

## ANGELA - COLOMBO - IDELI

O que pensam os candidatos ao Governo do Estado sobre o trânsito em Santa Catarina e, principalmente, na Grande Florianópolis. (Págs. 8 e 9)



**MANIFESTO cobra compromisso de presidenciáveis para enfrentar mortes nas estradas**

Página 4

**Fiscalização no transporte de crianças começa pra valer**

Página 12

**Ministério das Cidades lança campanha sobre a Semana Nacional de Trânsito**

Página 12

**CAMPO GRANDE/MS**



Prefeito Nelson Trad Filho e Rudel Trindade

**Capital sul-matogrossense dá exemplo e terá 85% dos ÔNIBUS ADAPTADOS para deficientes**

Página 15

### Colunistas de "o monatran"

**Roberto Alvarez Bentes de Sá**



Página 3

**Proteste em voz alta, Florianópolis**

**José Roberto de Souza Dias**



Página 5

**Vote pela vida.**

**Ildo Raimundo Rosa**



Página 7

**A motocicleta do palhaço Babão**

## EDITORIAL

# Gentileza gera Gentileza

**D**ias atrás, um adesivo colado na traseira de um carro chamou a atenção da redatora deste jornal. Não era nada muito elaborado. Aliás, parecia tratar-se de um pedaço de papel escrito à mão mesmo e colado com fita adesiva transparente. Mas a mensagem era impressionantemente significativa. Com contornos em verde e amarelo, alguém quis dizer aos outros: "Gentileza gera Gentileza".

Depois de alguns minutos olhando aquele adesivo, enquanto esperava numa fila para conseguir entrar em um estacionamento no centro de Florianópolis, a frase motivou a elaboração deste editorial. Afinal, é evidente a falta de gentileza no trânsito hoje em dia.

Aliás, segundo uma carta do escritor Monteiro Lobato a Rangel, em 1923, a mentalidade distorcida a respeito do organismo delicado que o trânsito compõe vem desde os primórdios da história do automóvel.

*"...Comprei um Ford e já ando a perturbar o trânsito da cidade. Ontem, dei o primeiro tranco numa carroça, mas ainda não esmaguei nenhum pedestre. Curiosa a mudança de mentalidade que o automóvel ocasiona. O pedestre passa a ser uma raça vil e desprezível, cuja única função é atravessar as ruas. Quem adquire um auto promove-se de "pedestre" a "rodante" - e passa a desprezar os miseráveis pedestres que se arrastam pelas superfícies, como lagartas. Quando estrofia um pedestre, a sensação do rodante é de que libertou o mundo de um embaraço. E diz o Felinto Lopes que, quando um chaffeur de praça vê vários pedestres formando um grupo na rua, infalivelmente lança o auto em cima, porque mata dois ou três com a mesma gasolina".*

na".

É interessante como essa visão, após dezenas de anos e campanhas de conscientização, segue a mesma linha. O processo de convivência não melhorou: na relação de poder entre quem tem carro e quem anda a pé, o pedestre ainda sai perdendo e, talvez, porque também não faça sua parte, desrespeitando as regras de trânsito.

De qualquer forma, o sinônimo de status que o carro proporciona, aliado ao dia-a-dia agitado e exigente dos grandes centros urbanos, acaba sendo fonte de estresse, intolerância, desgaste, impaciência, falta de educação, que geram como consequência natural desse cenário a falta de gentileza e violência – uma dura realidade muitas vezes abordada neste veículo de comunicação.

É fato que os governos têm muita responsabilidade nessa situação, mas não se pode negar que a raiz do problema se concentra na falta de convivência e coexistência; no saber se relacionar; na falta do respeito que deveria existir dentro de todo ser humano.

Por isso nesse momento, propomos um desafio aos leitores do Jornal O MONATRAN: que cada um decida hoje tornar-se um elo da nossa "corrente do bem", disseminando atos gentis no trânsito - dando preferência ao pedestre, deixando o outro motorista entrar na fila, tendo paciência, usando cinto de segurança, respeitando os limites de velocidade e o que mais lhe parecer gentil.

Talvez não possamos resolver o problema do trânsito no mundo, mas com certeza faremos a diferença para todos aqueles que estiverem ao nosso redor. E lembre-se: Gentileza Gera Gentileza!

## NOTAS E FLAGRANTES

## Elba Ramalho recusa bafômetro e tem CNH suspensa no Rio



Depois de se recusar a fazer o teste do bafômetro durante uma blitz da operação Lei Seca no Rio de Janeiro no dia 05 de agosto, a cantora Elba Ramalho teve sua Carteira Nacional de Habilitação (CNH) recolhida por três dias e o carro apreendido por estar com o IPVA atrasado.

Além de pagar as diárias do depósito para liberar o carro, Elba terá que quitar cinco multas que, segundo o site da prefeitura, constam em seu prontuário, num total de R\$ 1.379,04, com perda de 29 pontos na carteira.

Segundo informou a cantora, através de sua assessoria, ela havia bebido uma taça de vinho em um jantar com amigos no Leblon naquela noite e se negou a fazer o teste sob o argumento legal de que ninguém é obrigado a produzir provas contra si mesmo.

## China irá testar ônibus que permite que carros passem por baixo



**Ônibus se move por dois trilhos, cada um em uma faixa da pista, e permite que os carros trafeguem por baixo.**

Uma linha de "ônibus aéreo" que se deslocará sobre trilhos em duas faixas de trânsito será testada em Pequim para reduzir os congestionamentos na cidade. O chamado 'super bus' tem capacidade para até 1.400 pessoas, não ocupa espaço na rua e permite que os carros passem por baixo.

O "ônibus aéreo" será um veículo limpo, que funcionará com energia elétrica, e em parte solar. Apesar da criação deste tipo de transporte ser mais barata que a construção de uma linha de metrô, requer um planejamento especial, como pontos de ônibus elevados e uma sinalização particular.



## FLAGRANTE

Em frente à Agência dos Correios do bairro Floresta, em São José, é sempre assim: uma fila de carros parados onde é proibido, mas com o pisca alerta ligado. Como se isso os livrasse da infração cometida.

# monatran

Jornal do MONATRAN -  
Movimento Nacional de Educação no Trânsito  
Sede Nacional: Av. Hercílio Luz, 639 Conj. 911  
Centro - Florianópolis / Santa Catarina - CEP 88020-000  
Fone: (48) 3333-7984 / 3223-4920  
E-mail: [jornal@monatran.org.br](mailto:jornal@monatran.org.br)  
Site: [www.monatran.org.br](http://www.monatran.org.br)

### DIRETORIA EXECUTIVA:

**Presidente:** Roberto Alvarez Bentes de Sá

**Diretores:** Romeu de Andrade Lourenção Júnior  
Sergio Carlos Boabaid  
Luiz Mario Bratti  
Maria Terezinha Alves  
Francisco José Mattos Mibielli

### Jornalista Responsável e diagramador:

Rogério Junkes - Registro Profissional nº 775 - DRT

**Redatora:** Ellen Bruchmueller - Registro Profissional nº 139/MS - DRT

**Tiragem:** 10.000 exemplares

**Distribuição:** Gratuita

Os artigos e matérias publicados neste jornal são de exclusiva responsabilidade dos autores que os assinam, não refletindo necessariamente o pensamento da direção do MONATRAN ou do editor.

