



IMPRESSO
ESPECIAL
7220715500-DR/SPM
ABRAMCET
CORREIOS

IMPRESSO

ABRAMCET

Associação Brasileira de Monitoramento e Controle Eletrônico de Trânsito

news

julho de 2004 Ano 1 Edição 3

CURITIBA AMPLIA MONITORAMENTO

V.A. Comunicações



Capital paranaense inaugura em agosto nova fase de seu sistema de fiscalização eletrônica de trânsito. Os equipamentos, que registram a velocidade e podem também identificar irregularidades na documentação dos veículos, serão instalados em 210 pontos até o final do ano. Toda a sinalização de velocidade já foi reforçada.

(Página 8)

DETRAN DE SÃO PAULO APOSTA NA GAROTADA

Arquivo Detran/SP



Cidade Mirim instalada no Detran/SP

Os programas de educação infantil do Detran/SP já atenderam mais de 1,6 milhão de crianças no Estado em 36 anos de atividades. Entre os projetos, está o Clube do Bem-te-vi: grupo de policiais militares que visita escolas ensinando a segurança no trânsito.

(Página 3)

RECEITA DE MÉDICO: FISCALIZAR E PUNIR

Anna Fagundes/V. A. Comunicações



O médico Fábio Racy, presidente da Abramet

O médico Fábio Racy, presidente da Abramet (Associação Brasileira de Medicina de Tráfego), fala dos esforços para diminuir as mortes no trânsito no Brasil, que vitima cerca de 30 mil pessoas por ano: "Não vejo outra forma de reverter a situação além de fiscalizar e punir".

(Página 6)

CÂMERAS REFORÇAM SEGURANÇA NO RIO

Divulgação



O secretário de Segurança Anthony Garotinho na inauguração

Novo sistema eletrônico vigia a Linha Vermelha (Rio), uma das mais violentas regiões da cidade e por onde circulam 160 mil carros diariamente. As 16 câmeras captam qualquer movimentação irregular nas pistas - não apenas infrações de trânsito - e podem ser comandadas à distância, pela internet.

(Página 4)

EXPEDIENTE

Abramcet (Associação Brasileira de Monitoramento e Controle Eletrônico de Trânsito)

Av. Ibirapuera, 2.120, conjunto 53, cep 04028-001, Moema, São Paulo/SP
Fonefax: (11) 5056-1058
www.abramcet.com.br
abramcet@uol.com.br

Diretoria

Vice-presidente

Roberto Varella Gewehr

Secretário executivo

Silvio Médici

Diretor técnico

Luciano Cesar de Lima

Diretor de comunicação

José de Vasconcelos Cunha

Diretor financeiro

Rodolfo Imbimbo

Empresas associadas

- Arion Comércio e Serviços Ltda.
- Brascontrol Indústria e Comércio Ltda.
- Consilux Consultoria e Construções Elétricas Ltda.
- Consladel Construção e Laços Detectores Ltda.
- Construtora Cinzel S/A
- Datacity Serviços Ltda.
- Dataprom Equip. e Serviços de Inf. Ind. Ltda.
- Engebras S/A Ind. Com. e Tecnol. de Informática
- Fiscaltech - Tecnologia Industrial Ltda.
- GCT Gerenciamento e Controle de Trânsito Ltda.
- M.I. Montreal Informática
- Pégasus Informática Ltda.
- Perkons Equipamentos Eletrônicos Ltda.
- Politran Tecnologia e Sistemas Ltda.
- Pró Sinalização Viária Ltda.
- Serget Com. e Serviços de Eng. de Trânsito Ltda.
- SinalRonda - Sinalização Viária e Serviços Ltda.
- Sitran - Sinalização de Trânsito Industrial Ltda.
- Sitran - Comércio e Indústria de Eletrônica Ltda.

Coordenação e edição

V.A. Comunicações S/C LTDA.
(v.a.assessoria@uol.com.br)

Produção gráfica e editoração

JotaC Design e Comunicação
(jotac@jotac.com.br)

Tiragem desta edição

5.000 exemplares

Textos assinados não representam, necessariamente, a opinião deste veículo.

