

REAGE CIDADÃO: PACATO MOTORISTA

Paulo César Campos, aluno de Ciência Política (7º semestre)

*“Quando a lei é injusta, é justo combatê-la e pode
ser justo às vezes, violá-la.
Justiça de Antígona contra a de Creonte.
Dos resistentes contra os de Vichy.
Dos justos contra a dos puristas”.*
André Camte - Sponville

Modernidade Técnica no Trânsito

Brasília e suas gentes vêm sendo, ultimamente, alvo de uma intensa campanha pela Paz no Trânsito.

A dimensão do problema pode ser avaliada pela decisão do GDF de, apesar das dificuldades orçamentárias, destinar vultosos recursos para a compra das novas viaturas que patrulham a cidade. São carros de excelente qualidade e dotados com modernos equipamentos de gravação de som e imagem para registrar infrações, suas circunstâncias e envolvimento, bem como as caríssimas barreiras eletrônicas, os radares móveis; enfim, todo um arsenal de equipamentos que simbolizam a modernidade técnica do DETRAN.

As autoridades responsáveis pelo trânsito do Distrito Federal têm atribuído, quase que exclusivamente, ao excesso de velocidade de carros particulares a principal causa de mortes em acidentes de trânsito em Brasília. Em conseqüência, vêm promovendo um verdadeiro linchamento dos motoristas que, por qualquer razão, ultrapassem quaisquer níveis os limites estabelecidos de velocidade máxima. Assim, se estabeleceu uma caçada aos infratores de uma, e somente uma, das regras fundamentais de segurança no trânsito.

Ora, todos os cidadãos, mesmo os só razoavelmente equilibrados, têm que apoiar as iniciativas que pretendam promover a diminuição da violência no trânsito: mas excessos praticados por algumas autoridades podem produzir efeitos indesejáveis.

A Ética das Autoridades no Trânsito

O Diretor de Trânsito do GDF, Sr. Miura, em um programa de televisão tipo “sobremesa”, destes que são transmitidos nas tardes de sábado,

chegou mesmo a chamar de “imbecis” a todos aqueles motoristas que “...trafegam a mais de 60, 80 ou, até mesmo, 180 km/h”. A velocidade pode ser, em muitos casos, responsável por trágicos acidentes. Mas seria a única causa ou, em muitos casos, responsável por trágicos acidentes. Mas seria a única causa ou mesmo a principal? A norma que fixou os limites máximos de velocidade

deve ter sido elaborada tendo em conta um motorista “médio”, conduzindo um carro “médio”, trafegando em uma via média, que experimenta uma circulação “média” e, também, um movimento médio de pedestres. Ora, é muita média para suportar uma ofensa tão genérica promovida por um técnico; e, mais importante ainda, é muito grosseira para suportar uma ofensa tão genérica pronunciada por um servidor público.

Já o Secretário de Transporte, Nazareno Spósito, provavelmente com o propósito de realçar uma caudatária adesão do GDF à campanha promovida por um jornal local, rompeu os limites de equilíbrio e racionalidade exigíveis de autoridades públicas em regimes democráticos. Em diversas entrevistas para a televisão declarou - entre irônico e debochado, mas efetivamente autoritário - que decidira manter sob a mais absoluta coação os motoristas desta cidade. Não satisfeito com esta inacreditável postura, exortava cidadãos a que emprestassem seus carros a agentes do trânsito que, não sendo identificados no tráfego, poderiam aplicar mais multas a motoristas que excedessem as velocidades fixadas para as vias públicas do DF.

O Sr. Nazareno reintroduziu, na vida brasiliense, duas abomináveis figuras que acreditávamos banidas de nossas vidas: o espião e o dedo duro cidadão contribuinte, disfarçado de motorista do agente de trânsito.

Depois do rumuroso episódio da P2, em que ficou muito mal explicada a intromissão do Ser-

viço Secreto da Polícia Militar do Distrito Federal na vida de personalidades políticas brasilienses, a cidadania assistiu, perplexa e assustada, como uma intervenção pública, mal conduzida, pode destruir uma excelente proposta ou, até mesmo, prejudicar a adoção de condutas públicas legítimas.

