

Reorganização dos Serviços de Tráfego do Distrito Federal

PEDRO COUTINNO.

I — AS NECESSIDADES ATUAIS DO TRÁFEGO DE UMA CIDADE

A importância dos estudos de tráfego é hoje apontada pelas dificuldades apresentadas na circulação e principalmente pelo número cada vez maior de acidentes verificados nas vias públicas.

Vários são os institutos e associações organizados com o intuito de procurar os meios necessários à melhoria da segurança do tráfego.

Dentre os organismos criados para o incremento dos estudos de tráfego podemos citar o "Institute of Traffic Engineers" e "The Eno Foundation for Highway Traffic Control", os quais publicam duas revistas especializadas, a "Traffic Engineering" e a "Traffic Quarterly", destinadas a divulgação dos princípios, ensaios ou trabalhos sobre a nova técnica.

Antes de abordarmos a questão da organização dos serviços de tráfego de uma cidade faremos algumas considerações sobre o emprêgo dos conhecimentos de Engenharia de Tráfego, assim como, pela sua utilidade, transcreveremos aqui, as conclusões do Congresso de Segurança de Estradas realizado, em Washington, em maio de 1946, no que diz respeito à administração dos serviços.

O "Institute of Traffic Engineers" define a engenharia do tráfego como sendo "is that phase of engineering which deals with the planning and geometric design of streets, highways, and abutting lauds, and with traffic operation thereon, as their use is related to the safe, convenient, and economic transportation of person and goods"...

E' fora de dúvida que o transporte seguro, conveniente e econômico só se obtém quando cientificamente estudado e dirigido.

Convictos de uma indispensável orientação científica nos estudos de tráfego, procuraram as autoridades americanas interessar às Universidades nos problemas de segurança de tráfego urbano e hoje, várias delas possuem cursos de engenharia de tráfego como sejam: "Yale University, California University, Northwestern e Chicago University".

A Yale University, por exemplo, no seu programa para o ano de 1948-1949, inclui as seguintes disciplinas, no curso de "Highway Traffic":

1.º Highway Traffic Characteristics.

Onde são analisados os estudos de origem e destino, volume, velocidade, acidente, congestão, estacionamento, etc.

2.º Highway Traffic Regulation.

Estudo do contrôle do tráfego, motoristas e veículos, legislação sobre o assunto.

3.º Traffic Design.

Projeto de vias, de estacionamentos de veículos, além do estudo do movimento dos veículos.

4.º Traffic Planning.

Estudo do planejamento geral do tráfego, na cidade e suas relações com as estradas de rodagem e sobre as terminais.

5.º Traffic Administration.

Organização administrativa dos Serviços de Tráfego.

6.º Practical Traffic Problems.

7.º Student Research.

À observação da organização do Curso é possível notar a preocupação e o rigor técnico dos estudos de tráfego ministrados.

Na "President's Conference", a que já nos referimos, foram recomendados os princípios de engenharia e técnica para a eliminação ou diminuição dos acidentes, pela segurança e eficiente contrôle do tráfego, usando para tal serviços especiais. Estabelece ainda que cidades de mais de cem mil habitantes, devem ser providas de divisões ou departamentos, com autoridade suficiente e responsáveis pela aplicação da engenharia no contrôle do tráfego.

A seguir transcreveremos, na íntegra, as recomendações desse importante Congresso, na parte referente a administração dos Serviços de veículos a motor.

"The Conference recommends the adoption by the States of sound policies and procedures in the field of motor vehicle administration, with special attention to driver licensing, vehicle inspection, and other regulatory measures affecting highway safety."

Specific recommendation to this and are as follows :

1. Establishment of motor vehicle departments as independent units of State government, having equal Status with other State Departments.

2. The provision for each department of an adequate budget and qualified personnel selected through a merit system or civil service, with technically trained individuals for key positions, and with a competent departmental executive having a fixed term of office.