EDITORIAL

Diogo Colognesi / V.A. Comunicações



Os acidentes de trânsito estão entre os principais problemas de saúde pública no mundo. Isso levou a OMS (Organização Mundial de Saúde) a colocar o tema no Dia Mundial da Saúde (7 de abril) este ano.

Junto com o Banco Mundial, a OMS elaborou um informativo sobre a prevenção dos acidentes causados pelo trânsito, cuja finalidade é apresentar um panorama geral sobre a questão e também as formas de prevenir e reduzir as seqüelas dos acidentes.

É um trabalho elaborado no sentido de sensibilizar os governos e os cidadãos sobre os efeitos e custos sociais para a população, principalmente nos países mais pobres e emergentes, como o Brasil.

Segundo a OMS, em 2000 cerca de 1,26 milhão de pessoas morreram vítimas de acidentes de trânsito no mundo. No Brasil, os números não são definitivos, pois o governo não conseguiu ainda implantar um sistema de estatísticas confiável, apesar do seu esforço.

O número de mortes no Brasil varia entre 30 mil e 50 mil pessoas por ano, dependendo da fonte a que se recorre. É uma guerra sem soldados e armas, que o país trava diariamente nas vias públicas - uma violência incomum para uma sociedade que se diz minimamente organizada e civilizada.

Fica claro que ações positivas, como a elaboração de um Código de Trânsito bem estruturado, não garantem a segurança do cidadão e economia ao Estado. O país precisa se conscientizar da extensão do problema. O que está em jogo são vidas humanas e o alto custo que isso representa para toda sociedade, que paga a conta do trânsito.

Nunca é demais lembrar que, no Brasil, segundo dados do IPEA (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada), os custos dos acidentes são da ordem de R\$ 5,3 bilhões, considerando somente valores levantados nos grandes aglomerados urbanos. Portanto, o IPEA não leva em conta os custos gerados pelas perdas nas estradas.

Em um país em que há escassez de recursos para garantir o mínimo das necessidades básicas dos cidadãos,

os dados levantados pelo IPEA deveriam servir para orientar uma política nacional que estabeleça índices aceitáveis de segurança do trânsito.

E o futuro? Vale lembrar que temos uma frota de 36,6 milhões de veículos automotores. Imagine o que nos espera, com o aquecimento da economia e o conseqüente aumento da frota.

Temos que ir à raiz do problema. As empresas, os meios de comunicação, enfim, todos os segmentos sociais deveriam estar envolvidos de forma coordenada. E é fundamental o engajamento das escolas nessa luta. Por que não colocar o assunto na grade curricular?

O que temos visto nos últimos anos são campanhas modestas com efeito limitado, devido à falta de objetividade e ao pouco espaço ocupado na mídia. Assunto de tal magnitude deve ser tratado por um conjunto de ações planejadas envolvendo as áreas da educação, gestão da infra-estrutura das vias públicas, produção de veículos mais seguros, planejamento e organização dos sistemas hospitalares para o atendimento de vítimas, além da fiscalização sistemática e da aplicação das penalidades previstas na legislação de forma séria e transparente.

Em nosso periódico, temos procurado levar ao conhecimento do público as ações na área governamental, tecnologias aplicadas na gestão do trânsito e, principalmente, as ações na área educacional, que, no nosso entendimento, contribuem de forma decisiva para reverter o atual quadro ao mudar o comportamento das pessoas.

Esperamos que o trabalho da OMS coloque o tema na pauta dos governos, e que possamos sair nas nossas vias públicas com o mínimo de segurança a que temos direito. Boa leitura e até a próxima edição.

Silvio Médici
Secretário Executivo

Site da OMS – www.who.int/en/



Cartas

Certamente a sociedade se beneficia com o idealismo de pessoas inteligentes e dedicadas como vocês. O tempo é a multiplicação do nosso trabalho e da nossa boa vontade, a fim de que, por ele e com ele, possamos transformar a área de atuação em que nos movimentamos em abençoados campos de paz e harmonia para todos.

Dra. Havanir Nimtz, deputada estadual (PRONA-SP)

Parabenizo-os pela brilhante edição, ressaltando a necessidade de criação de projetos que visem a melhoria do trânsito em nossas cidades.

Chico Simões, deputado estadual (PT-MG)

Parabéns pela iniciativa, organizadores e colaboradores. Desejo contínuo êxito nas atividades.

