



Fernando Peixinho

A Solidariedade

Este tem sido um "annus horribilis" em matéria de catástrofes climáticas de consequências trágicas.

Iniciámos o ano com os maiores nevões de sempre e parece estarmos avisados para o encerrar na suspeita de chuvas diluviadas, que se têm mostrado altamente mortíferas e destruidoras.

E é nas alturas das dificuldades e das adversidades que mais se sente a necessidade da solidariedade. Digamos que existe em todos nós um sentimento solidário, vagamente despertado na presença de situações manifestamente dolorosas. Vale isto por dizer que a intensidade dos

efeitos provocados pelos acidentes que inesperadamente acontecem está na razão directa da proximidade com que se observam.

Tudo isto nos leva a pensar que a solidariedade, tão essencial à coesão das sociedades, não pode ficar só à mercê das atitudes espontâneas e individuais, mas antes tem de partir de plataformas institucionais e políticas, que enquadrem o instinto afectivo tão caro a valores sentimentais da natureza humana e que se sobreponham à tradicional caridade que alimenta o fosso entre os poderosos e os humilhados e ofendidos.

A dignidade da pessoa humana é consubstanciada

num conjunto de direitos e obrigações que só é possível numa sociedade integralmente solidária. De resto, acho que no tempo presente, tendo em conta a evolução do mundo e dos conceitos, aquilo que separa a direita da esquerda, ou seja, o liberalismo do socialismo democrático ou social democracia, é a intervenção do Estado no domínio social, assumindo uma atitude solidária activa. Daí que a acção política, desde a mais simples autarquia local às instituições de carácter supranacional tenha de apoiar-se em suportes conceptuais que definam o seu estilo e seu posicionamento político. E num mundo cada vez mais dominado pelos interesses económicos dos ricos e dos poderosos, vamos assistindo impotentes a situações de angústia colectiva como é o caso de Timor ou de

fome como é a regra para quase todos os países do Terceiro Mundo ou ainda de guerras de irmãos contra irmãos, por causas que nunca são as suas.

A desvalorização das sociedades, em consequência dos processos de desagregação social motivados por um "laissez faire" sem limites tem acentuado conflitos étnicos e tem feito recrudescer manifestações de tipo xenófobo que são o referencial mais alarmante dum sistema que separa em vez de unir.

Tudo isto está a jusante de uma lógica que fez sobrepor valores materiais, como objectivo de felicidade, a processos de desenvolvimento equilibrado, que fez assentar o crescimento económico e a competitividade em mais desemprego e em mais exclusão social, num processo, sem precedentes, de con-

centração de riqueza á escala global, como referia há três semanas a revista "Fortune", ao afirmar que as maiores fortunas do mundo eram superiores à riqueza de alguns países.

Todos aceitamos que o princípio da igualdade é uma utopia que pode levar a atitudes políticas das mais perversas, de que a História tem exemplos relevantes.

Todavia isso não pode servir para justificar o oposto, o liberalismo sem limites, o poder económico de uns poucos a esmagar a força e a capacidade de todos os outros.

A solidariedade constitui na sua essência a base política de uma sociedade mais justa e mais fraterna, onde o crescimento seja acompanhado de um desenvolvimento equilibrado fundado numa profunda coesão global.

Portugal está hoje colocado perante o sério desafio de conduzir o seu modelo de desenvolvimento na base de uma maior coesão nacional, tanto mais que é o país da União Europeia onde as assimetrias regionais são maiores. Para isso é necessário um esforço redobrado de investimento nas regiões do interior do país, utilizando o mesmo critério que a Comunidade utilizou com os países mais débeis e que se traduziu na duplicação dos fundos estruturais. Só assim poderemos inverter a tendência que durante anos tem visto partir do interior tanta gente válida que vai produzir riqueza longe da sua terra e outros que na luta pela sobrevivência vão engrossar o pelotão dos bairros de lata e da marginalidade que se lá vive.