3. Sound driver licensing, which should include :

a) Adoption and use by all States of at least the minimum standards provided for in Act II of the Uniform Vehicle Code.

b) Adoption of minimum standards for driver examination as recommended by the American Association of Motor Vehicle Administrators by those States where Standards are lower. Where possible, standards should be higher than these minimums.

c) Adequate facilities for training of examiners and for proper examination of drivers.

d) Classification of driver licenses by type of vehicle, with separate examinations for each where needed.

e) Provision of restricted licenses for the physically handicapped.

f) Use of driver license fees for driver license administration.

4. Maintenance and use of central files providing complete of motor vehicle registration and operation.

5. Adequate facilities and personnel should be provided for analysis of these records and resultant driver control as well as the development of information and statistical data of a research nature.

6. Motor vehicle administrators should continue their work in driver education and training, and maintain the necessary staff for that purpose.

7. The American Association of Motor Vehicle Administration should be financed by its member states departments with sufficient funds to enable the Association to carry on its work in a positive and aggressive manner.

8. Encouragement of sound financial responsibility laws through integration into the safety program tend to give greater control over driver licensing.

9. Establishment, in those states where an adequate over-all accident prevention program has been provided, of periodic motor vehicle inspection, on the basis of minimum standards prescribed in Act V of the Uniform Vehicle Code.

Os resultados alcançados com o emprêgo destas recomendações e de tôdas as outras adota-

das pelo referido Congresso, foram auspiciosos, conforme afirma Sidney J. Williams, no artigo "Traffic Accidents in 1947", na revista "Traffic Quarterly", de abril, 1948.

Acabamos de verificar, mesmo rapidamente, a seriedade em que são hoje encarados os problemas de tráfego e porque deixaram de constituir um caso de polícia ou assunto a ser examinado por qualquer pessoa, para ser estudado cientificamente.

Maxwell Halsey, autoridade no assunto no seu livro "Traffic, Accidents and Congestion" analisa em vários capítulos a organização de um departamento de tráfego, a sua localização e a administração dos serviços.

Antes de analisarmos a posição do departamento em relação aos serviços, transcrevemos, aqui, a distribuição típica das atividades da engenharia do tráfego, de acôrdo com a sua importância no quadro das necessidades urbanas, segundo essa mesma autoridade:

ATIVIDADES PRINCIPAIS DA ENGENHARIA DO TRÁFEGO

	90%
70% Contrôlo Mecânico	
1 — Sinais simples	
2 — Marcas	
3 — Sinais elétricos	
4 — Ilhas e interseções	
5 — Iluminação	
6 — Terminais, estacionamentos	
10% Desenho e Projeto	
7 — Pavimentação das ruas	
8 — Planos de Tráfego — mão única, rua de maior movimento, zoning.	
5% Estatística e Cadastro	
9 — Cadastro de tráfego	
10 — Estatística de acidentes	
11 — Administração	
12 — Economia dos transportes	
5% Educação e Rigor no Cumprimento da Legislação.	