## PALAVRA DO PRESIDENTE

Roberto Alvarez Bentes de Sá  
 robertobentes@monatran.org.br



## Proteste em voz alta, Florianópolis!

O que estão fazendo com você, querida Floripa? É certo que sua beleza natural é sem igual, mas, como toda mulher, mesmo sendo bela, você precisa de adornos e enfeites, pois eles ajudam a realçar ainda mais os seus encantos.

Na verdade, aqueles que te administram teimam em querer te tornar menos bela, pois nada fazem para melhorar o teu visual, pelo contrário, te abandonam e te entregam a própria sorte. Porém, tua beleza tão grande ainda resiste. Até quando?

O teu trânsito está cada vez mais insuportável. Não vemos, a curto prazo, qualquer iniciativa que nos dê esperança de que vai haver melhora.

A tua Ponte Hercílio Luz está há mais de 26 anos desativada. Só agora, graças à coragem de um governador, estamos vendo a sua reforma se concretizar e a certeza da sua conclusão, pois, com as obras já realizadas, a sua recuperação se tornou irreversível.

Chegar a ti pelo aeroporto é um suplício. Se tiver futebol na Ressacada aí, então, é um verdadeiro inferno. Passa-se mais tempo no trânsito do que assistindo ao jogo. É de desanimar! O teu viaduto do Trevo da Seta, que ninguém se iluda, em nada irá resolver os problemas viários que angustiam os seus usuários.

E as tuas praias do norte? No verão então é outro calvário, para nós e para os turistas que teimam em te visitar. A chamada SC 401, que não entendemos o porquê de ser “Rodovia Estadual” - quando na realidade deveria ser uma linda avenida ligando o centro da tua cidade aos teus diversos bairros, onde encontramos as

tuas mais lindas praias e bairros famosos - é uma via perigosa (principalmente em dias de chuva), feia, escura, praticamente sem acostamentos e mal acabada. Imagina se um administrador moderno e de coragem assume a responsabilidade de pavimentá-la, iluminá-la e urbanizá-la com decência? Transformar-se-ia, com certeza, num lindo cartão postal, digno dos que aqui nasceram, dos que te visitam e dos que, como eu, aqui vivem e aprenderam a te amar.

Quem chega ao teu encontro pela Ponte Pedro Ivo Campos, o que vai observar? O lindo aterro de antes, agora se acha em estado terminal. É terminal de esgoto, é terminal de lixo reciclável, é terminal de ônibus, é um Centro de Convenções que mais parece um terminal de cargas; enfim, quase nada mais resta do aterro que deveria ser um local de lazer e entretenimento para a tua população e para aqueles que te visitam.

Nos últimos vinte anos, as nossas autoridades terminaram com o teu paisagismo (projeto de Roberto Burle Max). Terminaram com as quadras esportivas, etc...

Terminaram também, com o ar puro que pairava sobre esse teu espaço, que antes apresentava um aspecto tão agradável, por sua beleza e por oferecer a sensação prazerosa que sempre enseja a proximidade com a natureza. E para coroar tudo isso, o “enfeitaram” com ridículos postes de madeira, colocados em caráter “emergencial” no apagão de 2003, mas que até hoje aí permanecem.

Do jeito que as coisas vão, logo, logo, ao passar-

mos pela tua Rodovia Governador Gustavo Richard não mais veremos o lindo mar que a natureza te deu. Quem deverá ser responsabilizado e penalizado pela degradação desse teu espaço?

Quando será que em nossa terra haverá punição para esses dirigentes que, eleitos pelo povo e que, durante as eleições dizem te amar (o que não acredito, pois quem ama cuida), administram somente em benefício dos seus interesses, dando as costas para ti e para os benefícios ao teu povo. Quando?

Talvez por aqui já tenha passado algum administrador competente, bem intencionado, mas sem a coragem e determinação necessárias para lutar contra as forças do mal e do atraso que pairam sobre ti e que não querem o teu progresso e a tua modernização. Lembra-te quando absurdamente tentaram paralisar as obras de recuperação da tua Ponte Hercílio Luz, que lá está desde maio de 1926, sob a alegação de danos ambientais? Que absurdo!

E para finalizar te pergunto: O que foi feito daquele teu espaço, onde há poucos anos lançaram a pedra fundamental para um memorial, em homenagem ao nosso querido Papa João Paulo VI, que marcaria sua passagem por nossa cidade? Esqueceram?

Cuidado! A tua “Via Expressa Sul”, que de expressa não tem nada, pode terminar contaminada por essa “onda” de terminais. Ou já não está?

E ainda te chamam Florianópolis, a cidade turística do sul do Brasil.

Até quando?

## Ponte provisória será erguida sob a Hercílio Luz

Construída há mais de 80 anos, a Ponte Hercílio Luz - cartão postal de Florianópolis - passa por uma rigorosa reforma. Iniciada em fevereiro de 2006, a primeira fase da reforma da ponte pênsil começou com a contratação das empresas de engenharia, recuperação da passarela de acesso à ponte e retirada do asfalto da pavimentação antiga e peças enferrujadas. Em 13 de maio de 2008, teve início a segunda fase da obra, com o trabalho de reforço das bases de sustentação da ponte e do vão central da estrutura.

Nos próximos dias, será erguida, provisoriamente, uma ponte embaixo da ponte atual, que segurará o vão central da estrutura, onde serão instalados reforços. Para tanto, uma balsa de 450 toneladas foi lançada ao mar da Baía Sul de Florianópolis, no último dia 17 de agosto, para se deslocar em direção à Ponte Hercílio Luz, onde servirá de apoio aos profissionais que trabalham na restaura-



Balsa de apoio às obras de reforma da Hercílio Luz

ção da ponte pênsil.

Até começarem os trabalhos de estaqueamento da estrutura provisória abaixo da Hercílio Luz (o que deve acontecer até meados de setembro), a plataforma ficará ancorada na parte continental de Florianópolis, nas proximidades da Ponte Colombo Salles. O intervalo de tempo será necessário para a liberação de

novas autorizações de navegação pela Marinha e também para a chegada de equipamentos especiais para a realização do trabalho no vão central, entre eles guindaste de 70 toneladas, perfuratrizas de rochas e peças como âncoras e correntes, que fundearão a balsa Ilha 3 no fundo do mar.

Com 32 metros de comprimentos e 17

de largura, a Ilha 3 tem capacidade de sustentar até 400 toneladas de equipamentos. Uma balsa menor, que já estava na água, vai auxiliar nos trabalhos fazendo o transporte de betoneiras, entre outros equipamentos de suporte. “Será um serviço muito criterioso. A balsa será utilizada como base para equipamentos des-

tinados a sondagens de estruturas, para os guindastes, as perfuratrizas, bombas de injeção e reservatórios”, explica o engenheiro Cassio Magalhães, responsável pela obra.

“A previsão é que a montagem da estrutura provisória ocorra até o final do ano. O prazo para conclusão da reforma da ponte, conforme previsto em contrato com as empresas responsáveis, é junho de 2012, quando a Hercílio Luz passará a integrar o sistema viário da cidade.