Todo esse apelo à cidadania não pretendia tomar mais fluido e seguro o trânsito em nossas vias; toda essa imaginação e esforço objetivava somente o incremento na arrecadação do GDF; e isto tem nome e sobrenome: patrimonialismo e corporativismo. Patrimonialismo porque relaciona a melhoria da arrecadação com a contratação de novos agentes; e corporativismo porque, além de equivocada e desastrosa, é uma pirrotécnica tentativa de revalorização da mais desgastada das repartições públicas federais, estaduais e municipais: O DETRAN.

Os espíões e os dedos duros do trânsito, inventados pelo Secretário do transporte com a cumplicidade do Diretor do DETRAN - legais, mas ilegítimos - contribuíram muito para um certo desinteresse pela campanha de combate à violência no trânsito e estão transformando o Governo Democrático e Popular em Governo Autoritário e Populista.

Modernidade Ética no Trânsito

As autoridades do GDF deveriam ter levado em conta que para muitos cidadãos a representação da autoridade só se faz presente através dos agentes visíveis do trânsito e da segurança pública. Por isso, não é saudável que, em pleno processo de reconstrução e fortalecimento da cidadania, autoridades se apresentem escondidas ou disfarçadas, especialmente quando estão no exercício de suas legítimas obrigações funcionais.

Nada mais deplorável, portanto, que patrulhas do DETRAN ou da Polícia Rodoviária permaneçam escondidas atrás de arbustos enquanto motoristas reagem, com piscar de faróis, solidários contra essa ação “esperta dos agentes do trânsito, até porque, o uso legítimo do poder de coerção exige do Estado que suas autoridades se manifestem de forma inequívoca, sem quaisquer constrangimentos; mas, sobretudo, sem excessos; com firmeza, mas sem prepotência.

É muito preocupante que estejamos nos acostumando a entrever nas ações de agentes da ordem pública uma certa contradição: metralhadoras escopetas, revólveres e, até mesmo, granadas de mão são sempre exibidas, ameaçadoramente, para pacatos cidadãos ou simples motoristas abordados em “bati-

das policiais”. Entretanto, bandidos, assaltantes, facínoras contumazes, foragidos audaciosos, contraventores abusados são tratados, quase sempre, com mais urbanidade; salvo se houver alguma gravação para programas de televisão que exploram a violência nos grandes centros urbanos. Aí, toda uma encenação se faz presente e assistimos a grotescas cenas teatrais de poder arbitrário explícito.

Se, no passado não muito distante, mas presumida e desejavelmente enterrado, a cidadania brasileira foi vítima de militares exaltados, é possível que, em futuro próximo, a população se torne refém do aparelho policial. E não se pode culpar somente os policiais. Serão responsáveis todos aqueles que, embalados pela proposição liberal de redução do Estado a níveis mínimos, foram permitindo o seu progressivo desmantelamento. Em consequência, nossos policiais são mal selecionados, mal treinados, mal-orientados, mal pagos, mal administrados e, naturalmente, mal estimados. É inaceitável que críticas ao aparelho policial do Estado sejam interpretadas como tentativas de desprestígio das corporações; sua fragilização e desmantelamento decorrem, principalmente, do desinteresse com que as autoridades e cidadãos tratam as questões de segurança pública.

Mas voltemos ao trânsito e suas mazelas.

É lamentável que uma campanha de combate à violência no trânsito fique restrita, praticamente, à aplicação de multas por excesso de velocidade. E, não será um prêmio volvo que vai melhor qualificar as ações no trânsito. Acontece que o Estado habilita mal os novos motoristas porque, enredado na trama das auto-escolas, não é capaz de verificar as ações do candidato diante de situações perigosas, como derrapagem em óleo, aquaplanagem, pneu dianteiro furado, etc. Um curioso e pouco cuidado teste psicotécnico não tem impedido que verdadeiros assassinos continuem dirigindo em nossas ruas e avenidas. É o caso daqueles que desrespeitam os sinais, os cruzamentos, forçam ultrapassagens perigosas, fazem bruscas mudanças de pista de rolamento, não respeitam as vias preferenciais, etc., etc. Mais ainda: o que fazem as autoridades de trânsito para impedir que veículos inadequados para o tráfego continuem circulando por nossa cidade, por exemplo, aqueles que não têm freios em condições, que têm os pneus carecas, sem iluminação correta, etc.?