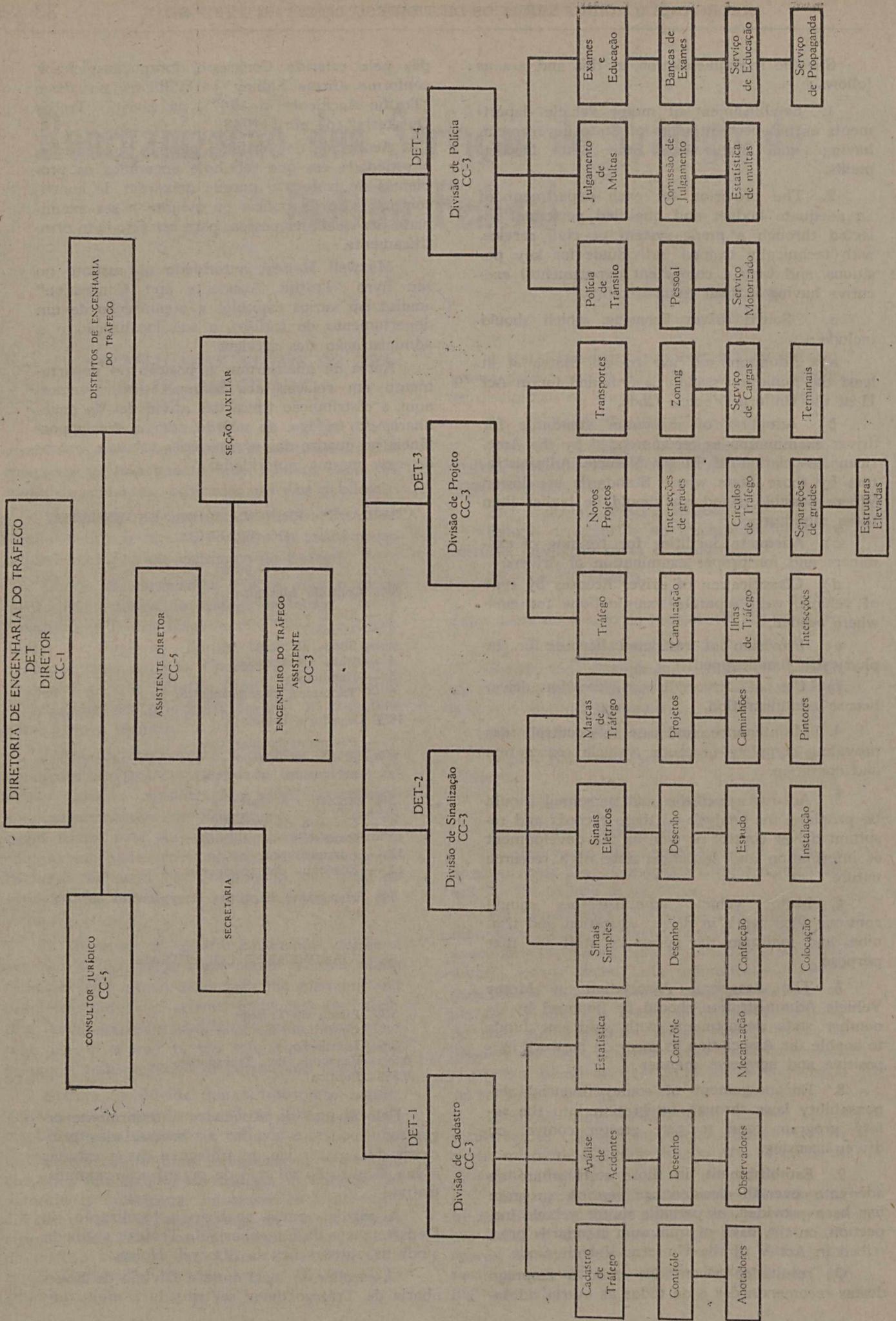
ATIVIDADES COLATERAIS

	10%
5% Planos de Tráfego	
2% Construção das Ruas e sua Pavimentação	
2% Legislação	
0,5% Economia dos Transportes	
0,5% Política	

Pelo quadro de atividades anteriormente organizado podemos avaliar as necessidades principais de um serviço de tráfego e assim estudar a sua localização no seio da organização administrativa.

A seguir vamos analisar a localização do Departamento de Engenharia do Tráfego, seguindo ainda as observações de Maxwell Halsey :

"A escolha do local onde a Divisão de Engenharia de Tráfego devia ser situada é muito im-



portante e por isso mesmo difícil. E' de se supor que a divisão será o reflexo do ambiente de suas casas. Desde que o problema seja de engenharia, a única resposta satisfatória é colocar a Divisão de Engenharia de Tráfego ou como uma unidade completamente separada, sem estar subordinada a nenhum departamento, ou lotá-la num departamento de engenharia. Este raciocínio leva primeiramente a conclusão de que esta Divisão não deve ser lotada num departamento de segurança pública, ou num departamento de veículos motorizados ou num departamento de polícia. Todos estes departamentos estão principalmente ligados com a segurança. "Segurança é importante, mas é somente a primeira metade de todo um problema de transporte, no qual o congestionamento é a segunda metade e de igual importância. Estes departamentos também não são bons para servir de local para a engenharia de tráfego porque eles não são dirigidos por engenheiros e não poderão adotar a atitude do engenheiro".