# Manifesto cobra compromisso de presidentiáveis para enfrentar mortes nas estradas

Com o objetivo de exigir o comprometimento dos candidatos à Presidência da República com ações concretas para enfrentar as mortes e lesões provocadas por acidentes de trânsito nas vias e rodovias do país, a Frente Parla-

mentar em Defesa do Trânsito Seguro lançou um manifesto no dia 18 de agosto em ato realizado na Câmara dos Deputados, em Brasília. O presidente da Frente, deputa-

do federal Beto Albuquerque (PSB), afirmou que o documento com propostas para reduzir a violência no trânsito já foi encaminhado aos candidatos a presidente da República. “Agora, vamos correr atrás da assinatura de compromisso. É um trabalho não apenas simbólico, mas de colocar essa questão na ordem do dia”, afirmou.

Beto informou que a Frente vai divulgar em seu site ([www.frentetransitoseguro.com.br](http://www.frentetransitoseguro.com.br)) o nome dos candidatos que se posicionarem a favor e contra o

manifesto. Intitulado “Manifesto pela Redução de Mortes e Lesões no Trânsito – Uma Década de Ações para a Segurança Viária”, esta é uma iniciativa da Frente Parlamentar em Defesa do Trânsito Seguro com apoio da Comissão de Viação e Transportes da Câmara.

O documento contém 14 sugestões aos candidatos. Uma delas é a definição de um plano nacional de redução de mortes e lesões no trânsito, a ser financiado com recursos arrecadados com as multas nas estradas. Presidente da Frente do Trânsito Seguro, o deputado Beto já apresentou um projeto de lei que prevê a criação desse plano, o PL 5.525/09. Atualmente, segundo dados da Frente, o Brasil é um dos cinco países do mundo com maior número de vítimas fatais no trânsito.

O manifesto também sugere que o Brasil adote uma recomendação da Organização Mundial da Saúde (OMS) para que um terço dos condutores seja fiscalizado anualmente, especialmente por meio do teste do bafômetro, além de propor a realização de campanhas educativas de trânsito permanentes, com a participação de governos estaduais e mu-

nicipais, de organizações não governamentais e da população em geral.

O documento pede ainda infraestrutura adequada para a proteção dos usuários das vias de circulação, em especial os mais vulneráveis, como pedestres e usuários de transporte coletivo (principalmente crianças, idosos e deficientes), ciclistas e motociclistas.

Beto Albuquerque tem afirmado que a Década de Ações para Segurança Viária precisa de comprometimento de toda a população, por isso a idéia de lançar este manifesto para oficializar o compromisso do futuro presidente do Brasil já a partir de 2011.

O Presidente da Comissão de Viação e Transportes, fez referência ao trabalho das Organizações não governamentais. Enalteceu as presentes: Rodas da Paz, Abetrans, e ANTC. Lembrou também todas as entidades que compõem o movimento CHEGA DE ACIDENTES que contribuíram com um documento Carta Aberta aos Candidatos à Presidência e aos Governos Estaduais.

Além de Beto Albuquerque e Milton Monti, participaram do

ato, realizado no Plenário 11 da Câmara, o diretor do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), Alfredo Peres, e os deputados Hugo Leal e Marcelo Almeida.

## DÉCADA DE AÇÕES

O ano de 2011, justamente quando tomará posse o novo presidente do Brasil, terá início a Década de Ações para Segurança Viária, que segue até 2020. O objetivo é implementar as seis recomendações do Relatório Mundial/2004 da Organização Mundial de Saúde sobre a prevenção da violência no trânsito, reforçar a liderança e orientação das autoridades em matéria de segurança viária, incluindo a criação e o fortalecimento de uma estrutura de governo que atue na coordenação de todas as ações em defesa da vida no trânsito em todo o país, além de definir um Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito, com metas e programas que visem, de forma obstinada, perseguirmos objetivos claros e mensuráveis a fim de passarmos a contabilizar vidas salvas, ao invés de mortes nas nossas cidades e rodovias.



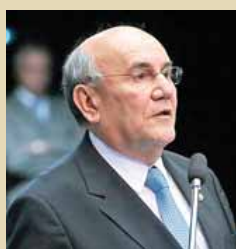
do federal Beto Albuquerque (PSB), afirmou que o documento com propostas para reduzir a violência no trânsito já foi encaminhado aos candidatos a presidente da República. “Agora, vamos correr atrás da assinatura de compromisso. É um trabalho não apenas simbólico, mas de colocar essa questão na ordem do dia”, afirmou.

Beto informou que a Frente vai divulgar em seu site ([www.frentetransitoseguro.com.br](http://www.frentetransitoseguro.com.br)) o nome dos candidatos que se posicionarem a favor e contra o

## Isenção de IPI em motocicletas adquiridas por motoboys e mototaxistas

Motocicletas com motores entre 51 e 125 cilindradas, adquiridas por motoboys ou mototaxistas, poderão ficar isentas do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI). Proposta (PLS 160/10) com essa finalidade, de autoria do senador Flexa Ribeiro (PSDB-PA), foi aprovada na Comissão de Assuntos Sociais (CAS), no dia 03 de agosto.

Para receber o benefício, as motocicletas deverão ser registradas como veículo da categoria aluguel e estarem equipadas com itens de segurança exigido pela legislação. Caso haja venda do veículo adquirido com isenção do IPI a pessoas que não satisfaçam as condições e os requisitos estabelecidos no Regulamento antes de três anos da data da aquisição, o vendedor será obrigado a pagar o tributo dispensado.



Projeto de Isenção de IPI em motocicletas é de autoria do senador Flexa Ribeiro (PSDB-PA)



A presidente da CAS e relatora da proposta, senadora Rosalba Ciarlini (DEM-RN), disse que os motoboys - depois da regulação da profissão pela lei 12.009/09 -, merecem os mesmos benefícios concedidos aos taxistas.

A senadora destacou que a isen-

ção do IPI poderá reduzir o preço das motocicletas em até 30%. Na avaliação de Rosalba, os profissionais terão interesse em cumprir as normas de segurança para terem direito ao benefício. Com isso, os cidadãos também serão beneficiados com veículos mais

seguros.

Ao justificar a proposta, Flexa Ribeiro defendeu a isenção de IPI das motocicletas como forma de oferecer isonomia no tratamento tributário dado a motoboys e taxistas. Ele observou que nos dois casos o benefício incide sobre a compra de instrumentos de trabalho.

**Tramitação** - A matéria ainda será examinada pela Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) em Decisão Terminativa - É aquela tomada por uma comissão, com valor de uma decisão do Senado. Quando tramita terminativamente, o projeto não vai a Plenário: dependendo do tipo de matéria e do resultado da votação, ele é enviado diretamente à Câmara dos Deputados, encaminhado à sanção, promulgado ou arquivado.

# Acidentes "roubam" recursos do Brasil

Todos os anos, uma quantia próxima a R\$ 22 bilhões é destinada ao custeio de acidentes de trânsito no País. Este valor, na opinião do médico Dirceu Rodrigues Alves Junior, diretor de comunicação da Abramet (Associação Brasileira de Medicina do Tráfego), está sendo tirado de áreas importantes para o crescimento brasileiro.

"É um absurdo. Com este dinheiro seria possível construir escolas, hospitais ou casas populares, por exemplo. É um desperdício", desabafa. O levantamento foi realizado pelo IPEA (Instituto de Pesquisas Aplicadas) em 2006, e trata-se da mais recente pesquisa sobre o assunto.