Antonio Salim Curiati, deputado estadual (PP-SP)

Sugestões, elogios ou críticas podem ser enviados para: Abramcet News, rua Caramuru, 417, conjunto 93, V. Mariana, São Paulo – SP, CEP 04138-0001, ou pelo e-mail "v.a.assessoria@uol.com.br".

RESPONSÁVEIS DESDE CEDO

Em 36 anos de atividades, programas de Educação no Trânsito do Detran/SP já atenderam mais de 1,6 milhão de crianças

O Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo (Detran/SP) investe na educação de novas gerações desde sua fundação, em 1967. Entre os programas desenvolvidos pela Divisão de Educação do Departamento estão dois projetos criados especialmente para as crianças - a Cidade Mirim, miniquarteirão criado em 1968 no sétimo andar do edifício sede, que reproduz as ruas de São Paulo; e o Clube do Bem-te-vi, um grupo de seis policiais militares que viaja pelo interior do Estado fazendo palestras sobre trânsito para escolas do ensino médio e fundamental desde 1990. Os dois projetos já atenderam, juntos, mais de 1,6 milhão de jovens no Estado.

A equipe do Clube do Bem-te-vi já esteve em 102 cidades (algumas mais de uma vez) desde o começo do programa, dando aula para 870.573 crianças em 1.672 escolas públicas e particulares. O grupo fica nos municípios por 15 dias, a convite das prefeituras, e promove eventos sobre trânsito junto com escolas e outras entidades locais. De acordo com a diretora da Divisão de Educação, major Vera Cruz, cerca de 10 mil crianças participam das atividades por mês.

Segundo a major, o grupo para o qual os policiais falam depende do tamanho da cidade. Se o município tem de oito a dez mil crianças, os PMs dão aulas a todos, em todas as séries. "Quando o número é maior, elege-se uma faixa etária, geralmente entre nove a onze anos, que é quando as crianças começam a andar sozinhas", explica a major Cruz.

Multa aos pais - Entre os temas abordados estão conceitos básicos como o respeito aos semáforos e o uso do cinto de segurança, passando por dicas como não brincar em ruas movimentadas. Após as aulas, os alunos ganham kits com cartilha sobre trânsito, carteira de habilitação



Crianças, supervisionadas por PMs, brincam na escolinha montada no Detran/SP

mirim e um mini bloco de multas, com o qual podem "autuar" os pais e adultos próximos. "A criança pode 'multar' os pais se eles passam no semáforo vermelho ou esquecem o cinto de segurança. Com isso, atingimos os adultos por meio das crianças", diz a major.

Anna Fagundes/V.A. Comunicações



Major Vera, diretora de Educação

Os alunos são estimulados a fazer trabalhos sobre o que aprenderam nas aulas. "Pode ser um concurso de cartazes, maquetes, teatro, sempre voltado para o tema trânsito", diz a

major Cruz. No último dia da visita há uma festa de encerramento, onde os melhores trabalhos são premiados.

Segundo Vera Cruz, além de um treinamento especial para a função - as palestras incluem brincadeiras, filmes e música -, os policiais da equipe do Clube do Bem-te-vi precisam ter um perfil específico para cuidar do público-alvo: "É necessário que o policial goste de lidar com crianças, porque ele vai estar com elas o tempo todo", diz ela.

Na prática - A Cidade Mirim já recebeu a visita de 793.016 alunos de 10.306 escolas, desde sua fundação até 2002, quando foi feito o último levantamento. Voltada para os alunos de cinco a dez anos, a Cidade conta com um programa que une teoria e prática em uma visita de duas horas ao Detran.

Depois de uma aula sobre trânsito e segurança com um policial monitor, as crianças põem em prática o que aprenderam andando com bicicletas por uma réplica de um bairro paulistano. A "cidade" conta com "lojas", sinalização vertical e horizontal, semáforos e fiscalização idêntica às ruas de verdade. Os alunos que não obedecem à sinalização ou os apitos do guarda são "multados", como acontece na vida real.

