

SP 20/04/78

NT 10/78

Entrevista com diretor do Departamento de Operação do Sistema Viário – DSV

Notas Técnicas transcreve neste número entrevista* do Eng.º Roberto Salvador Scaringella, diretor do DSV, expondo a filosofia de atuação daquele órgão. Pelo interesse que despertou julgamos oportuno divulgá-la no âmbito da CET.

Durante quatro horas o engenheiro Roberto Salvador Scaringella respondeu às perguntas de Quatro Rodas sobre um dos problemas que mais afetam atualmente a vida das grandes cidades: o Trânsito. Há dois anos na direção do Departamento de Operações do Sistema Viário – DSV, órgão que controla o trânsito em São Paulo, ele tem à sua disposição nas ruas, todos os dias, 900 homens cuja missão é autuar os motoristas infratores. O resultado é a aplicação de 10 mil multas diárias, o que fez com que esse técnico de 38 anos, frio e calculista, recebesse o título de “O homem mais odiado de São Paulo”.

*Publicada na Revista Quatro Rodas, n.º 212, de março p.p. sob o título “A guerra do Trânsito”.

Quatro Rodas – Como se poderia caracterizar o fenômeno trânsito na sociedade moderna?

Scaringella – Basicamente ele decorre da urbanização. No Brasil, a população urbana já é maior que a rural e essa diferença será mais marcante nos próximos anos. Quer dizer há um processo de concentração de possibilidades de trabalho que gera concentração de habitação e concentração de viagens trabalho-domicílio. Essa concentração de viagens gera uma necessidade muito grande de transporte, advindo daí o problema do trânsito. Portanto, analisado mais a fundo, o problema de trânsito é um problema de meio de transporte, que é um problema de desenvolvimento urbano e que, por sua vez, é um problema do próprio modelo econômico, que cria distribuição desigual de locais de trabalho.

QR – De que forma essa equação se aplica a São Paulo?

Scaringella – A maior concentração de possibilidade de emprego se verifica na região sudeste do País e, dentro dessa região, em São Paulo. Em conseqüência, São Paulo é o lugar onde se dá a maior concentração urbana e onde o trânsito se coloca ao lado de outros grandes problemas, como o de saneamento, de habitação, etc. Para se ter uma idéia, em 1967, São Paulo tinha 390 mil veículos licenciados; em 1977, tinha quase 1 milhão e 400 mil.

QR - De que forma o problema tem sido enfrentado nos últimos anos?

Scaringella – Algum tempo atrás se pensou que a solução para São Paulo seria a implantação de um sistema quadricular de 400 quilômetros de vias expressas. Chegou-se até a propor um plano como esse e ele foi inviabilizado pelo custo. Mas ainda há um outro problema. Se a gente fosse dimensionar o sistema viário à necessidade de vias expressas, com base no crescimento espontâneo do número de veículos particulares, se chegaria então a uma situação em que seria preciso arrasar praticamente toda a cidade e transformá-la em sistema viário e áreas de estacionamento. Naturalmente o elevado custo das desapropriações desse plano fez também com que fosse repensado.

QR – A crise de combustível apressou essa reformulação?

Scaringella – No meu entender a crise de combustível antecipou uma discussão, ou melhor, uma conscientização sobre a crise de espaço vital na cidade. Na realidade o que iria faltar, havendo ou não gasolina, era espaço na cidade, por mais dinheiro que a Prefeitura tivesse para construir vias expressas.

QR – Surgiu daí a idéia de racionalizar o uso do espaço viário disponível?

Scaringella – Essa racionalização é a única solução possível para o trânsito de uma cidade como São Paulo. Em dois anos ela foi responsável por uma melhora global no trânsito da ordem de 15%, apesar do crescimento da frota, que foi de quase 300 mil veículos nesse período.

QR – Como foi possível determinar esse percentual?

Scaringella – Medimos a fluidez do trânsito, nas horas de rush, nos principais corredores da cidade, que somam 100 quilômetros. Em alguns corredores a melhoria foi de 30% e numa faixa exclusiva de ônibus, na Av. 9 de Julho, a melhoria atingiu 90%.

QR – Na medida que causam um afunilamento no trânsito, as faixas exclusivas para ônibus não prejudicaram a circulação dos automóveis?

Scaringella – Seguimos uma política muito clara a esse respeito, ou seja, a de dar prioridade ao pedestre e ao transporte coletivo. Quando implantamos, no ano passado, cerca de 40 quilômetros de faixas exclusivas para ônibus, o objetivo era realmente fazer aumentar a velocidade média do transporte coletivo, isso não significa que ignoramos o carro particular, mas consideramos o transporte coletivo prioritário porque atinge um número maior de pessoas. Essa é também a maneira de dar a maior utilização possível ao espaço viário de que dispomos.

