

SP 23/12/77

NT 001/77

Pátios de recolhimento de carros guinchados na operação do sistema viário

Eng.º José Ernesto L. Gonçalves

Constituem elemento importante para a operação do sistema viário, já que viabilizam a atuação da frota de guinchos da Fiscalização. Desta forma, é possível remover os veículos abandonados que poderiam constituir ameaça à segurança, os que estacionam de modo a comprometer a fluidez e segurança do trânsito. O recolhimento do veículo constitui penalidade de indiscutível valor coercitivo para o motorista. Os veículos recolhidos devem ser encaminhados para locais especiais de depósito, onde serão mantidos até que a sua situação seja regularizada. Enquanto permanecem recolhidos, devem estar protegidos contra vandalismo, roubo, acidentes, incêndios e outros eventos que possam danificá-los. A manutenção de tais veículos sob guarda exige que haja controle estrito de entradas e saídas, já que somente podem ser liberados mediante documento formal e quitação das dívidas por despesas de reboque e estadia, além da multa pela infração que causou o recolhimento.

Atualmente são operados pelo DSV os pátios Arouche (capacidade de 350 veículos) e Presidente Wilson (capacidade de 2.500 veículos). O DETRAN opera os pátios Detran (capacidade de 1.000 veículos) e do Cursino (capacidade de 1.500 veículos). Os quatro pátios encontram-se com sua lotação esgotada, o que tem impedido um uso eficiente da frota de guinchos. Assim, a ação da frota de guinchos tem estado muito aquém da sua capacidade pela falta de local disponível para onde levar os veículos guinchados.

CAPACIDADE DA FROTA

Se considerarmos que a frota de carros-guincho é composta de 37 veículos, com um índice médio de baixas para a manutenção da ordem de 40% e se considerarmos ainda que um carro-guincho consegue, em média efetuar 6 guinchamentos por dia, teríamos calculada a capacidade diária nominal da frota de carro-guincho, da seguinte forma:

$$F \frac{(100 - B)}{100} \times C_{mg} = C_f$$

onde:

F = Frota Total (N.º de carros-guinchos)
B = % normal de baixas para manutenção
C_{mg} = Capacidade média por guincho
C_f = Capacidade nominal da frota

ou:

$$37 \frac{(100 - 40)}{100} \times 6 = C_f$$

100

Logo:

Capacidade nominal da frota 132 guinchamento/dia.

Para efeito de comparação, podemos dizer que Boston, Massachusetts tem uma frota de 20 guinchos da polícia, pátio com 500 vagas para uma população de 3.000.000 de habitantes.

ATIVIDADE DOS PÁTIOS

O gráfico mostra os movimentos de entrada e saída de veículos nos dois pátios da Prefeitura Municipal de São Paulo durante o mês de setembro de 1977. Conforme se pode observar:

- Os recolhimentos ocorrem todos os dias do mês, enquanto as liberações só ocorrem nos dias úteis; por isto a média diária de liberações (44) é superior a média de recolhimento (30).
- Foram recolhidos 1.007 veículos no período em questão. Com a frota de guinchos operando à sua capacidade normal, teríamos capacidade de quadruplicar este número (ver capacidade da frota).
- Não houve nenhum “comando” da fiscalização, que poderia ser percebido por um elevado número de veículos recolhidos num mesmo dia (em torno de 250). Este tipo de operação provavelmente não pode voltar a ocorrer até haver espaço disponível nos pátios.
- Em fevereiro de 1977 (quando os pátios já estavam quase lotados) foram guinchados 1.138 veículos, a uma média diária de 40 veículos. Uma das razões para a queda da atividade é, sem dúvida, a falta de local para depósito dos veículos guinchados.