Na época da pesquisa, anualmente, R\$ 6,5 bilhões eram destinados a acidentes em rodovias federais, R\$ 14 bilhões em estradas estaduais e R\$ 1,4 bilhão em vias municipais. Entretanto, segundo a CNT (Confederação Nacional do Transporte), atualizando os valores a preços de maio de 2009 - apenas para as estradas federais -, observa-se que o custo médio de cada acidente sem vítima é de R\$ 20.118,47.

Já os acidentes com vítimas fatais implicam em um custo médio de R\$ 500 mil. Assim, consi-



Acidentes envolvendo motos são muito frequentes.

derando acidentes com ou sem vítimas, incluindo as fatais, o custo médio de um acidente rodoviário é de R\$ 70.342,98.

Em uma média de 120 mil acidentes por ano, no período de 2004

a 2008, envolvendo veículos de todos os tipos, o custo estimado foi de R\$ 8,4 bilhões ao ano, apenas nas estradas federais.

## OCORRÊNCIAS

Questionado sobre o porquê de os acidentes de trânsito ainda serem um fardo tão pesado ao Estado, Alves Junior, destaca que a questão deve ser solucionada onde está o problema.

"O fator humano é a causa de 93% das ocorrências registradas. Em segundo lugar aparecem os problemas de conservação e manutenção do automóvel. Portanto,

é preciso acabar com a imprudência", argumenta.

Para ele, este índice ainda é alto pois falta preparo aos condutores. "Hoje o motorista sai da auto-escola sem a noção real do que fazer com um automóvel. Ele anda a 30 ou 40 quilômetros por hora, sem passar da terceira marcha. Portanto, não conhece o funcionamento e os perigos de um carro" argumenta.

E prossegue: "é preciso também aumentar a fiscalização e punir severamente infratores, não apenas pelo código de trânsito, mas fazer com que pessoas que causem acidentes paguem pelo código civil, tornando um acidente de trânsito algo criminoso".

Jose Roberto de Souza Dias \*



## Vote pela vida

Época de eleições é um momento de rara oportunidade para construir as bases do futuro que se quer para a sociedade brasileira. Votar é muito mais do que escolher o nome deste ou daquele candidato. Na cabine indepassável se digitará, de fato, um projeto de nação.

No Brasil, em silenciosa guerra civil permanente, impossível se faz optar por um projeto de nação sem se considerar que se gasta 10 por cento do PIB com problemas de saúde oriundos da violência urbana. Muito mais do que se investe em educação.

Afinal, como construir uma nação onde a cada duas horas seis pessoas são vítimas de acidentes de trânsito. Anualmente contabilizam-se mais de 50 mil mortes e este número, mais do que dobra, quando se leva em conta os homicídios.

Este quadro de guerra, não declarada, pode ser visto em toda sua crueldade na rede de hospitais vinculados ao Sistema Único de Saúde. Faltam vagas hospitalares, remédios e pessoal habilitado para trabalhar com eficiência nas urgências e emergências. Os corredores hospitalares são a imagem do caos que certamente nenhum candidato tem coragem de atrelar as cores de seu partido.

Segundo o Dr. Dário Birellini, um dos expoentes da cirurgia do trauma no Brasil, o acidente de trânsito não é uma fatalidade, mas uma doença que como outras, pode ser prevenida e tratada. Neste sentido, deve-se compreender que a doença trauma é uma questão fundamental de política pública.

Indicadores do Ministério da Saúde revelam que a morte por trauma já ocupa o segundo lugar nas estatísticas da saúde pública brasileira, perdendo apenas para as doenças do aparelho circulatório. Estes números reforçam a convicção que todo projeto de futuro passa obrigatoriamente no combate a violência urbana.

Aos contornos epidemiológicos até aqui apresentados, deve-se adicionar os sequelados. Para a Organização Pan-americana de Saúde, quatro de cada dez

leitores dos hospitais públicos brasileiros são ocupados pelas vítimas da violência urbana.

Acrescenta-se ao drama humano, gastos em torno de quinze bilhões de reais por ano, 6 bilhões apenas com os acidentados no trânsito. Tais custos são um dos principais vetores da crise que se estabeleceu na saúde pública brasileira.

Pior que essa guerra civil é o descaso do governo federal no enfrentamento da doença do trauma. Na maioria das vezes, o combate se faz através de manifestações pontuais, como as campanhas sobre o uso do cinto de segurança ou a chamada lei seca, veiculadas por um curto período com ênfase quase que exclusivamente midiática.

A Sociedade Brasileira de Atendimento Integral ao Traumatizado, SBAIT, afirma que essa guerra civil exige uma infra estrutura de atendimento, onde para cada meio milhão de pessoas, exista um hospital de alta complexidade, dois de média complexidade e quatro centros para os casos menos graves. Complementa esta proposta a formação de quadros técnicos e um programa permanente de mobilização social.

Neste aspecto, é importante recordar que até 2002, o Programa Pare de Redução de Acidentes nas Estradas, foi responsável pela diminuição do número de acidentes, vítimas e mortos. As atividades do PARE revelam a importância da mobilização social na diminuição dos acidentes de trânsito.

É desnecessário reinventar a roda para combater os acidentes de trânsito. Existem vários exemplos no Brasil e no exterior que podem ser adotados.

Em recente publicação o Center for Disease Control and Prevention, CDC, de Atlanta, Estados Unidos, divulgou um conjunto de estratégias que cientificamente se mostraram eficientes na redução dos acidentes de trânsito.

Entre estas se destaca a política de formação de condutores. Os jovens motoristas, no período experi-

mental, só podem circular em vias de baixo risco e são liberados para o trânsito geral quando comprovam a experiência adquirida. Essa política reduziu em 40 por cento os acidentes nesta faixa etária.

Outra importante orientação do CDC refere-se à educação e esclarecimento dos pais sobre o correto uso dos acentos de segurança para crianças. Isto reduz, drasticamente, os custos com ferimentos e sequelas. Ao contrário do Brasil, percebeu-se que não basta obrigar o uso desses novos equipamentos de segurança, é importante ensinar como utilizá-los, evitando dessa forma que o remédio não seja pior que a própria doença.

Tais orientações são complementadas por programas permanentes de conscientização sobre álcool e direção, uso do cinto de segurança e do capacete. Tudo isso acompanhado por análises rigorosas dos resultados e por uma forte fiscalização.

O Brasil, ao contrário dos exemplos apresentados, não possui pesquisas confiáveis e centralizadas, opta por realizar campanhas midiáticas em vez de programas permanentes de redução de acidentes. Enfim, trata a epidemia do trauma com pílulas analgésicas, cuidando do efeito e esquecendo a causa, fora as legítimas exceções.

As eleições estão chegando e uma forma de exercer a cidadania é escolher candidatos que tenham plena consciência destes fatos e, em sua plataforma, um compromisso explícito com a Paz no Trânsito.

Um voto consciente a todos!