"A localização, na Cidade, dentro de um departamento de engenharia será mais difícil do que no Estado, porque antes do desenvolvimento da profissão de engenharia do tráfego, algumas das funções secundárias de controle mecânico e de engenharia tais como, sinais, tabuletas e marcas, foram empregadas pelo departamento de polícia".

"Algumas divisões de engenharia de tráfego estão operando com sucesso como parte de departamentos de polícia, porém isto deve ser considerado como um tributo ao interesse pelo tráfego e capacidade do chefe de polícia, mais do que prova de que a divisão está bem localizada".

Em seguida considera os seguintes pontos principais :

a) Deve estar suficientemente em plano superior na organização para conseguir autoridade e orçamento que assegure a manutenção de serviço;

b) Deve estar em nível ou ser parte daqueles departamentos existentes que têm operações de mais importância para a engenharia de tráfego e transporte.

Das observações anteriores ficou claramente delineado qual a melhor orientação na formação e localização de um Departamento de engenharia de tráfego. Entretanto, antes de analisarmos o assunto passaremos em revista as últimas modificações administrativas introduzidas em várias cidades a fim de que possamos melhor julgar e escolher a organização a ser adotada entre nós.

Em "1949 Proceedings" do "Institute of Traffic engineers", T. T. Wiley, Director Department of Traffic Engineering, New York City, nos relata a última modificação introduzida nos serviços de tráfego de New York.

Foram organizadas a "Traffic Commission" e o "Department of Traffic Engineering", sendo a primeira destinada à supervisão e o segundo à execução dos serviços.

Foi o Departamento dividido em três divisões, com serviços específicos e determinados: Divisão de Controle (Traffic Control); Divisão de

Projeto (Traffic Design) e a Divisão de Segurança (Traffic Safety). A primeira destinada a execução da sinalização (signs, signals, markings); a Divisão de Projeto, incumbida do estudo dos estacionamentos, ruas e demais investigações da engenharia de tráfego; a Divisão de segurança destinada a investigação de acidentes e a execução de programas contínuos de educação e segurança do tráfego.

A "Traffic Commission", é constituída dos seguintes membros :

O "Police Commissioner", o "Commissioner of Public Works", o "Chairman of the Triborough Bridge and Tunnel authority", o "Chairman of the City Planning Commission", o "Chairman of the Board of Transportation", o "Chief Engineer of the Board of Estimate" e o "Executive Director of the Department of Traffic Engineering".

E' da competência da "Traffic Commission" a regulamentação do tráfego na cidade; o estabelecimento do tipo de desenho e localização de sinais e marcas; recomendar ao Prefeito a localização dos "parking meters", do tipo e intensidade da iluminação das ruas, assim como, organizar o plano de tráfego da cidade.

Pelo que se depreende do que ficou dito anteriormente, com a nova organização, procuraram as autoridades, em New York adotar uma solução intermediária, para a organização dos serviços de tráfego, em que os serviços de engenharia de tráfego e de Polícia conservar-se-ão como organismos separados, mas trabalharão perfeitamente sincronizados graças à Comissão de Tráfego, da qual farão parte não só os diretores desses dois órgãos como os demais diretores de Repartições, aos quais estão subordinados serviços de interesse para o Tráfego. E' uma solução interessante e que poderia ser adotada entre nós.

Devemos ainda citar o exemplo de Los Angeles, segundo nos relata Joseph E. Havennaer, Menager, Public Safety Department, e que fez parte da "Traffic Survey Committee" para estudar a situação de tráfego da Cidade.

O relatório apresentado ao Prefeito em outubro de 1948, tendo em vista a situação peculiar da cidade com dois milhões de habitantes e 1.800.000 veículos e ainda devido ao grande número de repartições ligadas ao problema do tráfego, propõe a organização do "Department of Traffic Engineering" e da "Technical Coordinating Committee" esta última para coordenação das atividades dos Departamentos interessados em problemas de Tráfego. Solução esta semelhante a de New York.