QR – Como uma cidade das dimensões de São Paulo continuará convivendo com seus automóveis em um número cada vez maior?

Scaringella – Apesar do preço da gasolina, do desestímulo que se pretende dar ao uso do carro particular e da ampliação do transporte coletivo, a frota continuará crescendo. Precisamos então aprender a conviver com o automóvel, e isto não se consegue facilmente. O automóvel ainda é uma ilusão, um sinônimo de destaque, um objeto de afirmação pessoal. No fundo, o sonho de todo proprietário de automóvel é sair da garagem de sua casa e parar na porta do elevador de seu escritório. E acha que o poder público tem que providenciar todas as condições viárias e de estacionamento para que isso seja possível.

QR – Um problema de educação, talvez?

Scaringella – Eu acho que historicamente o poder público tem investido muito pouco em educação. Mas não basta só convidar o motorista para não ir ao centro da cidade com seu carro. É preciso convidá-lo e ao mesmo tempo fechar a rua. Não acredito em mensagens educativas sem o apoio concreto de medidas de engenharia.

QR – Com isso foi deflagrada a guerra contra o automóvel?

Scaringella – Em setembro de 1976 fechamos a área central da cidade ao automóvel e criamos espaços exclusivos para pedestres e para transportes coletivos, inclusive táxis. À primeira vista parece uma agressão ao carro particular e até à indústria automobilística, mas não é. Essas intervenções foram e estão sendo feitas para que continue sendo possível a circulação pela cidade, inclusive do carro particular. Do contrário se chegaria ao caos: todo mundo poderia ir onde quisesse, só que não andaria.

QR – Quando já não é possível fechar a rua, a solução então é recorrer ao policiamento?

Scaringella – Juntamente com esse esquema de engenharia e de educação, a gente vê como parte fundamental a da fiscalização. Não há engenharia que resista à ausência de fiscalização.

QR – Numa certa medida o policial não deveria também desempenhar um papel educativo, de orientação?

Scaringella – Não. A atuação do DSV tem que ser de engenharia, de fiscalização e de educação. Não podemos sobrecarregar o guarda com a tarefa de educação, porque não é uma tarefa específica sua.

QR – Para trabalhar no trânsito o policial necessita de alguns conhecimentos específicos, como por exemplo, entender o significado das placas. O que é feito nesse sentido?

Scaringella – É dado a todos um treinamento específico. Agora o problema de treinamento, de capacitação, de habilitação, de aperfeiçoamento é um problema nacional, que atinge a todos nós e ao policial também. Ele precisa ser mais treinado, ser mais habilitado? Precisa. Como o engenheiro o médico, o motorista também precisam.

QR – O policial de trânsito tem alguma participação na arrecadação das multas?

Scaringella – Nenhuma. Ele recebe a mais que os outros apenas um pró-labore da Prefeitura.

QR – De quantos policiais de trânsito o DSV dispõe?

Scaringella – Cerca de 2700 . Mas com o problema de turnos, férias, etc., pode-se contar com 900 homens durante o dia na rua.

QR – Quantas multas são aplicadas por dia em São Paulo?

Scaringella – O que nós fizemos foi redistribuir os policiais pelos lugares onde a presença deles era mais necessária. Isolamos mais de 25 quilômetros quadrados e aumentamos a densidade de policiais nessa área. Com isso autuamos 10 mil infratores por dia, um número exageradamente pequeno se comparado com o número de infrações que efetivamente ocorrem.

QR – Mas suficiente para que alguns o considerem o homem mais odiado de São Paulo...

Scaringella – A maioria beneficiada silencia. A minoria que é prejudicada, ou que pensa que vai ser prejudicada, grita. Sei também que o que dá comentário é o problema e não a solução. Se eu fosse me frustrar cada vez que isso acontece, já teria morrido. Poderia ainda pensar: “O ideal é que ninguém mais fale mal do diretor do trânsito até o fim do governo”. Mas sei que isso não vai acontecer. Daqui para a frente vou tomar outras medidas que não vão ser simpáticas a uma série de pessoas.

QR – Com relação à quantidade de multas aplicadas, há dados comparativos com outras grandes cidades?

Scaringella – A cidade de Washington muita muito mais. Londres também muita mais. Buenos Aires muita a mesma coisa.

QR – Em São Paulo isso representou uma diminuição no número de infrações?

Scaringella – Quando o número de multas cresceu, o número de infrações em pontos pré-determinados, onde mantemos controle, diminuiu. E são lugares onde o infrator não vê guarda nenhum.

QR – Para onde vai o dinheiro arrecadado com multas?

Scaringella – Para uma vala comum que é o Tesouro Municipal. No ano passado foram arrecadados em São Paulo Cr\$ 450 milhões com multas de trânsito, que é mais que o orçamento de muitos estados do País.