Atualmente, a Cidade Mirim está fechada para reformas. Segundo a major Vera Cruz, está sendo estudada a transferência da Cidade para uma área fora do Detran, provavelmente no pátio externo do prédio. Enquanto o local não é reaberto, os pedidos de escolas são transferidos para uma mini-cidade da seguradora Porto Seguro, onde dois policiais dão aulas graças a um convênio do Detran com a empresa. (ACF)

Contato - Divisão de Educação do Detran/SP: (11) 3889-3035 e fax (11) 3889-3224, com major Vera Cruz. -

MAIS DO QUE APENAS CUIDAR DO

Sistema de câmeras da Linha Vermelha vigia 24 horas por dia uma das áreas mais



Sede do Centro de Controle de Operações (CCO), instalado na região do Trevo das Missões, próximo à rodovia Presidente Dutra, no Rio.

Por Anna Carolina Fagundes

A Linha Vermelha, um dos principais acessos ao Rio de Janeiro, recebeu um inovador sistema de vigilância eletrônica em abril deste ano. Criado para monitorar os 22 quilômetros da via, por onde passam 160 mil veículos diariamente, o CCO (Centro de Controle de Operações) utiliza 16 câmeras e uma rede de transmissão de imagens por meio de rádio, que pode ser comandado à distância de qualquer ponto do país, pela internet.

O CCO também funciona como um centro de apoio aos motoristas que trafegam no local, reunindo guinchos, bombeiros e policiais em um mesmo ponto, o que facilita o atendimento em casos de emergência.

O projeto do CCO foi desenvolvido em novembro do ano passado, por determinação do DER/RJ (Departamento de Estradas de Rodagem do Rio), com o apoio da Secretaria de Segurança do Estado. De acordo com a licitação, toda a criação e desenvolvimento do sistema de vigilância precisaria considerar, entre outros fatores, a violência da região,

uma vez que a Linha Vermelha, que começou a ser implantada em 1991, corta diversas comunidades do Rio e é considerada uma das áreas mais perigosas da cidade, por servir de linha divisória entre favelas em constantes conflitos.

Inicialmente, pensou-se na utilização de câmeras com cabeamento de fibra ótica, consideradas padrão neste tipo de monitoramento eletrônico. No entanto, as que usam fibra ótica, além de mais caras, consumiriam mais tempo de instalação - o que poderia ser perigoso para a equipe de engenheiros e técnicos responsáveis pela montagem do sistema.

“Tudo o que é feito na Linha Vermelha deve ser muito bem pensado para evitar conflitos com a comunidade que vive em volta”, diz Newman Marques da Silva, um dos coordenadores do projeto que ganhou a licitação para a execução do CCO.

Para evitar transtornos, o sistema adotado para o CCO funciona via rádio, sem nenhum cabo. “O sistema só precisa de energia elétrica. Isso possibilitou cumprir o prazo de 30 dias que



Técnicos que operam o sistema testam os equipamentos de vigilância eletrônica no

foram pedidos para a instalação”, diz Antonio Carlos Freixedas, responsável pela definição dos equipamentos que foram utilizados no CCO.

O governo do Rio de Janeiro irá pagar R\$ 120 mil reais por mês pelo monitoramento eletrônico e pelos operadores das câmeras.

“Usamos uma metodologia diferente. Os sistemas que escolhemos para o CCO foram pré-montados em São Paulo, e praticamente tudo o que

O TRÂNSITO

violentas do Rio

Fotos: Divulgação



dia da inauguração do CCO

ros a oito metros acima da pista, podendo chegar até a dez metros em alguns casos. Com um alcance de até dois quilômetros com grande precisão e mobilidade de 360 graus na base horizontal e 180 graus na base vertical, o equipamento registra o movimento da Linha Vermelha mesmo nos trechos onde a iluminação viária é deficiente, devido a um sistema de infravermelho.

A única diferença para as câmeras que operam com boa iluminação é que as imagens são transmitidas para o CCO em preto e branco. “Temos esse número de câmeras exatamente para mapear toda a extensão da via com perfeição”, diz Newman. “Com o infravermelho, tudo funciona 24 horas por dia mesmo. Não há interrupções na transmissão”.