É possível que o Estado tenha renunciado a todas essas obrigações como mais um resultado do prolongado desgaste institucional a que está submetido. Todavia, cabe também uma inquietante dúvida: o excesso de velocidade teria sido escolhido como

principal alvo da campanha não pela sua efetiva contribuição para a terrível mortalidade no trânsito mas, principalmente, pela sua capacidade de geração de multas; vale dizer, uma inesgotável fonte de receitas?

“Somente em três dias de controle já multamos mais de mil motoristas no Lago Sul”. “Na ponte Costa e Silva, pode aplicar-se uma multa a cada minuto”. Agora já podemos contratar mais quinhentos agentes de trânsito”. “Os espíões multaram 800 motoristas somente em um dia de trabalho”. São manifestações desse tipo, feitas por autoridades da área do trânsito que, juntamente com a renúncia de controle enérgico sobre maus motoristas e veículos impróprios para circulação, estão levando o cidadão a questionar as intenções dessa campanha.

As medidas não objetivam criar condições mais civilizadas para as relações entre motoristas e pedestres no trânsito brasileiro. Cabe o registro de que os motoristas aderiram rapidamente à campanha do cinto de segurança; não foram necessárias maiores ameaças, nem aplicações de sucessivas e progressivas multas que afetariam a já comprometida economia dos moradores desta Capital. A mesma adesão ocorreria se as medidas fossem identificadas pelos cidadãos como realmente destinadas a melhorar as condições do nosso trânsito. Afinal, motoristas cidadãos também têm preocupações como segurança; até porque, se estão dirigindo por alguns instantes são, também, pedestres em muitos outros momentos.

As portarias que fixaram as velocidades máximas são antigas. Existem, a propósito, algumas contradições notáveis; por exemplo: a EPBD, a principal via do Lago Sul, com duas pistas em cada direção, canteiro central com mais de 10m, visibilidade elevada em toda a sua extensão, sem curvas acentuadas, com trânsito de pedestres bastante reduzido, uma única escola em suas margens, tem por velocidade máxima 60 km/h. A L2, com toda sua rede de escolas, hospitais, unidade especial para deficientes visuais, um acentuado movimento de pedestres, também tem por velocidade máxima os mesmos 60 km/h. O mesmo acontece na W3 e em alguns trechos da Avenida das Nações.

Conclusão: carros com maior capacidade motriz e de frenagem, dotados de toda uma nova geração de equipamentos opcionais, com eficiente isolamento acústico que diminui a sensação de velocidade, estão se tornando presas fáceis desta indústria da multa. Curiosamente, começaram a aparecer placas com velocidades máximas de 30, 50 e 70 km/h que devem ter sido preparadas especialmente para carros com marcador de velocímetro digital; convenhamos,

não é nada prático para o motorista observar essas velocidades em painéis convencionais.

Se o propósito fosse realmente estabelecer melhores condições de proteção para a segurança das ruas, os cavalos seriam retirados das ruas, os loucos não seriam habilitados, os carros sem condições de circulação já teriam sido recolhidos, as carroças dos apanhadores de papel não circulariam impunes e ameaçadoras; os bêbados e drogados, de todas as partes da cidade, mas especialmente os freqüentadores daqueles antros e endereços mais tradicionais, nos fins de semana, já estariam presos.

É incrível que autoridades se regozijem com a possibilidade de que o acúmulo de multas promova apreensões de veículos ou que estejam satisfeitas com o número de multas aplicadas. No “andar dos automóveis”, isto é, no “andar da carruagem”, brevemente, a quantidade e o valor absurdo das multas progressivas, aplicadas ao “contribuinte cidadão/motorista infrator”, farão com que muitos participantes das passeatas da Campanha contra a Violência no Trânsito retornem às ruas e se organizem em manifestações pelo cancelamento dessas multas.

É preciso ter em conta que Brasília anda é, hoje, uma cidade fundamentalmente administrativa e cuja renda agregada tem, portanto, origens orçamentárias; por isso mesmo, é uma cidade onde a crise fiscal do Estado vem promovendo a história de um desastre anunciado.