QR - O DSV não fica com uma parte desse dinheiro?

Scaringella – Não. Isso não tem nada a haver com o orçamento do DSV, o pró-labore dos guardas, o salário dos engenheiros.

QR – Mas o orçamento do DSV cresceu muito nos últimos anos?

Scaringella – Passou de Cr\$ 25 milhões em 1974 para Cr\$ 600 milhões em 1978. Todo esse crescimento, porém, está num nível insuficiente para as necessidades de uma cidade de 10 milhões de pessoas.

QR – Essa quantidade de multas indica uma tendência mais repressiva do que preventiva no trabalho dos policiais de trânsito. Eles são instruídos mais para reprimir ou para prevenir?

Scaringella – Não são instruídos nem para reprimir ou prevenir, só para fiscalizar.

QR – Como são tratadas as arbitrariedades?

Scaringella – Quando ocorre uma arbitrariedade configurada, o guarda é punido. Mas isso tem acontecido numa escala muito pequena em relação ao número de autuações.

QR – A maioria das multas aplicadas corresponde a carros parados irregularmente. Por que é mais fácil?

Scaringella – Nossa preocupação agora é equipar o policial para que ele possa multar, mais do que multa hoje, o infrator de carro em movimento, que é o mais perigoso. Há uma relação direta entre o número de acidentes e o número de infrações de carros em movimento. Evidentemente é muito mais fácil multar carros estacionados irregularmente.

QR – O espaço para estacionar diminuiu sensivelmente na cidade toda. Isso foi feito sempre como objetivo de dar maior fluidez ao trânsito?

Scaringella – Em alguns casos sim, mas predominantemente foi com o objetivo de desestimular o uso do carro particular na área central. Em muitos lugares foi proibido o estacionamento não porque fosse perigoso ou porque provocasse congestionamento, mas para reduzir o número de viagens do carro particular. Uma viagem de carro particular é composta de um estacionamento, uma viagem e um estacionamento. Suprimindo o estacionamento, a viagem segue direto ou passa a não existir mais.

QR – Isso não gerou um outro problema: o motorista ficar circulando até achar uma vaga?

Scaringella – Nas primeiras vezes. Depois ele desiste e deixa o carro em casa ou paga estacionamento.

QR – O senhor sugere o uso do transporte coletivo, como se de fato ele atendesse às necessidades da população...

Scaringella – Eu não afirmo que o sistema de transporte coletivo que aí está resolve os problemas de 10 milhões de pessoas, Mas há muita viagem, principalmente nas áreas onde a taxa de motorização é muito grande, que pode ser feita por transporte coletivo. Pelo transporte coletivo que está aí, não com outro que não existe, que virá, que demora muito tempo. Mesmo o metrô é capaz de transportar no mínimo 300 mil passageiros a mais do que transporta hoje.

QR – A frota de carros particulares continuará crescendo, o estímulo ao transporte coletivo será mantido, o espaço viário não será substancialmente aumentado: esses três fatores não convergem para um ponto de saturação que inviabilize o uso do carro particular nas grandes cidades?

Scaringella – Havia uma displicência muito grande em se queimar gasolina. Agora as pessoas estão usando um pouco mais racionalmente o carro e acho que ainda se pode chegar a níveis muito maiores de racionalização sem que isso signifique a inviabilidade do uso do carro particular.

QR – A moto poderia ser uma solução para o transporte individual?

Scaringella – Não acredito. O uso de moto tem muitas limitações, há o problema da chuva, do desconforto para as pessoas de mais idade, das crianças, etc.

QR – Imaginado que o DSV tivesse à sua disposição todos os recursos necessários e continuasse com as condições mais favoráveis possíveis, como se resolveria o problema de trânsito em São Paulo?

Scaringella – Quando comparo o tipo de motorista, a qualidade dos veículos e as características do sistema viário que são precárias, acho que o nosso trânsito anda e anda bem. Evidentemente não tenho a ingenuidade de achar que tudo está maravilhoso. Pode e vai melhorar mais, na medida em que se tiver mais dinheiro, mais técnica e um policiamento equipado.

QR – E o índice de acidentes?

Scaringella – O trânsito está tão bom que a minha preocupação agora não é com a fluidez e sim com a segurança. Nossa velocidade média pode ser comparada com a de outras grandes cidades do mundo, algumas com 400 quilômetros de metrô e 500 quilômetros ou mais de ferrovias de subúrbio. Mas há um problema: nosso índice de acidentes, comparado com o dessas cidades, é alarmante. É o que diferencia o trânsito de São Paulo.

QR – Quantos acidentes são registrados por dia?

