

Por Gloria Faria (*)



Certa vez, em conversa com um amigo que acabara de ter seu carro roubado, me surpreendi com a decisão que havia tomado para resolver, segundo ele, de vez, o risco de que isso tornasse a acontecer. Não queria se chatear nunca mais. Fantasiada, imaginei um sofisticadíssimo sistema anti-roubo, com alarmes sonoros e luminosos, câmeras filmadoras do entorno do carro, bloqueio de rodas e sei lá mais o quê. Nada disso. Não comprei outro carro, aliás não vou mais ter carro! Simples assim.

Essa lembrança me voltou à memória ao ler a notícia da suspensão pelo Presidente Bolsonaro, do uso de radares estáticos, móveis e portáteis nas rodovias federais, em agosto passado.

Justificando a medida, o presidente declarou que a decisão objetivava “evitar o desvirtuamento do caráter pedagógico e a utilização meramente arrecadatória dos instrumentos e equipamentos medidores de velocidade” acrescentando ainda, informalmente, como lhe é de hábito, que assim punha um fim nas “pegadinhas” que pegavam os desavisados. Mais, que só não suspendia os radares fixos porque, por força de contrato em vigor, não podia fazê-lo.

É possível que a utilização de muitos dos radares móveis, portáteis e estáticos, não tivessem critérios de posicionamento regulamentados ou tecnicamente avaliados. Entretanto, sua retirada ou suspensão de uso é avaliada pelos especialistas em trânsito, e até mesmo por motoristas e caminhoneiros, como capaz de estimular muitos a dirigir acima do limite de velocidade.

Vale ressaltar que a malha rodoviária federal brasileira tem, na sua extensão total, mais de 75 mil km e a fiscalização eletrônica veio a tornar possível uma melhor apuração de infrações e ao mesmo tempo coibir motoristas mais apressados, além de diminuir o número de acidentes.

No primeiro semestre de 2019, foram registrados 32.068 acidentes, nas estradas federais, 3.647 a menos que em 2018 e parte desta redução é atribuída a uma crescente fiscalização eletrônica ocorrida no período. Não é, portanto, desarrazoado projetar-se que após a desativação dos radares o risco de colisões e acidentes fatais, certamente, aumentará.

Posicionados ou movimentando-se nas estradas federais, não importa se em saídas de viadutos, longas retas ou ao final de descidas os radares estáticos e os móveis registram a exata velocidade dos que por eles passam e capturam, inclusive por imagem, para fins de multa, somente, os que trafegam além da velocidade permitida. A “pegadinha”, no caso, ocorre pela ausência de sinalização ou sinalização inadequada dos limites de velocidade e, sobretudo, pela falta de indicação da existência de fiscalização nas referidas estradas.

Entretanto, muito mais eficiente seria articular com o Departamento Nacional de Infraestrutura de

Transportes DNIT ou com o Departamento de Estradas de Rodagem, DER - a correção da sinalização nas estradas federais. A colocação de placas em número e local adequados para indicar, claramente, os limites de velocidade e a existência de sua fiscalização. A retirada dos radares não trará efeito positivo algum e, muito provavelmente, contribuirá para um indesejado aumento do número de acidentes e mortes nas estradas. Simples assim.

(*) **Gloria Faria** é advogada, sócia do escritório [**MOTTA, SOITO & SOUSA Advocacia Empresarial**](#), Organizadora da Revista Jurídica de Seguros da CNseg.

(01.10.2019)