Atendimento rápido - Quatro turmas se revezam no CCO diariamente, em turnos de seis horas. São quatro operadores de câmera, um operador de rádio da DER/RJ, que aciona guinchos e entra em contato com os bombeiros ou ambulâncias, em caso de emergência, e um policial militar do Batalhão da Polícia Rodoviária, responsável pela parte de segurança. Cada operador tem o controle de quatro câmeras por computador. “O sistema é extremamente simples. Qualquer pessoa, com o devido trein-

carro quebrado ou um seqüestro acontecendo”.

O CCO conta com guinchos e mecânicos, que são enviados para resolver os problemas o mais depressa possível. “Quando é localizado algo estranho acontecendo com um veículo, um dos guinchos é enviado imediatamente ao local para que seja feito o atendimento prévio. Se for uma pane mecânica irreversível, o carro é guinchado para uma área segura”, diz Newman.

“É muito perigoso parar o carro na Linha Vermelha, porque ela não tem áreas de escape onde se possa estacionar. É uma faixa de alta velocidade, por isso o atendimento tem que ser extremamente rápido”.

De acordo com Freixedas, em menos de um minuto o DER sabe que tem um carro parado em algum ponto da pista e já envia socorro para o local. Antes da instalação das câmeras, os guinchos percorriam a Linha Vermelha e paravam quando encontravam algum problema, em geral reportado por motoristas ao DER, pelo telefone celular. “As pessoas ficam impressionadas com esse serviço, sem saber que a identificação do problema foi feita pela imagem”, afirmou.

O CCO, instalado no final da Linha Vermelha (na região do Trevo das Missões, encontro da via expressa



Computadores, no CCO, que monitoram as 16 câmeras dispostas na Linha Vermelha

fizemos foi tirar as câmeras da caixa e pendurá-las nos locais adequados”, explica Newman.

A equipe de engenheiros no Rio de Janeiro fez um mapeamento detalhado da Linha Vermelha para decidir os pontos de instalação do equipamento, garantindo a melhor visibilidade possível em todos os ângulos.

As câmeras foram instaladas a uma distância média de seis met-

amento, poderá operar as câmeras”, segundo Newman.

Apesar de poder ser adaptado para registrar infrações de trânsito (e os vídeos gravados servirem como prova de desrespeitos graves ao Código da Trânsito Brasileiro), Newman explica que o CCO tem o objetivo de ser “um sistema de segurança que ajuda o órgão de trânsito a descobrir problemas acontecendo na via, seja um

com a rodovia Presidente Dutra), é apenas um ponto de referência onde ficam integrados os guinchos, as viaturas da Polícia Rodoviária e o DER. “Esta é uma tecnologia totalmente orientada para a internet. Todos os usuários que têm acesso ao sistema e não estão no CCO -por exemplo, os que estão na Secretaria de Segurança ou nas outras regionais do DER- podem acessar as informações”, explica Newman. -:

“SÓ DEVERIA EXISTIR FISCALIZAÇÃO

Para Fábio Racy, presidente da Abramet, no Brasil tudo concorre para premiar o infrator

Anna Fagundes/V.A. Comunicações



O médico Fábio Racy na sede da Abramet, em São Paulo

Os acidentes de trânsito matam, anualmente, cerca de 1,26 milhão de pessoas e ferem até 50 milhões em todo o mundo, de acordo com dados da OMS (Organização Mundial de Saúde). No Brasil, segundo o último levantamento do Ministério da Saúde (estudo de 2002), o trânsito é a segunda maior causa de morte dos brasileiros entre 15 e 44 anos, atrás somente dos homicídios.

A vida profissional do médico Fábio Racy, 56 anos, é pautada por este tipo de estatística. Presidente há nove anos da Abramet (Associação Brasileira de Medicina de Tráfego), entidade criada em 1980, ele tem ajudado a comandar iniciativas para reduzir o número de vítimas do trânsito, com campanhas e pesquisas

sobre segurança e saúde dos motoristas promovidas pelos quase três mil médicos ligados à Associação.

A Abramet está agora envolvida com o “Movimento Permanente para a Diminuição de Acidentes de Trânsito e Transportes”, união de 150 empresas e ONGs promovendo a segurança no tráfego onde houver espaço disponível. Racy compara o Movimento, lançado no último mês de abril, com um jogo de futebol onde o importante é perder o título de campeão em mortes no trânsito.

