relevante é a diferença na quantidade de sinais e categorias de cada manual?

	Categorias	Sinais
OEA 1991	7	285
ONU 1968	6	217
Chile 2001	6	320
Colômbia 2004	6	314
EEUU 2003	11	806
Espanha 2003	7	557
Bolívia 1977 e GMLP 2004	7	181
Bolívia 2007	5	231

Então nos perguntamos: qual o principal obstáculo para se chegar a um manual de sinalização pública que seja universal em todas as suas variáveis? A resposta mais simples é cultura. Considerar que as reações dos condutores e pedestres à sinalização nos diferentes países e regiões serão respostas padronizadas, automáticas e sempre semelhantes é uma falha que deriva do pensamento de fábrica: pessoas que ainda que diversas, cultura e linguisticamente falando sempre fazem o mesmo na cadeia de produção.

As diversas instituições relacionadas com esta problemática, sistematicamente têm focado o sistema de sinais em relação à tríade: veículo motorizado - estradas - sinal-circulação pública, deixando de fora o mais importante: os condutores e pedestres. A irrupção dos automóveis na virada do século XIX para o século XX trouxe consequências estruturais na sociedade. Usam-se sinais para preservar bens e se esquece das pessoas.

O problema essencial é a encruzilhada dos comportamentos nas vias públicas: não é um dilema entre objetos, e sim, entre pessoas de cultura, atitudes e comportamentos diversos. A sinalização não é um problema de infraestrutura, é um problema fundamentalmente de comunicação associado ao design, ao projeto de espaço público, intimamente relacionado com a cultura.

Outra causa é que a sinalização se focou em uma visão mercantil. O incremento constante de fluxo de veículos motorizados carregados de produtos e matérias-primas entre países e continentes exigia um sistema de sinalização padronizado que liberasse o fluxo dos motorizados. Daí que devem ter nascido os sinais, nas estradas e para as estradas, mas foram sendo introduzidos nas cidades. Uma introdução automática que pretendia resolver dilemas de comportamento em circunstâncias diferentes.

O espaço físico e social da cidade é um problema em essência diferente aos das estradas. O critério emergente do contexto significa que a semiótica perceptora - sinal-circunstância é um dilema humano específico e pontual. A cidade é uma permanente encruzilhada, a estrada é uma constante que encobre as encruzilhadas.

Este enfoque afeta a estrutura do sistema de sinalização e está relacionado à principal causa de mortos e feridos por veículos motorizados no mundo. São 1,26 milhões de mortes por ano, sendo que dois de cada três são pedestres.

O problema é epidêmico, pois se sabe que “96,5% dos acidentes são causados pelo que talvez de uma maneira muito genérica chamamos de ‘fator humano’. Isso significa que dependem, em primeiro lugar, da economia de conduta, de atitude, e psíquica dos indivíduos, e não tanto das circunstâncias, veículos ou vias públicas”.³

A paisagem precária da sinalização pública

No cenário mundial da sinalização pública, a América Latina teve um papel histórico passivo e silencioso, limitado a introduzir os sinais e junto com eles, a cultura de sinalização europeia e americana. Incorporou fragmentos destes sistemas de forma aleatória, interpretando, reinterprestando ou agregando outros sinais de acordo com a circunstância.

Desde a interpretação que se faz nos diversos manuais, até a implementação dos sinais, há uma série de passos consecutivos que são violados sistematicamente provocando o que é evidente nas ruas e estradas: diversos tamanhos, materiais, cores, tipos de letras, pictogramas, signos, etc., além do desgaste, obsolência e vandalismos, resultando num conglomerado disperso de sinais precários nas cidades e estradas da América Latina.

Isto, por sua vez provoca os motoristas e pedestres a desvalorizarem, menosprezarem, invalidarem em seu imaginário a sinalização, já que sua presença precária não tem “autoridade” suficiente para regulamentar, orientar e informar. A isso se soma a difusão nula da regulamentação para o comportamento humano nas vias públicas em relação aos sinais. As autoridades supõem que o cidadão vai decifrar o significado do sinal e atuará de forma correta.

Estes rasgos associados ao curso histórico das sinalizações da Europa, América do Norte e América Latina dão conta sinteticamente da situação atual da sinalização de trânsito. É urgente focar o sistema de sinalização pública em função dos seres humanos, em função do comportamento. É necessário um novo manual de sinalização pública humana.

1 - Pesquisa iniciada no ano de 2005 e que concluirá com a edição de um livro em dezembro de 2008 com o título “Encruzilhada do Comportamento”

2 - Elaboração própria com base nos manuais de sinalização da OEA, 1991. ONU, 1968. Chile, 2001. Colômbia, 2004. EE.UU, 2003. Espanha, 2003. Bolívia 2007. La Paz, 1997-2004.

3 - OPS/OMS, Sia Mundial da Saúde, 2004 - “A segurança pública não é acidental”, Oficina de Informação Pública OPS, Nota da imprensa n°8, bolívia, 2004. Galeano, Eduardo, “A Religião do Automóvel” (obtido em 2007).

NAVIA, Fernando. **ABC Design**. São Paulo, dez. 2009. Disponível em: <<http://abcdesign.com.br>>. Acesso em 4 dez. 2009.