II — A ORGANIZAÇÃO ATUAL DOS SERVIÇOS NO RIO DE JANEIRO

Atualmente, existem cinco repartições que tratam de assuntos referentes ao tráfego da Cidade.

Na Administração Federal, existem os Departamentos de Iluminação e Segurança Pública e

na Municipalidade, os Departamentos de Obras, Urbanismo e de Fiscalização.

Ainda não existe um departamento de Engenharia do Tráfego e não foi ainda criado um órgão para coordenar e orientar êsses departamentos na execução dos serviços, por isso mesmo, muitas vezes as medidas adotadas por um dêles são desaprovadas ou contestadas pelos outros ou ainda, na execução há divergência de métodos de trabalhos não raro prejudicial ao fim em vista.

Urge, portanto, organizar a Comissão de coordenação do Tráfego com a participação dos diretores das repartições interessadas e de representantes das empresas de transporte, com o fim de coordenar e orientar o Tráfego Urbano. Essa foi a solução adotada ultimamente, como acabamos de citar, pelas cidades americanas.

III — REORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRÁFEGO

E' importante antes de concluirmos o presente trabalho, verificarmos o estado atual dos Serviços de Tráfego, repartição subordinada ao D.F.S.P. do Ministério da Justiça.

Conforme consta do organograma anexo, essa repartição possui a estrutura indispensável de um Departamento de Engenharia de Tráfego. Os seus serviços, quase que se limitam à polícia de tráfego e ao contrôle geral.

Por êsse motivo e em complemento ao nosso estudo e para melhor esclarecermos as necessidades de uma repartição de Engenharia de Tráfego, juntamos um outro organograma, em que propomos a transformação da atual repartição, a fim de que sejam devidamente atendidos problemas de engenharia de tráfego. Também anexamos um projeto de regulamento para essa repartição de acôrdo com a organização proposta.

A solução por nós adotada, admite variante, a qual seria a organização de um departamento de engenharia de tráfego na Municipalidade, deixando a parte referente a polícia de tráfego (4.^a divisão do projeto) com o Departamento Federal de Segurança Pública.

Em ambas as soluções propostas, é indispensável a organização do órgão controlador das diversas repartições interessadas nos problemas do Tráfego da Cidade.

Deixamos de fazer comentários sobre os serviços das diversas divisões, porque na exposição e no regulamento estão claramente delineadas as funções de cada serviço.

São essas as considerações que desejávamos fazer sobre os serviços de tráfego e a reforma necessária para colocá-lo em condições de resolver os problemas mais difíceis do trânsito de uma moderna cidade.

REGULAMENTO DA DIRETORIA DE ENGENHARIA DO TRÁFEGO

CAPÍTULO I

Objetivo e Organização

Art. 1.^o A Diretoria de Engenharia do Tráfego (DET) é o órgão que tem por objetivo tratar das questões relativas ao tráfego, no Distrito Federal.

Art. 2.^o Para o cumprimento das suas finalidades a DET terá as seguintes divisões, subordinadas ao Diretor de Engenharia do Tráfego :

1. ^a Divisão — Cadastro	DET-1.
2. ^a Divisão — Sinalização	DET-2.
3. ^a Divisão — Projeto	DET-3.
4. ^a Divisão — Polícia	DET-4.
Seção Auxiliar	DETS.A.
Distritos de Engenharia do Tráfego	DISTET

CAPÍTULO II

Art. 3.^o Compete à Divisão de Cadastro (DET-1) :

a) estudar e organizar o cadastro do volume do tráfego da cidade;

b) estudar e organizar o cadastro de estacionamento de veículos e propor as modificações necessárias assim como a distribuição das áreas de estacionamento e sobre o contrôle de estacionamento no meio-fio;

c) estudar e organizar os gráficos de densidade de tráfego, origem e destino, cinturão da cidade assim como o gráfico de ruas de maior volume e picos de tráfego e propor as modificações necessárias;

d) estudar e organizar o serviço de estacionamento e escalonamento de horários para a carga e descarga no centro urbano;

e) pesquisar de acôrdo com os elementos conhecidos o motivo dos acidentes e estudar as modificações aconselhadas;

f) organizar a estatística de tráfego e de acidentes, de acôrdo com os modernos processos, para facilitar os estudos sobre o trânsito nas vias urbanas.