Para Racy, que trabalha com Medicina de Tráfego desde 1975, a única maneira de reduzir as mortes no trânsito nacional é unir educação com fiscalização mais ativa: “É muito difícil reverter a situação de outra forma”, diz ele, na entrevista a seguir.

Abramcet News - Por que acontecem tantos acidentes de trânsito no Brasil?

Fábio Racy - As causas de acidentes no Brasil são as mesmas do resto do mundo: álcool, velocidade, sono, distrações como falar ao celular. Por isso, estou numa fase de constatação de que a única solução imediata para o trânsito brasileiro é a fiscalização com punição. Não vejo outra: é muito difícil a gente reverter a atual situação de acidentes no país de outra forma além de fiscalizar e punir. A fiscalização está muito longe do ideal, e a punição pode até ser eficiente - acredito que seja mais ágil mandar o auto de infração para que se pague a multa - mas fica só na parte pecuniária.

Abramcet News - Quais seriam as outras alternativas?

Racy - A ação de proibir o motorista de dirigir é mais difícil, por inúmeras razões. A filosofia de fiscalização com punição não está devidamente regulamentada e não existe pessoal suficiente para fazê-la. Apesar da boa vontade do Denatran, a fiscalização ainda é muito pobre de pessoal - quem pode fiscalizar e, também, educar.

Além disso, existe um conflito entre o Código Penal e o Código de Trânsito. O Código de Trânsito quer punir os motoristas que bebem, e o Código Penal se apóia na máxima que ninguém é obrigado a criar prova contra si mesmo. Parece que tudo concorre para premiar o infrator e dificultar a punição, o que resulta em um número cada vez maior de mortes, apesar de sentir que o novo Código de Trânsito reduziu o número de acidentes.

Abramcet News - Como a fiscalização eletrônica pode ajudar a prevenir acidentes?

Racy - A fiscalização eletrônica é o olho do fiscal, imparcial e que não recebe nenhum tipo de agrado para que não seja feita a multa. Na minha maneira de ver, a fiscalização eletrônica seria a única que deveria existir. A fiscalização por meio do agente, se existisse, deveria ser uma fiscalização com orientação.

Abramcet News - O que um hospital deixa de fazer para cuidar de vítimas de trânsito?

Racy - O quanto se poderia prestar de atenção e cuidados a um paciente doente para privilegiar o paciente

ELETRÔNICA”

e dificultar a punição

acidentado não pode ser dimensionado. Alguns dados mostram que 60% dos leitos de UTI são ocupados por acidentes de trânsito. O gasto do país com educação e fiscalização seria percentualmente irrisório comparando com o que se gasta com os acidentes. É melhor gastar menos com prevenção do que no pós-acidente, onde você investe muito mais.

AbramcetNews - Quais são os principais traumas causados pelos acidentes de trânsito?

Racy - Com o uso do cinto de segurança, os acidentes começaram a ficar mais localizados. Antes, era um politrauma total - batia e machucava tudo. Depois do advento do cinto, percebemos que as partes soltas do corpo se contundem mais. Os calcanhares e pernas sofrem mais trauma. Depois vem o tórax - o cinto diminui muito o trauma, mas não o evita totalmente. Nem mesmo a associação com o airbag impede que a pessoa se machuque.

Abramcet News - Como surgiu o Movimento Permanente para a Diminuição de Acidentes de Trânsito e Transportes e como ele funciona?

Racy - Há dois anos fomos procurados pelo publicitário Alex Periscinoto. Ele notou que as campanhas de trânsito no país eram só pontuais, nas épocas em que ocorrem mais acidentes, como o Natal e a Semana Santa. Elas têm seu valor específico, mas era preciso algo constantemente alertando a população. Periscinoto levou a idéia para quatro agências de publicidade, e dos temas oferecidos escolhemos "Brasil, campeão de acidentes - Vamos perder este título, devagar chegamos lá". Como o brasileiro gosta muito desse negócio de ser campeão, chamamos o Parreira (Carlos Alberto Parreira, técnico da Seleção Brasileira) para fazer um comercial - o campeão mundial de futebol querendo perder o título de campeão em acidentes de trânsito. Pela primeira vez, o Parreira aceitou fazer uma campanha, e na base do voluntariado. Esse é o norte do Movimento, aproveitar todas as oportunidades para massificar a idéia da prevenção de acidentes: no holerite, no talão de cheque, na bolacha de chope. A principal característica é que não existe paternidade. Para a Abramet não importa quem é o dono, o importante é salvar vidas. Isso é o que nos move. - (ACF)

Contato: <http://www.movimentopermanente.com.br>

FALTA FISCALIZAÇÃO?

