

Gas 72/AGO 1979

411304

## DIRETOR DO DETRAN:

# “O guarda existe para multar”

“O guarda existe para multar. Não para orientar. Sua obrigação é executar as tarefas relativas à punição dos infratores. O papel de orientação cabe a outros setores. Todo motorista, quando toma posse de sua Carteira de Habilitação, deve ter consciência de suas obrigações e responsabilidades”.

É assim que reage o diretor do Detran no Espírito Santo, Jorge Devens, diante na proliferação da cobrança de multas, que já se tornaram obrigatórias no Estado. Tanto é que já fazem parte do orçamento do Detran. Para este ano, prevê-se uma arrecadação em torno de Cr\$ 15 milhões só em multas, contribuindo em 20% para o orçamento do órgão, que gira em torno de Cr\$ 75 milhões.

Devens, que considera dirigir o Detran uma tarefa tão árdua quanto à de Cláudio Coutinho na Seleção — “todo mundo quer dar sugestão” — manifestou-se também contrário à cobrança de estacionamento no centro da cidade, da maneira como vem procedendo a Fundep.

“Acho que deveriam ser observados outros critérios, já que a cobrança não desestimula o uso do automóvel”. O diretor do Detran lamentou que o órgão não participe dos planejamentos e projetos de obras que envolvem o trânsito na cidade. “Só somos convidados depois do descerramento da fita simbólica”.



Devens: “Dirigir o Detran é como escalar a Seleção: Todos gostariam de dar uma opinião”.

Texto de João Batista Marcial  
Fotos do Arquivo AG

— Dirigir o Detran é como ser técnico da seleção brasileira. Se existem muitos que gostariam de escalar o time de Coutinho, existem mais ainda os que querem mudar o trânsito. Cada um tem uma fórmula. Uns acham que a rua tal deveria ser mão, outros contramão. E surgem os problemas em decorrência da diversidade de opiniões.

Assim se definiu o coronel Jorge Devens como diretor do Detran no Espírito Santo. Apesar de não se considerar um Cláudio Coutinho — “os méritos dele parecem mais significativos” —

o diretor do Detran afirmou que, tal medida, apesar de onerosa, seria a ideal para se conseguir resultados evidentemente benéficos.

A verdade é que, no Espírito Santo, ao contrário do que ocorre nos centros mais desenvolvidos do País, como Rio de Janeiro e São Paulo, aplica-se muito pouco em obras que permitiriam um escoamento do trânsito da capital. A topografia de Vitória transformou-se no “bode expiatório” nas explicações apresentadas pelos técnicos com referências aos problemas surgidos no trânsito.

A Fundação Jones dos Santos Neves recomenda a construção de 24 quilômetros de vias de circulação na área da Capital, para que haja um equilí-

região da Vila Rubim. “O que realmente dificulta as atividades do Detran é que só somos chamados e consultados depois de descerrada a fita de inauguração”.

No caso, o órgão só participa dos projetos depois da conclusão da obras. “E depois de tudo feito, as dificuldades são bem maiores”. Entretanto, Devens salientou que, a partir do próximo ano a Prefeitura de Vitória deverá concentrar esforços na realização de obras na cidade e o Detran deverá participar, pela primeira vez, dos estudos e planejamentos.

— Eu sou, particularmente, contra o método usado pela Fundep na disciplina de trânsito no centro da cidade. Acho que outros critérios deveriam ser ado-

toma-se responsável por seus atos no volante”.

Mas as multas se constituem hoje numa eficiente fonte de captação de recursos para a manutenção do Detran. Tanto é que já fazem parte do seu orçamento. Só para 1979, foram previstas em Cr\$ 15 milhões, representando cerca de 20% do orçamento total do órgão.

E com base nas declarações do diretor do Detran, a “indústria da multa” continuará rendendo milhões por muito tempo. “Tolerância com o infrator não é mais possível. Se todos têm consciência das infrações e não agem para evitá-las só resta ao Detran autuar os responsáveis”.

Entretanto, em muitos casos, as multas são aplicadas em

... não se considerar um Cláudio Coutinho — “os méritos dele parecem mais significativos” — Devens explicou os problemas que enfrenta na busca de melhores soluções para o trânsito de Vitória, apontando a divergência de opiniões como um dos maiores, tanto na área do Governo como nas mais diversas camadas da opinião pública.

Enquanto a Seleção Brasileira mantém uma tradição de ser uma das melhores do mundo, o Detran do Espírito Santo ainda apresenta várias deficiências na realização de trabalhos que possibilitem o equacionamento de problemas de trânsito. Mas nas mudanças existe muita semelhança entre os dois.

No último final de semana tentou-se melhorias com a mudança no trajeto de ônibus que ligam Vitória a outros municípios da região metropolitana. Os reflexos, para o diretor do Detran, foram positivos, com o que não concorda a maioria da população.

Inicialmente, os ônibus procedentes de Vila Velha Cariacica e bairros da Zona Sul iam até o Forte São João. As medidas adotadas no dia 4, impedem que 30% desses coletivos façam este trajeto, retornando da avenida República. E tais iniciativas deverão ser ampliadas nos próximos dias, segundo assegurou o diretor do Detran: “Iremos adotar tal procedimento com mais 20% dos ônibus provenientes da Zona Sul da cidade”.

