



TRÂNSITO

FALHA LAMENTAVEL



CF (Ref) Celso de Mello Franco

Os nossos Códigos de Trânsito editados em 1942 e 1967 conservaram a organização administrativa utilizada nos Estados Unidos, onde se concentrava no Departamento de Trânsito, na esfera estadual, o controle dos três elementos em que se constitui o trânsito: o motorista, o veículo e a via. Lá existia o *Traffic Commissioner*, cargo mais alto na carreira do policial de trânsito.

Aqui, o Diretor de Trânsito, na maioria das vezes, era nomeado por razões políticas. Por causa desta prática usual, aqueles nomeados unindo a razão contumaz à competência técnica se destacaram. Alguns são lembrados até hoje.

Em 1997, no novo Código de Trânsito Brasileiro, finalmente resolveram adotar o sistema europeu, separando a via onde se aplicavam os princípios de engenharia de tráfego – urbanismo dinâmico – ou as obras viárias – urbanismo estático – e passando-as, mui corretamente, para a responsabilidade dos municípios, que é quem as constrói e cobra o IPTU. Entretanto, ao fazer isso, esqueceram (ou não sabiam) que, nesta nova organização, deveria ser criado, no controle municipal, a par das Companhias de Engenharia de Tráfego (CETs), o “Diretor de Circulação”, como se faz na Europa. Sem a existência deste cargo, diluiu-se a responsabilidade sobre a circulação viária e, como consequência, fez com que ela, a responsabilidade, deixasse

de existir. Ficamos nós, pagadores de impostos, sem saber a quem recorrer para reclamar das deficiências ou, raramente, elogiar os acertos. Fosse apenas este o mal, não teríamos as terríveis consequências reveladas na ação da repressão policial que, praticamente, ignora a existência de uma polícia, que deve ser especializada, para lidar com o o motorista. Foi fruto desta falha na atual organização que aconteceu, há alguns anos, o trágico “homicídio doloso” cometido por policiais civis, contra um juiz e sua família, numa atabalhoada operação de blitz policial, sem





com capacete, braçadeira, cinto e talabarte brancos, além de luvas da mesma cor durante a noite, e portavam lanternas com bico vermelho. A área onde se montava a operação era delimitada com cones e devidamente identificada pelas viaturas policiais ou militares, com as luzes intermitentes acesas (quando à noite); sua saída era estreitada com duas viaturas, para a passagem de um só veículo, e uma tábua com o

comprimento da largura desta passagem, equipada com pregos de 6 centímetros, a fim de que, quando ela fosse puxada para obstruir a passagem, fossem furados os quatro pneus do veículo fugitivo e, por isto, suspeito.

No local, onde o veículo seria parado por ter os pneus arriados, estavam de prontidão oito policiais da força de repressão, equipados com submetralhadoras. Ao ser parado o veículo suspeito, eles o cercavam, apontando as suas armas e ordenando, por megafone eletrônico, que os ocupantes saíssem do carro. Mas, felizmente, nas pouquíssimas vezes em que tivemos que acionar

o “jacaré” (era este o apelido da tábua de pregos), os ocupantes já saíam do seu carro com as mãos na cabeça, como lhes fora determinado. Nunca se disparou um só tiro.

Este procedimento, altamente profissional, eu não o inventei. Eu o vi e aprendi, quando estagiando na Alemanha, em maio de 1968.

Existisse o Diretor de Circulação, de preferência um oficial superior da Polícia Militar, especializado em trânsito, e se seguisse o procedimento que já foi utilizado com absoluto sucesso, e não estaríamos lamentando vítimas inocentes e expondo a polícia do Rio a um desgaste desnecessário e que não merece.

São, como diz o título, falhas lamentáveis. Corrigi-las é um dever para aqueles com poder de fazê-lo. Basta de ferir gravemente ou matar inocentes em nome da lei erroneamente fiscalizada. ■