\* Doutor em Ciências Humanas e Mestre em História Econômica pela USP, Professor Adjunto da UFSC, criou e coordenou o Programa PARE do Ministério dos Transportes e foi diretor do Departamento Nacional de Trânsito - Denatran. Secretário Executivo do Gerat, da Casa Civil da Presidência da República, Diretor de Planejamento da Secretaria de Transportes do Rio Grande do Sul, Presidente do Instituto Chamberlain de Estudos Avançados e membro do Conselho Deliberativo do Monatran - Movimento Nacional de Educação no Trânsito.

# BEIRA-MAR DE BARREIROS

## Veredicto só depois das licenças ambientais

Na última edição do Jornal O Monatran, um entrevistado mencionou o envio de um pré-projeto da Beira-Mar de Barreiros à Superintendência do Patrimônio da União (SPU) em Florianópolis. À primeira vista, a construção de mais uma Beira-Mar parece ser uma coisa maravilhosa, até porque esta é a imagem que os administradores públicos têm passado aos moradores da Grande Florianópolis. Entretanto, se formos analisar a fundo, podemos encontrar fortes argumentos de que talvez esta não seja a melhor solução.

Para saber a quantas anda esse projeto orçado em R\$ 127 milhões, a equipe do Monatran marcou uma audiência com a Superintendente do Patrimônio da União em Santa Catarina, Isolde Espindola, pois a construção desta via também necessita de muito aterro em área de propriedade da União.

Segundo a superintendente, a Beira-Mar de Barreiros está longe de sair do papel. Isso por-



Isolde Espindola, Superintendente do SPU.



que o projeto ainda depende de uma série de documentos para então ser analisado pelo SPU. “É uma obra muito complexa, que necessita de um estudo ambiental cuidadoso, já que vai exigir que uma grande parte do mar seja aterrada. Será quase a criação de um novo bairro Barreiros, tamanha é a área planejada”, exemplificou.

Isolde explicou ainda que não existe nenhuma opinião contrária ou a favor por parte do SPU quanto a realização do projeto.

Porém, ela acredita que para se autorizar alguma coisa desta dimensão, é preciso que realmente fique comprovado que todas as outras alternativas não são possíveis e que esta é a única alternativa e não a primeira. “Porque nós temos essa responsabilidade. As futuras gerações vão cobrar tanto de seus ancestrais, quanto dos órgãos públicos que têm a obrigação de cuidar do meio ambiente”, enfatizou.

Para a superintendente, muito há o que discutir com a socie-

dade antes de se tomar a decisão de fazer um novo aterro. Afinal, não é só o impacto ambiental. Tem também o impacto social que uma mudança dessas provoca. “Por isso todas as opções precisam ser debatidas. Compensa você tirar um pouco do trânsito por um custo tão alto para o meio-ambiente. Ou

tem outra forma para resolver isso? Por que um novo aterro? Por que não a construção de uma via sobre pilares no mar? Por que não a construção de uma via em cima da via que já existe em Barreiros? Por que precisa fazer mais pelo transporte terrestre ao invés de investir no marítimo? Não estou dizendo que sim nem que não. São questionamentos que devem ser levantados”, apontou.

De qualquer maneira, Isolde assegurou que o SPU só pode

começar a pensar em ceder a área se o IBAMA realmente disser que pode. Enquanto isso não acontece, a superintendente sugeriu que a população questione o poder público quanto às suas ações que, tecnicamente, têm a função de resolver o problema da mobilidade na Grande Florianópolis. A superintendente alertou ainda que quando se cria um novo território, logo alguém vê uma oportunidade de construir prédios enormes, assim como fizeram na avenida Beira-Mar Norte e como, possivelmente, vai acontecer com a Beira-Mar Continental. “Com a construção de prédios, aumenta substancialmente o tráfego de veículos... E o que adianta? De certa forma, você aumentou o problema”, ponderou.

Para concluir a entrevista, Isolde observou que “não adianta construir um monte de estradas, se a prefeitura aprova a qualquer custo, de qualquer forma, uma montanha de prédios. Falta planejamento!”, finalizou.

## MCidades lança campanha sobre a Semana Nacional de Trânsito

O Ministério das Cidades lançou, em coletiva de imprensa realizada no Rio de Janeiro, campanha sobre a Semana Nacional de Trânsito, que este ano tem como tema “Cinto de Segurança e Cadeirinha”. O evento teve a presença do ministro das Cidades, Marcio Fortes de Almeida e do presidente do Detran/RJ, Fernando Avelino.



Com o slogan “Segurança no banco de trás evita acidentes fatais”, a campanha tem como objetivo conscientizar a população sobre a importância da utilização dos dispositivos de retenção no transporte de crianças e do uso do cinto de segurança por todos os ocupantes do veículo, inclusive no banco traseiro.

“O objetivo da campanha não é dramatizar, é conscientizar. O corpo solto no carro (sem cinto de segurança ou cadeirinha) é um risco enorme”, explicou o ministro.

A intenção é também mostrar as consequências do não uso desses equipamentos em uma colisão e com isso, disseminar a noção de que a segurança de cada um está diretamente relacionada à segurança de todos. “Precisamos de uma mudança cultural, assim como vem ocorrendo com o hábito de fumar. Hoje as crianças forçam seus pais a não fumar cigarro. Pre-

cisamos universalizar o uso do cinto e da cadeirinha”, afirmou o diretor do Detran-RJ.

Relatório da Organização Mundial de Saúde (OMS) aponta que o uso dos dispositivos de retenção reduz o risco de morte de bebês em 70% e de crianças pequenas entre 54% e 80% no caso de colisão. Já o uso do cinto de segurança pelo condutor e passageiro do banco dianteiro reduz o risco de morte em torno de 40% a 50%, já no banco de trás esse risco é reduzido em até 75%.

De acordo com pesquisa da Sociedade Brasileira de Ortopedia e Traumatologia (SBOT), 88% dos ocupantes dos bancos dianteiros de veículos utilizam o cinto de segurança. No banco traseiro, esse número é reduzido a

11%. Pesquisa realizada pelo Denatran em 2009 também revela que apenas dois em cada dez jovens, de 15 a 17 anos, utilizam sempre o cinto de segurança no banco de trás.

“Não estou preocupado com estatísticas. Basta uma pessoa morrer para causar uma tragédia em uma família”, afirmou o ministro. A lei obriga motoristas e passageiros a usar o cinto de segurança, independente da posição que ocupem no carro. Segundo o ministro, as pessoas se enganam sobre o uso do cinto ao acreditar que apenas as pessoas que estão no banco da frente têm de usar o equipamento de segurança. “Ninguém disse que era obrigatório apenas usar cinto na frente. Por isso temos de di-

vulgar as consequências da falta do cinto no banco de trás”, justificou.

A campanha começa a ser veiculada nacionalmente em televisão, jornal, rádio, revista, internet, cinema, táxis, mobiliário urbano e valet parking. Também estará disponível um hotsite, onde poderão ser acessados os bastidores da campanha e entrevistas com especialistas das áreas de trânsito e saúde.

A Semana Nacional de Trânsito, instituída pelo Código de Trânsito Brasileiro, ocorre anualmente entre os dias 18 e 25 de setembro. Neste período, os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito promovem campanhas e ações educativas de acordo com o tema estabelecido pelo Contran.

