

Novos radares e velhos hábitos no Distrito Federal

Uirá Lourenço

Recentemente foi anunciada a instalação de novos radares para controle de velocidade no Distrito Federal, com possibilidade de aferir a velocidade média dos motoristas e ampliar o número de infrações detectadas. A medida provocou discussão acalorada nas redes sociais. Surgiram muitos comentários sobre a suposta indústria da multa e sobre o ímpeto arrecadatário do governo.

Raras foram as manifestações favoráveis à medida e contra a imprudência generalizada nas vias do Distrito Federal. Não raras vezes se veem motoristas voando baixo, acima do alto limite de velocidade nas vias. É nítida a prática de reduzir a velocidade apenas nas proximidades dos temidos pardais: o asfalto marcado com freadas evidencia os pontos onde se respeita o limite estabelecido. E os afoitos ainda contam com tecnologia a bordo que avisa os locais com fiscalização eletrônica, além dos avisos de locais com radares, disponibilizados na internet pelo Departamento de Trânsito (Detran) e pelo Departamento de Estradas de Rodagem (DER).



Diversas vias do DF possuem limite teórico de velocidade de 80 km/h. Na prática, muitos passam a mais de 100 km/h.

Os órgãos de trânsito devem zelar pela segurança nas vias e investir em tecnologia que reduza os vergonhosos índices de acidentes e mortes no trânsito, que fazem do país um dos mais violentos: em 2014 foram mais de 40 mil vidas ceifadas e 170 mil feridos. Apenas no Distrito Federal foram 408 mortes no trânsito, o que representa centenas de famílias destroçadas.

Para desespero de quem caminha e pedala, as infrações ocorrem diariamente. Além do excesso de velocidade, observam-se invasão de calçadas, bloqueios de rampa e de ciclovias, circulação pelo acostamento e desatenção com a travessia de pedestres e ciclistas. A fiscalização de algumas infrações ainda acontece esporadicamente, mesmo na área central de Brasília, onde canteiros, calçadas e qualquer espaço vazio são convertidos em estacionamento, em detrimento da acessibilidade.

Muitos ainda buscam proteger o suposto direito de seguir acelerando pelas ruas, como se não houvesse outros motoristas, pedestres e ciclistas cujas vidas precisam ser asseguradas. Tratam a carteira de habilitação como um passaporte para circular livremente pelas ruas, sem fronteiras ou limites de qualquer tipo.

A defesa dos novos radares, porém, não deve ser cega. Há, sim, que se fiscalizar a destinação dos milhões arrecadados com multas, a serem revertidos na busca de um trânsito mais humano e respeitoso.

Além da fiscalização, medidas educativas são fundamentais. Brasília tem histórico de sucesso na articulação entre educação e fiscalização, com o trabalho de respeito à travessia do pedestre iniciado nos anos 90. Infelizmente, nos últimos anos o investimento em campanhas educativas tem sido baixo e se concentram em datas comemorativas, sem ações consistentes e permanentes.

Se a tecnologia permite aferir a velocidade média dos motoristas e ainda poderia coibir outras infrações – como a distância mínima ao ultrapassar um ciclista, o bloqueio de rampas e ciclovias, o uso de celular (algo tão comum e perigoso) –, busquemos, então, o aperfeiçoamento da legislação de trânsito e aumentemos o rigor nas ruas. A mobilização por um trânsito mais civilizado resultará em maior segurança para todos, com menos mortes nas vias e menos famílias destruídas.



Bloqueio de ciclovia e desrespeito à distância mínima de segurança: infrações comuns na capital federal e que merecem atenção especial na fiscalização.

A polêmica sobre os novos radares revela a necessidade de quebrar velhos paradigmas. Se outrora predominava o urbanismo voltado ao automóvel, com largas vias e alto limite de velocidade, hoje a mobilidade saudável predomina. E já existe um marco legal importante dos novos tempos: a Política Nacional de Mobilidade Urbana. Apesar de sancionada em 2012, a lei ainda é desconhecida ou não aplicada. Deve-se mencionar também a Década de Ações pelo Trânsito Seguro (2011 a 2020), iniciativa da ONU (Organização das Nações Unidas) da qual o Brasil é signatário.

A década em favor da segurança busca reduzir pela metade as mortes no trânsito. E a política nacional de mobilidade urbana tem como pilares a segurança nos deslocamentos, o desenvolvimento sustentável, a acessibilidade e a prioridade dos modos saudáveis (“não motorizados”) e coletivos de transporte. O esforço por meio de leis e pactos será inócuo se continuarmos na lógica da cidade pensada para motores e não para seres humanos. Brasília nasceu no auge da cultura automotiva, com vias convidativas à alta velocidade, mas deve se adaptar aos novos tempos da mobilidade, que incentivam alternativas ao automóvel e prezam pela segurança em detrimento da fluidez motorizada.