António Prada

A circulação na cidade de Bragança

As rotundas: aspectos gerais

A gestão do tráfego nas intersecções de arruamentos (cruzamentos e entroncamentos) pode ocorrer de várias formas. Desde a simples regra de "prioridade à direita" ou ainda pela utilização de sinalização de código que estabeleça outras prioridades; ainda pelo agente de trânsito que, quer de forma sistemática, quer ocasionalmente, procura regular conflitos localizados; até aos cada vez mais frequentes sistemas de semáforos; e finalmente as rotundas, de sentido giratório prioritário, sobre as quais pretendo aqui introduzir comentários quanto à sua oportunidade de utilização nomeadamente em meio urbano. A decisão pela escolha de algum destes métodos estará, no entanto, condicionada por factores como a política de trans-

portes (transporte individual, colectivo, peões, estacionamento, etc.), técnico-económicos, características do tráfego, a segurança, o ambiente, o contexto urbanístico do local, entre outros, sendo necessário que previamente se ajuíze da importância destes factores para a escolha correcta da solução mais conveniente.

As rotundas que, num período inicial a partir dos anos 30, nomeadamente em Inglaterra, começaram por ser estudadas para guiar a circulação no sentido da melhoria da segurança rodoviária, vieram posteriormente sendo concebidas com o seu tamanho aumentado em virtude do progressivo crescimento dos volumes de circulação pois ficava, assim, também maior a distância de entrecruzamento dos ramos de entrada e saída consecuti-

vos sobre o anel de sentido giratório, limitando-se os riscos de autobloqueamento motivados pela prioridade ao tráfego entrante no mesmo. Para resolver de vez este problema, engenheiros ingleses efectuaram experiências desde os anos 50 baseadas na inversão das prioridades tendo-se passado a atribuir a prioridade ao tráfego circulando na rotunda, por desclassificação de todas as vias de entrada. Este princípio de funcionamento passou mesmo a integrar as normas oficiais de diversos países da Europa tendo as rotundas observado uma forte expansão, nomeadamente a partir dos anos 80, já que se permitia outra flexibilidade de organização dos cruzamentos em virtude da substancial redução do espaço necessário para a sua implantação ou reconversão. Já na presente década foi a vez de em Portugal se começar a aderir a este tipo de solução, que observamos cada vez com

mais frequência nomeadamente nas cidades médias, tendo inclusivamente ficado consignado em recente revisão do *Código da Estrada* o princípio da inversão das prioridades (cedência da passagem por quem entre na rotunda).

A procura de uma melhor qualidade de vida e da melhoria da cohabitação entre os utilizadores do espaço público viário e das actividades vizinhas deverá conduzir a soluções que permitam uma moderação das velocidades do tráfego motorizado o que será naturalmente conseguido pela forma de funcionamento e modo de implantação das rotundas. As rotundas não estão somente "na moda" como equipamento viário de gestão e moderação da circulação. Poderão ainda ser encaradas como elemento de valorização dos espaços públicos urbanos conferindo-lhe uma certa "imagem de marca" por oposição à "imagem banal" que

um cruzamento de tipo convencional, com ou sem semáforos, oferece.

Nos estudos de concepção de sistemas deste tipo deverão ter-se em conta os mais variados contextos de implantação - entrada de localidade, centro urbano, polo residencial ou industrial, e até mesmo meio rural - podendo o seu diâmetro exterior variar entre 15 metros (mini-rotundas) e 150 metros ou mais sendo que, nos casos correntes, não é necessário ultrapassar um diâmetro exterior de 35 metros. Através de métodos de simulação em gabinete ou de ensaio prévio no local poderá prever-se a capacidade de uma rotunda sendo certo que, em face das baixas velocidades praticadas e da simplificação dos pontos de conflito, essa capacidade é, em geral, superior à permitida pelo mesmo cruzamento regulado por semáforos ou por perda de prioridade, assim como são mais reduzidos os

tempos de espera.

Dado que todos os ramos de entrada numa rotunda terão o mesmo nível de prioridade não será possível atender a certas estratégias de gestão da circulação como, por exemplo, a limitação dos fluxos de entrada nos centros urbanos em horas de ponta, a prioridade aos transportes colectivos, o encorajamento ou a penalização de certos itinerários, etc., questões que habitualmente se resolvem com recurso à sinalização luminosa moderna ou dita "inteligente", constituindo-se, assim, algumas limitações à utilização das rotundas mas que em cidades como Bragança não serão, em geral, factores condicionantes.

Outras vantagens da utilização de rotundas poderiam ser aqui referidas, o que farei em próximo artigo a propósito de alguns casos existentes em Bragança.