ROTATIVIDADE

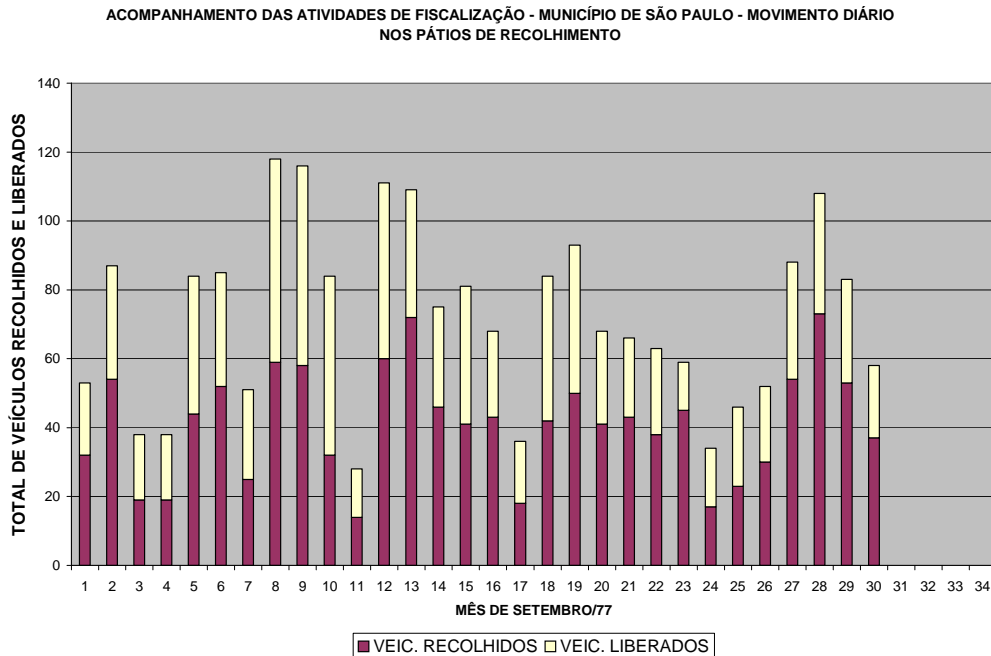
É geralmente baixa a taxa de rotatividade dos veículos nos pátios, embora seja curto o tempo médio de permanência. Normalmente em alguns dias os aspectos legais são resolvidos, as taxas pagas e o carro liberado.

Alguns veículos, no entanto, não são retirados tão rapidamente, existindo alguns que estão recolhidos há mais de quatro anos. Muitas vezes o valor das multas e estadia é superior ao próprio valor do veículo; outras vezes, o veículo sofreu acidente sério e a recuperação não vale a pena. O gráfico mostra que, durante um mês típico (setembro de 1977) houve um excesso de 78 veículos recolhidos em relação aos liberados. Estes veículos remanescentes irão se somar aos que já estavam nos pátios causando a superlotação que se observa hoje. Apesar de ser previsto o leilão dos veículos depois de um determinado prazo, caso não sejam reclamados pelos proprietários, tal procedimento não tem sido aplicado devido a problemas legais.

TÉCNICAS USADAS EM OUTRAS CIDADES

Enquanto em São Paulo tanto os pátios como a frota de guinchos são da Prefeitura, operados pela Polícia Militar, em Boston, tanto os pátios como os guinchos são do Departamento de Polícia. Em São Francisco a Polícia usa seus próprios pátios, mas contrata o serviço de firmas particulares para a operação dos guinchos. Em várias cidades da Califórnia (por exemplo San José, Palo Alto, Redwood City e Menlo Park), os guinchos são particulares, acionados pelo policiamento e os veículos são levados para estacionamentos particulares. Das cidades pesquisadas no início do ano

pelo GOP-CAO, San Francisco adotava um esquema de pátios composto de um lote principal e pátios secundários, menores, na periferia.



x s t
 30 15 1007
 44 10 929

$$\Delta = 78$$

UM SISTEMA DE PÁTIOS

Devido à extensão da área urbana do Município de São Paulo, ao elevado índice de insubordinação do motorista paulistano (média de 11 mil infrações anotadas por dia, aproximadamente 25% do número de infrações cometidas), ao tamanho da frota (aproximadamente 1.400.000 veículos), a operação de apenas um pátio é inviável. O tempo despendido nas viagens de ida (com o veículo rebocado) e de volta, reduziria a capacidade diária dos guinchos a 2 ou 3 veículos/guincho.

Seria ainda necessário considerar o aspecto segurança do veículo guinchado durante estas longas viagens. É claro que o tempo gasto em cada viagem seria reduzido à medida que se aumentasse o número de pátios disponíveis. Atualmente, com 4 pátios com potencial de uso, a capacidade média diária é de 6 veículos por guincho.

O uso mais racional dos pátios e da frota de guinchos e, portanto, uma eficiência maior da fiscalização de trânsito poderiam ser obtidos por:

- Estabelecimento de uma rede de pátios auxiliares e um pátio central. Todos os veículos recolhidos numa certa área seriam encaminhados para o pátio da área e ficariam lá durante um certo período, em que provavelmente seriam procurados e liberados. Findo este período, seriam estocados no pátio central.

- Adoção de um esquema efetivo de leilões para a manutenção de vagas disponíveis necessárias para a operação eficiente dos pátios. Com o esquema acima, os veículos seriam sempre leiloados no pátio central.
- Adoção de esquemas mais adequados de controle dos veículos recolhidos e liberados, de modo a ser possível operar a rede de pátios.

Fonte bibliográfica:

- Gonçalves, J.E.L. e outros – Pátios de Recolhimento: um sistema integrado – CET, 1.977.

Eng.º José Ernesto L Gonçalves

GOP-CAO Coordenação do Apoio Operacional

Eng.º José Ernesto L. Gonçalves