# FORAS DA LEI

## Motociclistas querem fugir desse estigma

*“O cenário ainda é crítico, já que quem faz as leis de trânsito não usa motocicleta”, diz presidente da Associação Brasileira dos Motociclistas*

Carteira tipo A – essa era a única especificação sobre condutores de motocicletas que o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) fazia até pouco tempo. No cenário complexo da falta de especificação entre usuários, profissionais e outras modalidades, os acidentes não são segmentados por categoria. Somente doze anos após a instalação do CTB houve regulamentação dos profissionais que usam moto para trabalhar.

Só agora, em 2010, o Contran baixou resolução regulamentando a profissão dos motoboys e mototaxistas.

Uma pesquisa recente da Confederação Nacional dos Municípios (CNM) mostra que, por conta da regulamentação tardia, algumas cidades se anteciparam e estabeleceram normas para os motociclistas profissionais. Dos 5.241 municípios pesquisados, 642 confirmaram o processo de oficialização da profissão. No entanto, dentre os que ainda não possuem leis específicas, mais da metade (2.552) não têm interesse em regulamentar a atividade.

Mesmo com medidas em seu favor, a classe dos usuários de motocicleta sofre com o preconceito causado pela má impressão que uma minoria desrespeitadora das leis deixa. Segundo Lucas Pimentel, presidente da Associação Brasileira dos Motociclistas – ABRAM, uma das maiores preocupações é diferenciar o profissional que tem curso, é habilitado e usa a moto com responsabilidade, do condutor que desrespeita as leis e os outros integrantes do trânsito. “Há diferença enorme entre o motociclista e o motoqueiro. E, independente da marca ou da potência da motocicleta, o condutor é aquele que se propõe a trafegar de maneira correta. Já o motoqueiro é aquele que se preocupa em andar de moto e com mais nada. O termo é pejorativo, traz uma visão do



descompromissado, mas é a realidade brasileira”, explica.

Segundo Pimentel, a estrada para um trânsito seguro para o motociclista ainda é longa e esburacada. “Quem faz as leis de trânsito não usa motocicleta. Fazemos a nossa parte reivindicando legislação, vias apropriadas, engenharia correta, sinalização no campo de visão do motociclista, alguns detalhes que precisam ser cuidados na hora de fazer uma pista o mesmo uma curva”, explana.

O presidente da ABRAM exemplifica: “Querer proibir motos abaixo de 1540 cilindradas de transitar em rodovias não é realista. E as pessoas que não têm poder aquisitivo?”. Segundo ele, 25% das pessoas que têm moto usam para trabalho e 45% compram moto com objetivo de substituir carros ou transportes coletivos.

Os motociclistas brasileiros estão morrendo mais a cada ano. Somente em 2008, 8.529 motociclistas foram vítimas fatais em acidentes de trânsito, ocupando o segundo lugar nesta triste estatística – o primeiro são pedestres. Os dados são de pesquisa sobre Acidentes de Trânsito do Ministério da Saúde, realizada em 2008, e revelam que as mortes dos motociclistas correspondem a 23,4% da totalidade das mortes em trânsito no Brasil.

Ildo Raimundo Rosa \*



## A motocicleta do palhaço Babão

As previsões para a sexta-feira treze de agosto não eram as melhores para os que acreditam no sobrenatural, contudo, seria vazio de qualquer vaticínio não fosse pela despretenhosa notícia veiculada na contracapa do Diário Catarinense, da lavra de um de nossos mais sensíveis articulistas, jornalista RAFAEL MARTINI.

Acompanhada de uma foto de “BABÃO”, um conhecido palhaço popular de nossa cidade, a triste e lamentável notícia de sua morte, provocada pelo acidente de trânsito que envolveu sua moto na via expressa que dá acesso a FLORIANÓPOLIS.

O capital humano que é agregado diariamente à sociedade civil por esses anônimos da alegria, dá-nos uma idéia, mesmo que sutil, da grandeza que representa o cidadão de bem, aquele que aposta na sua força de trabalho com dignidade e dedicação, sem se descuidar da alegria e da felicidade dos demais.

“BABÃO”, mais do que conhecido, era admirado em muitas comunidades empobrecidas de FLORIANÓPOLIS, justamente por seu compromisso com a alegria dos outros, mesmo que as dificuldades tomassem conta de seu cotidiano diário.

Seu meio de locomoção representa cada vez mais, uma das mais crescentes opções da população de baixa renda, mais associado à rapidez, ao pronto atendimento, até como uma forma de enfrentar este crescente caos urbano que cerca nossas cidades.

Contudo, presenciamos de forma inerte e omissa essa verdadeira carnificina que envolve os acidentes com motos, que diariamente levam a tristeza e ao infortúnio milhares de famílias brasileiras.

Além do desrespeito de nossos motoristas, certos de que o maior engole o menor, a fragilidade da estrutura aliada a crescente potência dos motores, vêm tornando as motocicletas, concebidas para facilitar a vida das pessoas, instrumentos de mutilação e de desgraça para os mais pobres.

Cada vez mais as motos estão associadas a atividades autônomas, raramente vinculadas a uma atividade formal com registro na carteira de trabalho, o que faz com que o resultado da imobilidade laboral, ou até da deficiência, deságue na previdência social, empobrecendo ainda mais as famílias atingidas pelo infausto, que muitas vezes de forma inesperada vem reduzindo drasticamente seu orçamento familiar, ao mesmo tempo em que aumentam as despesas com remédios, fisioterapias e clínicas de reabilitação.

É chegada a hora de promovermos de forma objetiva e criteriosa um estudo a respeito dessa preponderância crescente das motocicletas na mobilidade urbana, buscando alternativas adequadas ao trânsito, aos centros de acolhimento de acidentados, a previdência social e a legislação trabalhista, carregando recursos e vontade política visando o melhor encaminhamento dessa questão, até como uma homenagem a esses heróis que tal qual o palhaço “BABÃO”, diariamente nos levam a alegria representada por uma fatia de pizza ou pelo remédio necessário para o alívio de nossa dor.

\* Delegado da Polícia Federal. Ex-presidente do IPUF – Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis. Ex-secretário da Secretaria de Segurança Pública e Defesa do Cidadão de Florianópolis. Membro do Conselho Deliberativo do MONATRAN - Movimento Nacional de Educação no Trânsito.

# Candidatos ao governo do Estado

Em entrevista exclusiva ao Jornal O Monatran, os principais candidatos ao governo de Santa Catarina

**NOTA DO EDITOR:**  
"Não foi estipulado nenhum tipo de limite de espaço para as respostas dos candidatos. Eles ficaram livres para responderem da maneira que achassem melhor e nenhuma resposta foi editada."

O (A) senhor (a) tem alguma proposta para a prevenção de acidentes nas estradas catarinenses?

Sim. Um plano de recuperação das rodovias estaduais que passa pelo recapeamento e a sinalização das estradas. E com a Polícia Rodoviária Estadual o reforço da fiscalização.

Os acidentes nas estradas têm dois fatores: a má conservação das rodovias estaduais e a imprudência. Para as más condições das rodovias estaduais e, nas federais, o Estado precisa fazer com que o Estado seja responsável pelo transporte sob os recursos federais. A não duplicação de recursos para com Santa Catarina, que ainda interrompe o desenvolvimento das cidades, são os motivos que promovem campanhas de conscientização nas mídias regionais.

Quais são suas propostas para a melhoria do trânsito e mobilidade na Grande Florianópolis?



