

## PANORAMA PROFISSIONAL

### A IMPLANTAÇÃO DO CÓDIGO DE TRÂNSITO E O FUTURO DE NOSSAS CIDADES.

**Ailton Brasiliense Pires**

Diretor Executivo/ANTP

#### 1. O PASSADO

Um conjunto de fatores caracterizaram nossas ações passadas:

- a) a ausência generalizada de qualquer tipo de planejamento urbano que se preocupasse com o uso e ocupação do solo, os deslocamentos das pessoas e dos bens materiais;
- b) o “inchaço” de nossas cidades detectado por 2 números altamente significativos, tais como os censos demográficos de 1950 (50% da população residindo em áreas urbanas) e de 1991 (somente 25% da população residindo nas áreas rurais);
- c) o entendimento de que **trânsito** era uma “**questão de segurança nacional**” e conseqüentemente ser tratado/administrado por policiais civis e militares;
- d) por decorrência do item anterior, ao município não foi atribuída nenhuma responsabilidade sobre a circulação de seus habitantes e dos bens produzidos/consumidos. O legislador, de então, ignorou, solenemente, qualquer relação entre trânsito e desenvolvimento urbano.
- e) o desinteresse na formação de uma cultura de responsabilidades para as autoridades, os motoristas e os pedestres no processo de motorização acelerada da sociedade brasileira;

- f) irresponsabilidade generalizada das autoridades na “concessão” das carteiras de habilitação ;
- g) omissão na fiscalização das condutas dos motoristas e pedestres;
- h) implantação da “indústria do jeitinho” por parte das autoridades ao permitirem ou não combaterem eficazmente os esquemas de corrupção para não punirem os infratores de trânsito;
- i) ação criminosa das autoridades públicas em desmontar os serviços de transportes públicos ou não incentivar competentemente o seu uso;
- j) implantação de processos de enriquecimento, às custas da omissão das autoridades públicas, onde empresários de terras e de transportes (as vezes os mesmos) definiram o local e a forma de ocupação da cidade em detrimento dos interesses da maioria;

Diante do exposto algumas conseqüências acabaram tornando-se inevitáveis.

- a) estima-se que diariamente ocorram 100 mortes e 1.000 feridos derivados de 2.000 acidentes de trânsito em todo país;
- b) os custos dos congestionamentos apontados em estudo recente ANTP/IPEA em 10 cidades brasileiras, aponta para mais de meio bilhão de reais por ano, não considerados aqui os valores financeiros dos acidentes de trânsito (que, no mínimo, resultarão em valor igual ao do congestionamento);
- c) cidades inchadas, ocupando enormes áreas, encarecendo seus custos de implantação e manutenção (tais como pavimentação, drenagem, iluminação, redes de água, esgoto, etc.) além de ocuparem os entornos de reservas de água, ou ainda, áreas de risco (de inundação e/ou desabamento);
- d) desperdício de recursos financeiros aplicados prioritariamente para circulação do automóvel com as conseqüências do **não investimento** no transporte público e estimulando as pessoas a resolverem seus problemas de circulação por sua própria conta (andando a pé ou adquirindo veículo antigo, com, por exemplo, mais de 15 anos).

## 2. O PRESENTE

Apesar do quadro anterior, temos implantado alguns projetos de desenvolvimento urbano, trânsito e transportes públicos que mereceram destaque no livro **“Projeto Transporte Humano – Cidades com Qualidade de Vida”** produzido pela ANTP em 1997. Mais de uma centena de exemplos são citados por mais de 50 colaboradores que realizaram esta pesquisa.

Além disso o novo Código de Trânsito definiu, de maneira clara, as competências que ficaram atribuídas aos organismos municipais e estaduais, por entender a estreita relação entre trânsito, transporte e desenvolvimento urbano ao responsabilizar o município pela circulação, de seus habitantes e veículos, atribuindo ao estado o licenciamento, a habilitação e a inspeção veicular.

Este Código passa a entender o **trânsito** como uma questão de educação, engenharia, operação, fiscalização e policiamento. Trata-se portanto de uma **questão de cidadania** (e não de “segurança nacional”).