Parágrafo único. A Divisão de Cadastro terá a seguinte organização :

1.^a Seção — Cadastro de tráfego.

2.^a Seção — Análise de acidentes.

3.^a Seção — Estatística.

Art. 4.^o Compete à Divisão de Sinalização (DET-2) :

a) estudar, confeccionar e localizar os sinais, tabuletas e indicações necessárias a fácil compreensão, pelo público, do trânsito de veículos e pedestres;

ORGANIZAÇÃO ATUAL DOS SERVIÇOS EXISTENTES DA DIRETORIA DO SERVIÇO DE TRÂNSITO DO DISTRITO FEDERAL

E S Q U E M A

DIRETOR

SECRETÁRIO

Assistente

Assistente

Seções Administrativas

Seção Expediente	Seção Fiscalização	Seção Técnica Habilitação	Seção Multas
1) Protocolo Geral;	1) Corpo Motorizado;	1) Prontuários Motoristas;	1) Contrôles;
2) Expediente Geral;	2) Barreiras e Aeroportos;	2) Matrículas Profissionais;	2) Guias de pagamento;
3) Expediente portarias;	3) Saídas de autos novos sem placa;	3) Registro Geral Veículos;	3) Cobrança de multas;
4) Serviço Especial de Autos Roubados;	4) Contrôles ônibus;	4) Entrega Carteiras Novas;	4) Entregas de Carteiras Prêsas por Infração;
5) Arquivo geral;	5) Contrôles garagens;	5) Registro Carteiras Estaduais;	5) Autorizações de saídas para o interior e exterior em conjunto com a Alfândega;
6) Biblioteca de leis;	6) Emplacamento veículos;	6) Cobrança ou taxas;	6) Plantão noturno.
7) Comissão infrações para julgamento;	7) Contrôles pessoal e distribuição;	7) Serviço de exames de alfabetismo de motoristas;	
8) Estatística;	8) Sinalização — oficina;	8) Pagamento de taxas de exames;	
9) Contrôles da arrecadação da receita da repartição.	9) Fiscalização geral externa;	9) Chamada de exame de motoristas (organização e controle dos candidatos);	
	10) Contrôles de Grupos (Subseções) instalados nos bairros com âmbito local;	10) Plantão noturno;	
	11) Plantão noturno.	11) Censura das infrações para ser apurada a reincidência nos prontuários dos motoristas, onde são anotados;	
		12) Registro de automóveis, bicicletas e veículos sem tração mecânica.	

b) estudar, adquirir e localizar convenientemente, sinais elétricos, nos cruzamentos, defronte de Edifícios Públicos, Escolas ou outros pontos julgados convenientes, para permitir o trânsito seguro de pedestres e veículos;

c) efetuar a sinalização com marcas e faixas na superfície pavimentada ou em outros locais destinados ao fácil escoamento e canalização dos veículos ou a determinação das áreas reservadas ao estacionamento, à superfície;

Parágrafo único. A Divisão de Sinalização para cumprimento de suas finalidades terá a seguinte organização :

- 1.^a Seção — Sinais simples.
- 2.^a Seção — Sinais elétricos.
- 3.^a Seção — Marcas de tráfego.

Art 5.º Compete à Divisão de Projeto (DET-3) :

a) estudar a canalização do tráfego, nas vias existentes e propor modificações a fim de facilitar o escoamento dos veículos;

b) propor a construção de ilhas de tráfego, interseções, voltas e outros destinados a melhorar o tráfego e evitar os acidentes;

c) projetar interseções de "grades", círculos de tráfego, estruturas elevadas e grades separados onde houver conveniência para serem submetidos à aprovação pelas autoridades competentes;

d) estudar o Zoning, o serviço de carga, as terminais de ônibus e bondes assim como o transporte em geral;

e) estudar o regulamento de tráfego para o Distrito Federal e propor modificações

Parágrafo único. A Divisão, de Projeto terá a seguinte organização :

- 1.^a Seção — Seção de Tráfego.
- 2.^a Seção — Seção de Projetos.
- 3.^a Seção — Seção de Transportes.