As soluções para a mobilidade na Grande Florianópolis passam pelo Conceito de Região Metropolitana. As soluções só podem ser encontradas de forma conjunta. Mas vamos incentivar também soluções de transporte de massa buscando conhecimento e tecnologia onde eles estiverem para que possam ser aplicados aqui.

A mobilidade de Florianópolis sofre problemas mais graves está na ligação com a região metropolitana. A Via Expressa (BR-282) não resolve o problema, aí cabe também a parceria entre o poder público e o setor privado. Temos que pensar a Grande Florianópolis não apenas como município. Milhares de pessoas vivem em Amaro da Imperatriz, Biguaçu, por exemplo, o que acaba gerando um acréscimo de especialistas um estudo e a verificação de soluções.

O (A) senhor (a) pretende concluir a reforma da Ponte Hercílio Luz? No caso de uma resposta positiva, quais são seus planos para sua utilização? Será mantido o projeto para a instalação do Metrô de Superfície? Pretende abrir o trânsito para veículos em geral? Ou tem outra proposta?

Quando fui Prefeita de Florianópolis tive a iniciativa de visitar o sistema de metrô de superfície de Bordeaux. Por isso acredito no sistema como uma viabilidade real para Florianópolis.



Temos que concluir a reforma da Ponte Hercílio Luz é um projeto para o nosso turismo. A ponte é uma boa, conheço o projeto da Silveira fala mais sobre isso.

É evidente que o elevador do Trevo da Seta não resolverá o problema para o acesso ao sul da Ilha e ao aeroporto Hercílio Luz (especialmente em dias de jogo na Ressacada), o (a) senhor (a) tem alguma proposta ou projeto visando uma solução definitiva?

É lamentável que após sete anos o Governo do Estado não tenha executado um metro novo de asfalto na Via Expressa. Mas vou honrar o compromisso assumido no Convênio entre Governo do Estado e Prefeitura de Florianópolis e terminar o Trevo da Seta.

O problema da mobilidade urbana afetando o acesso ao sul da Ilha precisa ser resolvido precisa do empenho do Poder Público e da comunidade. As soluções para o problema precisam ser pensadas em conjunto e implantadas, não apenas transitam atualmente na cidade, sempre precisamos melhorar o transporte público e fazer com que se torne mais acessível para o caminhar das pessoas.

A SC-401, que na verdade deveria ser uma avenida e não rodovia estadual, pois liga o centro da Capital aos bairros do norte da Ilha, tem um trânsito intenso e perigoso, principalmente no verão. Perguntamos: O (A) senhor (a) não pensa em transformar aquela via perigosa, feia, escura e mal acabada em uma linda avenida, asfaltada, iluminada, urbanizada, etc.?

Com certeza é preciso recuperar o estado de conservação e iluminação das nossas SCs. Mas tenho um planejamento de recuperação das rodovias que vai ser executado com qualidade, eficiência e fiscalização.

O primeiro passo é promover a duplicação do trecho. Precisamos dar a essas comunidades condições de mobilidade. Precisamos manter a via em condições adequadas, problemas de escuridão e sinalização precisam ser resolvidos.

A nossa capital, apesar de ter a maior parte da sua área localizada na Ilha de Santa Catarina, estranhamente, não tem transporte marítimo. A cada novo governo uma nova promessa de implantação de um projeto adequado que, infelizmente, até hoje, ainda não saiu do papel. Perguntamos: O que o (a) senhor (a) pensa a respeito? Pretende ajudar a Prefeitura na realização dessa melhoria substancial em benefício do trânsito da Grande Florianópolis?

Quando Prefeita de Florianópolis deixei pronto o Plano de Gerenciamento Costeiro. Entretanto para que o transporte marítimo seja uma realidade é preciso investimentos que no meu entender só podem ser feitos pela iniciativa privada.

Tudo o que for para o benefício de Florianópolis precisamos avaliar e projetar um jeito de o transporte marítimo ser o maior número possível de beneficiados temos que sentar e discutir com a comunidade uma boa alternativa e se tiver utilidade para o transporte a ser implantado.



# revelam propostas para o trânsito

*urina falam um pouco mais sobre suas propostas em prol do trânsito no Estado e em Florianópolis.*