Desta feita o poder municipal passa a ter toda a responsabilidade para propor e administrar o crescimento da cidade (plano diretor) e as formas de circulação (transporte e trânsito).

Um aspecto altamente positivo que está acontecendo ao longo de 1998 é a reformulação organizacional de diversas secretarias municipais com organismos que estão incorporando o trânsito e os transportes na mesma unidade administrativa. Cidades de todos os quadrantes estão começando a elaborar projetos integrados de trânsito e transporte.

Ressalta-se ainda a participação dos municípios nos diversos Fóruns de Secretários, secretariados pela ANTP. Os 10 Fóruns (Nacional, Norte, Nordeste, Paulista, Gaúcho, Catarinense, Paranaense, Mineiro, Fluminense e Espiritosantense) realizaram aproximadamente 20 reuniões este ano com um público médio em torno de 100 participantes.

As 190 maiores cidades, com população acima de 100.000 habitantes, têm participado. As agendas procuraram colocar em discussão, tanto no plano técnico como no político, as questões sobre trânsito, transporte e desenvolvimento urbano.

Talvez, não seja por acaso que tenha ocorrido uma redução nos acidentes de trânsito e que, várias cidades estejam licitando os serviços de transporte público baseados em premissas que objetivam de forma mais contundente a qualidade dos serviços prestados.

### 3. O FUTURO

O censo de 1991 apontou a existência de 120 milhões de pessoas residindo em regiões urbanas (75% da população). Estima-se para 2010 uma população geral em torno de 230 milhões dos quais 190 milhões irão residir nas áreas urbanas. Portanto, em breve, 70 milhões de novos urbanóides estarão em busca de moradias, estudos, trabalho, saúde, lazer e outros. E onde encontrarão respostas para suas necessidades?

Em 1958 tínhamos 1 milhão de veículos. Em 1998 temos 25 milhões. Estima-se que atingiremos 50 milhões em 2010. E aonde irão circular?

Não fazer a coisa certa, na hora certa, pelo preço certo, foi postergado como diretriz nacional, nos três níveis de governo. Não temos desenvolvido planos estratégicos que considerassem o crescimento da população urbana, a explosão da motorização, o desvinculamento, enfim, do planejamento orientador dos nossos problemas tem nos custado muito caro.

Em contrapartida cresce a consciência de que devemos nos organizar e aguardar a concretização dos fatos decorrentes dos números acima como fatores que alavancarão nossa qualidade de vida. Ter mais gente pode significar sermos mais ricos, se as pessoas forem preparadas para produzirem mais e melhor. A redivisão da riqueza impor-se-à e ocorrerá com um maior entendimento sobre a cidadania. O aumento da frota de

veículos ocorrerá até por conta do aumento e da redivisão da riqueza. Porém o que estaremos construindo é o novo espaço do veículo particular, que deverá ser o das viagens complementares. Para que as “**cidades com qualidade de vida**” possam dispor de um “**Projeto Transporte Humano**”, o transporte público de qualidade será reinserido na nossa cultura, e utilizado em maior ou menor grau por todas as classes sociais. Quanto a administração do trânsito caberá um conjunto de ações que deverão passar por: (mas não só).

- priorizar a circulação de pedestres e dos transportes públicos, destinando a eles a maior e a melhor área do sistema viário;
- educar adequadamente crianças e adultos, instruindo-os para o uso apropriado das vias e passeios;
- habilitar com eficiência os condutores;
- exigir uma inspeção veicular que realmente permita a circulação de veículos bem mantidos;
- implantar um sistema de controle de infratores que permita punir infratores de outros estados (atualmente impunes);
- ampla capacitação dos órgãos e entidades de trânsito dos diversos níveis para que possam exercer suas responsabilidades com eficácia.

Enfim o Brasil vai, lentamente, saindo da “idade média” quanto à consciência sobre as responsabilidades sociais. Teremos que (re) construir nossas cidades com novos parâmetros. Sabemos quais são.. Sabemos fazer. Temos feito em várias cidades. Temos recursos para fazer o essencial (tivemos para realizar centenas de obras inúteis/ inútuas). Precisamos de discernimento e decisão política, apenas isto.