Fotos: V. A. Comunicações

“O acidente acontece, na maior parte das vezes, por que a regra só é respeitada por medo da punição ou por educação. Se há acidente por desobediência é porque falta fiscalização. Com fiscalização, a tendência é que não haja acidentes. O ideal para evitar acidentes é a somatória de agentes de trânsito mais o aparato eletrônico de apoio. A fiscalização eletrônica é indispensável. Se o Estado dispõe de uma tecnologia aceita e reconhecida, e não a usa, está sendo omissivo. O artigo primeiro do Código de Trânsito Brasileiro fala isso. O artigo 320 fala que a aplicação dos recursos deve ser para educação e fiscalização. Se tenho tênis, porque vou fazer um atleta correr de sandálias?”

Marcelo Araújo é advogado e professor de Direito de Trânsito das Faculdades Integradas Curitiba



“Fui um dos primeiros a implantar fiscalização eletrônica no Brasil quando era secretário dos Transportes no Distrito Federal, e nós fizemos isso em 1996. Tivemos grandes adversários, que são os que eu chamo de “defensores dos infratores”. E esses foram os que saíram com a idéia da “fábrica de multas” - que, na minha opinião, é na realidade uma fábrica de vida. O que mais tem demonstrado é que o sistema eletrônico é o meio mais eficaz de inibição de uma coisa que é óbvia: fazer que as pessoas entendam que uma placa de 40 km/h é de 40 km/h. Nós somos favoráveis à fiscalização eletrônica. Temos críticas, obviamente, às “pegadinhas”, mas, na grande maioria, isso não acontece. Nós vamos começar a discutir aqui na ANTP, junto com o Denatran e a Frente Nacional de Prefeitos uma campanha de conscientização da população do que é o sistema eletrônico de fiscalização, principalmente para atingir os partidos políticos, pois quando o partido está no governo, ele é favorável, porque sabe que é justo; já quando disputa eleições, o candidato faz a crítica do outro lado. Acho também que é preciso uma fiscalização noturna melhor. E não adianta ter uma fiscalização forte mantendo a impunidade. Não chega a 1% o número de punidos, e mesmo as penas são levíssimas.”

Nazareno Stanislaw Affonso é vice-presidente da ANTP (Associação Nacional dos Transportes Públicos)

“A fiscalização no Brasil só não funciona porque, desde o JK, deu-se ênfase ao veículo e não ao cidadão. O país ajuda a blindar aquele que mata, e não se preocupa com quem morre. O motorista é mal-acostumado, um viciado no trânsito. Não tem curso de reciclagem que vá melhorar uma pessoa que há dez anos fura sinal e buzina para velhinhas. Isso só se corrige “mexendo” no bolso dele. É inconcebível não ter fiscalização eletrônica. Eu vejo a fiscalização eletrônica como uma faca bem afiada: na mão de um bandido, é uma arma. Mas, na mão de um sushiman, ajuda a fazer uma obra de arte. A fiscalização eletrônica tem por trás um ser humano, que pode usar o equipamento para arrecadar e não para salvar. Se for usado para o bem, vai arrecadar pouco e salvar muito.”

Marcelo Beltrão de Almeida é diretor geral do Detran do Paraná



“Graças à eletrônica conseguimos ter uma grande precisão em algumas coisas. Em outras, a gente está na idade da pedra. Os motoristas brasileiros têm um certo grau de descompromisso em relação à bebida, por exemplo. Todos se acham bons cidadãos, e é muito comum o brasileiro acreditar que pode tomar dois chopes, um uisquinho, e ter condições para dirigir. Nós ainda não temos uma consciência cidadã disso. E isso se constrói inclusive com a fiscalização, mas não apenas com ela. A educação, no sentido formal da palavra, é insuficiente ou só dá resultado a longuíssimo prazo. Eu entendo que a fiscalização é parte inerente ao processo de educação. E a fiscalização eletrônica permite que você trabalhe com uma coisa precisa, uma coisa impessoal, que elimina a margem de corrupção. Houve abusos. Algumas cidades exorbitaram a fiscalização dando um viés só de arrecadação para o processo. Para corrigir isso, o Contrans (Conselho Nacional de Trânsito) estabeleceu normas que as prefeituras têm que justificar onde colocam esses pontos eletrônicos. Portanto, os mecanismos eletrônicos são uma ferramenta importante.”