Scaringella – Em torno de 500, com 300 vítimas. Todos os dias eu recebo boletim com esse índice, que é dez vezes maior que o da cidade de Los Angeles, ou da cidade de Londres, e seis vezes maior que o da cidade de Buenos Aires. Considerando só os acidentes com vítimas, nosso índice é quarenta vezes maior que a média mundial.

QR – Há alguma causa especial?

Scaringella – Imperícia e imprudência. Nosso motorista é acima de tudo um grosso, um imprudente.

QR – Isso é geral?

Scaringella – Numa escala de 70%. Os outros 20% são por deficiência da via e 10% por deficiência do veículo. O que gasta na reposição de postes não é brincadeira.

QR – Em que proporção as motos contribuem para a elevação do índice de acidentes?

Scaringella – Tanto a moto quanto o carro na mão de um imprudente dão acidentes muito graves. Então acidente não é um problema de motos, mas de imprudência.

QR – A melhora da fluidez do trânsito fez aumentar o número de acidentes?

Scaringella – Não, a gente tem observado uma diminuição estatística no número de acidentes, mas muito pequena. O maior benefício se deu com relação à fluidez.

QR – O tipo de sinalização não é também responsável?

Scaringella – Esse é um ponto importantíssimo. Nossa tecnologia, nosso equipamento, tem um atraso de trinta anos. É da era eletromecânica, datada depois da Segunda Guerra. Agora estamos terminando uma concorrência para implantar um sistema eletrônico.

QR – Como funcionará?

Scaringella – Esse sistema controlará os 600 cruzamentos mais críticos da cidade, a partir de uma central de computação instalada na rua Bela Cintra, que é o centro geométrico desses 600 cruzamentos. Em segundos será detectada a intensidade de fluxo no cruzamento, essa informação será processada pelo computador e chegará de volta ao semáforo com a indicação de quantos segundos de verde estão sendo necessários para cada direção.

QR – Quanto custará?

Scaringella – Cerca de 500 milhões de cruzeiros e sua implantação se completará em três anos. Mas no fim deste ano já haverá setores funcionando.

QR – O percentual de 20% no índice de acidentes causados por deficiência das vias não é elevado?

Scaringella – Hoje São Paulo tem uma situação privilegiada porque a construção e a operação da via estão no mesmo escalão de autoridade.. Antes, quem construía era a Prefeitura e quem operava era o Estado. Quer dizer, a Prefeitura abria uma avenida ou construía um viaduto e na véspera da inauguração avisava o DETRAN: “Olha, precisa sinalizar lá”. Nenhum princípio de engenharia de tráfego era incorporado ao projeto. O resultado é quase todos os acessos a pontes e viadutos são defeituosos e constituem pontos de elevados índices de acidentes.

QR – Engenharia de Tráfego é uma coisa nova no País...

Scaringella – Muito nova. Há um ano e meio selecionamos 40 engenheiros e demos a eles um curso especial de engenharia de tráfego. Não há ainda nenhuma faculdade no Brasil que forme engenheiros de tráfego. Hoje esses 40 trabalham na CET (Cia. de Engenharia de Tráfego), uma empresa de economia mista que atua diretamente ligada ao DSV.

QR – Há uniformidade de atuação entre o DSV e as diversas empresas que executam obras na via pública?

Scaringella – No ano passado a Light abriu 300 quilômetros de buracos em áreas absolutamente críticas, sem contar as 500 – veja bem: 500 – valas que a Sabesp abre e fecha toda noite. Há ruas em que a Telesp está executando obras faz cinco anos. Tudo isso atrapalha muito o trânsito e o nosso trabalho, mas são serviços de ampliação que precisam ser feitos. O que estamos fazendo é ampliar a fiscalização sobre essas obras para que não excedam os limites previamente combinados.

QR – A tecnologia utilizada por essas concessionárias de serviços públicos também é muito atrasada...

Scaringella – É uma tecnologia precária e que se utiliza de ferramentas precárias. Mas há uma explicação: São Paulo não tem cadastro de seu subsolo e por isso não dá para empregar equipamentos sofisticados para abrir buraco. O sujeito não sabe o que vai encontrar, se um cabo da Light ou um cabo de telefone com 5 mil linhas. Então, tem que abrir artesanalmente para ver o que encontra lá.

QR – Como uma escavação arqueológica?

Scaringella – Exatamente. Em Londres na época em que foi construída uma determinada estação de metrô, foi feito um cadastro do subsolo com margem de erro de 2 cm.

QR – Que garantias a população de São Paulo beneficiada com as mudanças no trânsito tem de que esse trabalho terá continuidade?

Scaringella – Eu ficarei aqui provavelmente enquanto durar a administração do atual prefeito, por quem fui convidado. No futuro não sei. Evidentemente, a partir do momento em que existe uma companhia de engenharia de tráfego, é de se esperar que ela dê continuidade ao trabalho desenvolvido até agora.