Além disso, os ônibus procedentes de Camburi, Jardim da Penha e outras regiões do norte da Cidade deverão ter seus itinerários mudados, já que se estuda a possibilidade de promover o retorno antes da Vila Rubim. “Esses coletivos deverão retornar na altura da Praça do Trabalho”.

Não se sabe, exatamente, até onde as mudanças poderão influir no trânsito de Vitória. Viu-se uma verdadeira confusão, no último sábado, no centro da cidade, com usuários do transporte coletivo em busca dos pontos novos. “Inicialmente estes transtornos acontecem em decorrência do desconhecimento, pela população, das medidas diárias adotadas pelo Detran. Apesar da divulgação em torno das mudanças não conseguimos atingir a todas camadas”.

Diante da exposição de técnicos da Fundação Jones dos Santos Neves segundo a qual seriam necessárias obras que permitissem a ampliação das áreas de circulação na cidade, o

... construção de 24 quilômetros de vias de circulação na área da Capital, para que haja um equilíbrio com os novos veículos que entram em circulação na cidade. A cada mês entram 600 veículos com circulação na Grande Vitória, contribuindo sensivelmente para a disparidade existente entre o número de carros e os espaços disponíveis para o tráfego e estacionamento.

Existe na Prefeitura de Vitória um projeto de construção de uma via expressa acompanhando os morros da capital, com acessos diretos à segunda ponte e ao centro da cidade. Os recursos para tal obra nunca apareceram e, pelo que parece, jamais aparecerão.

A morosidade da construção de obras importantes envolvendo o trânsito da cidade, provoca sérios transtornos. A segunda ponte, por exemplo, teve seus trabalhos iniciados no governo de Arthur Carlos, e só agora, fala-se na sua conclusão.

E mesmo assim a ponte não deverá se constituir na solução do trânsito da capital. Até hoje não se sabe exatamente o local onde deverão ser construídos os acessos, sendo que a passagem de veículos sobre a ponte seca da Vila Rubim, representa a única alternativa até agora.

Devens concorda com tal medida, apesar da necessidade de destruir o mercado de peixe para evitar os congestionamentos na

... Fundep na disciplina de trânsito no centro da cidade. Acho que outros critérios deveriam ser adotados no sentido de cobrar estacionamentos”. Para Devens, o método adotado pela Fundep não desestimula o uso do automóvel o que vem reforçar a proposta do Secretário do Interior e Transportes, Syro Tedoldi, de extinguir a Fundação.

A proposta de extinção da Fundep baseia-se no raciocínio de que o proprietário de automóvel, com a certeza de encontrar o estacionamento da Fundep, dirige-se ao centro da cidade, provocando o acúmulo de veículos na região. O Detran participaria do plano evitando os estacionamentos de qualquer natureza no centro da cidade, já que seriam criados parqueamentos gratuitos nos bairros da periferia, como Maruipe, Bento Ferreira e outros.

Resta saber se o Detran estaria em condições de realizar tal fiscalização. Devens acredita nesta possibilidade, mas é bem visível a deficiência com que atuam os guardas de trânsito, mais preocupados em multar do que orientar.

— O guarda existe para multar, não para orientar. Sua função é executar as determinações da legislação sobre o trânsito. Todo motorista, a partir do momento que consegue sua Carteira Nacional de Habilitação,

... Entretanto, em muitos casos, as multas são aplicadas em circunstâncias não aceitáveis. Em várias ocasiões — “o que admite Devens — os guardas e inspetores de trânsito tomam atitudes arbitrárias e em vez do diálogo, usam a multa.

Já é normal no centro da cidade o uso das calçadas e outros locais proibidos, para o estacionamento de veículos. É uma consequência da falta de estacionamentos e do aumento indiscriminado dos veículos em circulação. Só na região da Grande Vitória foram emplacados 8.085 novos veículos no ano passado, numa média mensal de 600 carros, o que provoca sérios transtornos, considerando-se que o número de vias de circulação não cresceu na mesma proporção.

Em todo o Estado foram licenciados, no mesmo período 17.947 novos veículos, numa média mensal de 1500 carros. Existem hoje em circulação, em todo o Espírito Santo, cerca de 131 mil veículos, dos quais, 57.033 estão localizados na área da Grande Vitória.

O trânsito está diretamente ligado à realidade brasileira de hoje. O petróleo é o assunto mais importante nas discussões em torno da economia nacional, e os preços de seus derivados foram majorados em mais de 1.000% nos últimos 10 anos. E o automóvel é o centro de todas as questões, já que o seu uso provoca a maioria dos transtornos.

As deficiências do transporte coletivo também contribuem sensivelmente para o aumento dos problemas de trânsito. Segundo a Fundação Jones dos Santos Neves, 80% dos veículos em circulação na cidade são constituídos de automóveis que transportam 20% das população enquanto os 20% de ônibus transportam os outros 80%.

O centro da cidade está completamente saturado. Seria necessária ainda a construção de 6 quilômetros de vias públicas para circulação de carros na cidade, para evitar o crescente amontoamento nas regiões centrais. E Vitória hoje, dispõe, no centro, da mesma área de anos atrás.

Para o diretor do Detran a localização do Terminal Rodoviário de Vitória não satisfaz às medidas e às necessidades do trânsito. “A Estação Rodoviária, a meu ver, se fosse construída fora da ilha, proporcionaria maiores possibilidades de escoamentos” Entretanto vários interesses foram considerados para a escolha da Ilha do Príncipe.



O diretor do Detran defendeu a cobrança de multas