Marcos Pimentel Bicalho é secretário municipal de Transportes de Campinas (SP)

CURITIBA INICIA NOVA ETAPA DE FISCALIZAÇÃO

Agora, 210 pontos da cidade serão monitorados por 110 radares, que funcionarão em sistema de rodízio

Fotos: Victor Agostinho/V.A.Comunicações



A prefeitura de Curitiba reforçou a sinalização horizontal de velocidade nas ruas onde serão instalados os novos equipamentos

Por Victor Agostinho

Curitiba inaugura em agosto uma nova etapa de seu sistema de monitoramento de trânsito. Na primeira fase, a capital do Paraná mantinha radares em 61 pontos da cidade. Agora, serão 210 locais, que, até o final do ano, estarão sinalizados e operando. Com isso, a prefeitura espera diminuir em 50% o número de acidentes, além de dispor de informações mais detalhadas para subsidiar o trabalho da equipe de engenharia de tráfego.

Os novos equipamentos registram a velocidade, mas poderão também identificar se há irregularidades na documentação dos veículos. Curitiba tem hoje uma frota estimada em 800 mil veículos e 450 agentes municipais destacados para atuar no trânsito. O crescimento médio anual da frota é de 5%.

Se há dois ou três anos os problemas com acidentes e vítimas estavam concentrados na região central da capital paranaense, hoje, com a expansão da cidade e depois da abertura de shoppings e grandes supermercados fora do centro, a periferia começa a sentir necessidade de maior fiscalização, de acordo com o diretor da Diretran (Diretoria de Trânsito de Curitiba), Carlos Alexandre Negrini Bettes.

Segundo Bettes, os novos pontos de radares foram escolhidos depois de análise que levou em consideração a

quantidade de acidentes nos locais estudados. A Diretran também atendeu a solicitação de comunidades e associações de bairros para a implantação dos novos equipamentos.

Bettes explica que os radares vão funcionar em rodízio, ou seja, será montada toda a estrutura externa aparente dos equipamentos, mas em alguns pontos não haverá radares. O diretor aposta no efeito psicológico da sinalização para coibir os motoristas que insistem em não respeitar os limites de velocidade. Dos 210 pontos, apenas 110 estarão em funcionamento.

Embora o Contran (Conselho Nacional de Trânsito) desobrigue os órgãos municipais de trânsito de avisar, por meio de placas, a existência de fiscalização eletrônica na via, Curitiba está preferindo manter os avisos e reforçou até a sinalização horizontal (pintura no asfalto). "Não queremos causar surpresa ao motorista. Queremos é que o curitibano continue a respeitar os limites de velocidade", afirma Bettes.

Para manter a transparência de informações, foi colocado no site da prefeitura (www.curitiba.pr.gov.br) a localização dos radares existentes na cidade.



Observatório - Bettes pretende implantar ainda este ano uma nova sistemática de avaliação da quantidade de vítimas no trânsito. Atualmente, elas são registradas apenas no local do acidente, não existindo um controle posterior. Caso a vítima venha a morrer depois, não entrará nas estatísticas de violência no trânsito.

Por meio de um convênio com a Secretaria de Saúde, e com parte da verba originária do Ministério da Saúde, será feito um acompanhamento pós-acidente, ação que foi batizada como Observatório de Trânsito. "Para realizar este trabalho, vamos agregar no pós-acidente a PM, o Corpo de Bombeiros, os hospitais, o Instituto Médico Legal, o Serviço Funerário e a Secretaria da Saúde. Queremos saber, sem maquiagem, o trauma que o trânsito gera. Só assim vamos enfrentar o problema", afirma Bettes. -