Art. 6.^o Compete à Divisão de Polícia (DET-4) :

- a) organizar o corpo de Polícia militarizado para fiscalização do tráfego urbano e rural do Distrito Federal;
- b) organizar o regulamento próprio dêsse corpo de Polícia, o qual será aprovado pelo Diretor de Engenharia do Tráfego;
- c) organizar o Serviço de Julgamento de infrações e o cadastro de infrações de motoristas e pedestres;
- d) organizar as instruções da Comissão de julgamento de Infrações, a qual será aprovada pelo Diretor de Engenharia do Tráfego;
- e) organizar o Serviço de Exames de Motoristas e o Registro das carteiras de habilitação;
- f) organizar o Serviço de Educação e Propaganda de Tráfego.

Parágrafo único. A Divisão de Polícia, para o cumprimento de suas finalidades, terá a seguinte organização :

- 1.^a Seção — Polícia de Trânsito.
- 2.^a Seção — Julgamento de Infrações.
- 3.^a Seção — Exames e Educação.

Art. 7.^o A Seção Auxiliar (DE TSA), diretamente subordinada ao Diretor compreenderá os serviços de expedientes, protocolo, arquivo, correio, conservação do material e instalações da Diretoria e os serviços de caráter administrativo.

Art. 8.^o De acôrdo com o desenvolvimento dos serviços, serão organizados Distritos de Engenharia de Tráfego, destinados a descentralizar os serviços técnicos de execução.

CAPÍTULO III

Do Pessoal

Art. 9.^o O pessoal em serviço na DET abrangerá :

- Diretor
- Diretores de Divisão
- Chefes de Seção

— Servidores civis e militares dos quadros do D. F. S. P.

Art. 10. O Diretor será, nomeado, em comissão, por decreto do Presidente da República e por indicação do Chefe de Polícia.

Parágrafo único. O Diretor será auxiliado em suas funções privativas por dois Assistentes, sendo um engenheiro de Tráfego e por um Consultor Jurídico.

Art. 11. O Diretor será responsável :

- a) pela direção, funcionamento, e boa marcha dos Serviços da Diretoria, competindo solicitar os recursos e o pessoal que forem necessários e entrar em entendimento com os demais Diretores e Delegados, sôbre os assuntos de interesse de sua Diretoria;
- b) pela fiscalização e superintendência dos serviços e estabelecimentos que lhe são subordinados e pelo cumprimento das prescrições a êles relativos.

Art. 12. Os Diretores de Divisão serão nomeados pelo Ministro, em comissão, por indicação da DET.

Parágrafo único. Os Diretores de Divisão serão responsáveis, perante o Diretor pela eficiência dos serviços de suas Divisões.

Art. 13. Os Chefes de Seção e o pessoal da DET serão para ela designados pelo Chefe de Polícia e classificados nas Seções pela DET, de acôrdo com as necessidades do serviço.

CAPÍTULO IV

Disposições Gerais

Art. 14. A Diretoria de Engenharia do Tráfego terá um Regimento Interno que estabelecerá em minúcia a sua organização e funcionamento, efetivo em pessoal, a sua subdivisão de serviços e as atribuições e deveres do pessoal.

§ 1.^o O Regimento Interno será proposto pelo Diretor e aprovado pelo Chefe de Polícia.

Art. 15. Os cargos em comissão e os vencimentos dêsses cargos serão os seguintes :

1 — Diretor	CC-1
4 — Diretores de Divisão	CC-3
1 — Engenheiro de Tráfego Assistente	CC-3
1 — Assistente Diretor	CC-5
1 — Assistente Jurídico	CC-5