Ora, se os orçamentos familiares da classe média brasileira, vale dizer do estrato social mais adensado desta cidade, já estavam comprometidos pelo desequilíbrio entre o aumento do custo de vida e o congelamento dos salários e, sobretudo, se paira uma enorme ameaça de aumento de IPTU; se a CAESB se nega a prestar os tradicionalmente honestos serviços de esgotamento das fossas, sob o pretexto de que somente está obrigada a fazê-lo nas áreas de assentamento; se o uso do celular - na condução de automóveis ou em recintos públicos fechados - pode provocar multas; se os hospitais públicos não suportam qualquer aumento de clientela; se as escolas públicas estão em crise; se os planos de demissão voluntária estão provocando o surgimento de novas e originais empresas que terão que vender nada para ninguém; e, finalmente, se os pacatos cidadãos não promoverem uma reação organizada e consistente contra tanta ineficácia pública, é muito provável que, breve, nossa cidade se transforme em uma tranqüila e pacata pista onde não se verá mais o conflito motorista/pedestre mas, sim, uma portentosa passarela na qual autoridades federais e locais desfilarão suas in-

competências e vaidades; serão enormes e tenebrosos espaços desprovidos de nossas gentes, nossos cidadãos, nossos vendedores, nossos consumidores, nossos sonhadores, nossos poetas, nossos artistas, nossos portadores de celulares e, até mesmo, de nossos pagadores de impostos.

E, ainda é preciso acreditar que Brasília foi concebida para ser a Capital da Esperança.

Algumas Sugestões:

Além da promoção de campanhas de educação para o trânsito, nos colégios, locais de trabalho, meios de comunicação de massa, espetáculos, etc., especial atenção deverá ser dedicada:

- à melhoria substancial da qualidade dos exames para motoristas - tanto na verificação das habilidades como nas condições de saúde física e mental - valendo o recurso, neste caso, a todo arsenal de equipamentos que represente as avançadas técnicas do setor:

- à revisão (com proposta inicial de aumento de 20 km/h) dos cálculos de limites de velocidades em todas as principais vias do Distrito Federal, tendo-se em conta as condições técnicas dos novos veículos; nesta seria examinada a conveniência de se estabelecer limites diferenciados para os diversos tipos de viaturas; e, se for o caso, promover estímulos necessários à renovação da frota em circulação;

- à regulamentação do uso da faixa destinada à travessia de pedestres com o propósito de induzir os motoristas ao respeito do direito preferencial do transeunte em cruzar as vias públicas; conseqüentemente, criar condições objetivas que inibam a travessia de pedestres fora das faixas

- ao exame da possibilidade de implantar, progressivamente, uma proposta formulada por um ex-Diretor de Trânsito do antigo Distrito Federal, **Dr. Estrela**, de adoção do princípio da preferência para o pedestre na concorrência com o motorista, em consequência, a mudança de nível - quando for necessária - será feita pelo automóvel;

- ao estabelecimento da fiscalização do trânsito compatível com os horários de maior fluxo de veículos;

- ao estabelecimento de uma escala progressiva de multas em função da velocidade excedida, do dia da semana, da hora da infração, etc;

- à fixação de cartazes nas principais vias, periodicamente renováveis, contendo informações

sobre o número de vítimas e, dependendo das circunstâncias, referência temporal a não ocorrência de novos acidentes;

- ao estudo da possibilidade da exposição de cenas dramatizadas de acidentes graves de trânsito em locais estrategicamente escolhidos;

- ao exame da possibilidade de escalonamento dos horários de início e encerramento de atividades profissionais com o propósito de diminuir o fluxo de veículos; a providência seria facilitada pela circunstância de que a cidade tem dois empregadores principais - o GDF e o Governo Federal; nas demais atividades os horários seriam definidos através de pesquisa de opinião pública; e

- à intensificação da repressão a motoristas bêbados ou drogados, sem habilitação, etc., ordinariamente, nas noites de 6ª feira, sábado e, especialmente nas vésperas de feriado ou em dias de comemorações extraordinárias.