<p>fatores principais: a má condição das condições, temos que investir em melhorias como a BR 101 e a BR 407, queremos pelo andamento das obras, com a gestão do trecho Sul da BR-101 é um fim de fazer muitas vítimas no trânsito, região. Em relação a imprudência, tenetização e para isso, seremos parceiros</p>	 <p>O trânsito catarinense apresenta índices altíssimos de mortes por acidentes, precisamos mudar esta realidade. No meu programa de governo tenho o compromisso de:</p> <p>a) Promover ações para garantir</p>	<p>que os recursos arrecadados das multas do FUNSET e DPVAT sejam aplicados em investimentos para a redução de acidentes de trânsito; b) Conscientizar a bancada federal catarinense para a importância da revisão do Código de Trânsito Brasileiro, projeto apresentado pelo Governo Lula em tramitação no Congresso Nacional, visando o fim da impunidade nos crimes de trânsito e ampliar a punição aos infratores; c) Promover campanhas educativas para redução de acidentes mediante o envolvimento de todas as esferas de governo com estabelecimento de diretrizes e meta nacional de redução das mortes no trânsito; d) Promover a educação no Trânsito, nas escolas de nível fundamental e médio de ensino público e privado; e) Investir na restauração e ampliação da malha rodoviária catarinense e, principalmente, na ampliação da malha ferroviária (implantação das ferrovias Leste-Oeste e Litorânea), visando diminuir o número de caminhões nas rodovias federais e estaduais e contribuir para o crescimento e desenvolvimento econômico sustentável de Santa Catarina.</p>
<p>com o crescimento da cidade e um dos desafios – continente, que envolve a região) tem que ser duplicada urgentemente e Federal e Estadual. Temos que investir e melhorar o fluxo nas vias internas. Florianópolis como uma região metropolitana, e os cidadãos de Palhoça, São José, Santo Amaro do Sul, se direcionam diariamente a Capitão de Saquarema no movimento. Nesse caso, cabem a nós um melhor caminho.</p>	<p>Mobilidade Urbana é o resultado da interação entre os deslocamentos de pessoas e bens com a cidade, daí a importância de tratarmos conjuntamente transportes, trânsito e planejamento urbano. A mobilidade tem que ser pensada na perspectiva do direito à cidade, por isso temos o compromisso de estruturá-la em três eixos: o direito de ir e vir e circular livremente nos diferentes espaços da cidade; o direito ao espaço público, ao seu uso e apropriação; e, o direito a acessar os serviços e equipamentos públicos. A partir destes princípios podemos formular as bases de uma Mobilidade Urbana sustentável, em contraposição à existente, que denominamos de Mobilidade da exclusão social. Em SC não temos um órgão efetivo que articule as três</p>	<p>dimensões: mobilidade, trânsito e planejamento urbano. É muito caótica a situação dos principais centros urbanos do estado. Por isto, vou criar a <b>Secretaria Estadual das Cidades</b> visando dar uma resposta emergencial e planejar o futuro das cidades de maneira mais sustentável. Especificamente na Grande Florianópolis, atuaremos para implantar em parceria com a União e os municípios as seguintes medidas: 1- Deixar uma pista exclusiva da Via Expressa para os ônibus em ambos os sentidos; 2. Duplicar a Via Expressa; 3. Desviar o trânsito pesado da BR101 no Trecho Palhoça/Biguaçu, construindo uma rodovia de Palhoça a Tijucas; 4. Estender a Beira Mar de São José até a divisa do município de Palhoça; 5. Ligar a Beira Mar contig-</p>
<p>concluir. Mais que uma ligação, a Ponte é um marco histórico e um atrativo para o uso do metrô de superfície é muito importante e o ex-governador Luiz Henrique possui muito nessa viabilidade.</p>	<p>A Ponte Hercílio Luz foi tombada pelo patrimônio histórico, Artístico e Arquitetônico do Município de Florianópolis em 04/08/1992 e pelo Estado em 13/05/1997, considerada patrimônio dos Catarinenses, os recursos para a sua restauração já estão previstos no orçamento do Estado, e é claro que temos o compromisso de concluir sua res-</p>	<p>tauração, que avaliamos importantíssima para a preservação do patrimônio histórico de nossa cidade e nosso estado. O uso da Ponte leva em consideração uma série de restrições que a legislação impõe, dentre elas o fato de que sua estrutura não pode ser colocada em risco, isto significa que não é permitido o uso da mesma para tráfego de veí-</p>
<p>para a maioria das grandes cidades e para o governo Estadual e da parceria com as demais cidades como o da mobilidade serão sempre as mesmas com a quantidade de veículos que existirá. O que se precisa é fortalecer o metrô a principal alternativa para o deslocamento</p>	<p>Não podemos afirmar que o Trevo da Sete não resolverá o problema, primeiro temos que aguardar a inauguração e posteriormente o seu uso para avaliar a sua eficiência para o que foi projetado, se o projeto não contemplar o tráfego principalmente em horários de pico, buscaremos uma solução em parceria com o município através de sua equipe da área de engenharia de trânsito. Outra questão importante, não podemos sempre pensar que a única solução</p>	<p>sempre é mais obra. Talvez seja a última e não a primeira. Temos que explorar outras alternativas inteligentes. Em muitas cidades também se busca negociar os horários do comércio e das escolas para não concentrar tudo no mesmo local e mesmo horário. O que mais falta é um órgão que planeje as cidades no médio e longo prazo. No mundo todo há soluções para a questão do trânsito sem implicar em mais obras. Temos que colocar nossos talentos a</p>
<p>restauração da SC-401 de Jurerê até o final dos trabalhos, qualidade e segurança no acesso. Para o trânsito seguro, além de os problemas serem resolvidos.</p>	<p>Nosso programa de governo na área de segurança pública contempla sobremaneira a utilização da iluminação pública e humanização dos espaços públicos (praças, ruas e avenidas) para oferecer ao cidadão a sensação de segurança. Concordamos que a SC 401, assim como</p>	<p>as demais SCs que ligam o município de Florianópolis as praias precisam de uma atenção especial, queremos melhorar a vida do povo catarinense e pensar as nossas vias de forma mais humanizada certamente trará ao nosso povo a qualidade de vida tão desejada. Não podemos de pronto nos comprometer com recursos, porque para tal é necessário a elaboração de projeto e dimensionamento dos custos para buscarmos as parcerias necessárias a sua viabilidade. Mas é certo que vamos trabalhar todas essas questões.</p>
<p>Florianópolis estarei empenhado. Temos que o transporte marítimo ser viável para atingir o objetivo com essa implantação. Depois disso, a segurança e respeitar a sua opinião. Se for necessário para a população, certamente é o transporte</p>	<p>O projeto de transporte marítimo foi em dois pleitos municipais bandeira do nosso candidato e é uma bandeira nossa. Temos tantos exemplos no país e sem dúvida precisamos de uma alternativa de transporte marítimo, é necessário dialogar com os Municípios da Grande Florianópolis para implantar este sistema. Tenho a forte convicção que</p>	<p>para Florianópolis o transporte marítimo é urgente e prioritário, porque também é muito mais barato do que construir novas pontes. Mas precisamos não descuidar do impacto no ambiente por causa da nossa pesca e cultivo de ostra. Apesar das diferenças geográficas, em Amsterdã na Holanda, há uma diversificação grande de meios de transporte: trem, metrô, ônibus e muitas bicicletas. Para a ligação centro a UFSC poderia ter um programa especial para uso intensivo de bicicletas. Temos que associar mobilidade ao bem estar das pessoas também. Enfim, precisamos mudança de cultura também no sentido a combinar diversos meios e não ficar num único modelo.</p>

## JUDICIÁRIO

# Associações de delegados e peritos da PF questionam atribuições da PRF

A Associação Nacional dos Delegados de Polícia Federal (ADPF) e a Associação Nacional dos Peritos Criminais Federais (APCF) ajuizaram Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 4447 no Supremo Tribunal Federal (STF) em que contestam dispositivos do Decreto nº 1.655/95 (que define a competência da Polícia Rodoviária Federal), que estariam em choque com a Constituição de 1988. Para as duas entidades de classe, ao permitir que policiais rodoviários federais executem atos privativos da polícia judiciária – como interceptações telefônicas, cautelares de prisão, busca e apreensão, quebra de sigilos e perícias – o decreto invadiu competência reservada à Polícia Federal pela Constituição.

Na ação, as associações afirmam que o problema surgiu depois que o Ministério Público Federal e órgãos estaduais passaram a demandar à Polícia Rodoviária Federal atividades que não têm nenhuma relação com o patrulhamento ostensivo das rodovias federais. “O Ministério Público tem frequentemente requisitado, em desconformidade com a



Sede do Supremo Tribunal Federal, em Brasília

legislação e a Constituição, a atuação da Polícia Rodoviária Federal (polícia administrativa) para execução de atividade típica de polícia judiciária, e fundamenta-se na Lei Complementar nº 75/93, art.8º c/c Decreto nº 1.655/95, art. 1º, incisos V e X”, salientam os advogados das associações.

Os dispositivos questionados – incisos V e X do artigo 1º – dispõem que

compete à Polícia Rodoviária Federal “realizar perícias, levantamentos de locais, boletins de ocorrências, investigações, testes de dosagem alcoólica e outros procedimentos estabelecidos em leis e regulamentos, imprescindíveis à elucidação dos acidentes de trânsito” e, ainda, “colaborar e atuar na prevenção e repressão aos crimes contra a vida, os costumes, o patrimônio, a ecologia, o

meio ambiente, os furtos e roubos de veículos e bens, o tráfico de entorpecentes e drogas afins, o contrabando, o descaminho e os demais crimes previstos em leis”.

“As normas impugnadas, que subtraem a competência da polícia judiciária para entregá-la à Polícia Rodoviária Federal, não podem afetar diretamente o conteúdo de normas constitucionais e legais, sob pena de usurpar a competência estabelecida na Constituição. A investigação policial, desenvolvida exclusivamente pela polícia judiciária, formalizada mediante o inquérito, constitui procedimento administrativo de caráter essencialmente apuratório. É peça informativa que instrui ações penais. Sob pena de grave ofensa à Constituição – art. 144, § 1º, IV e § 4º –, essa investigação não pode ser realizada pela Polícia Rodoviária Federal, tampouco pode ela realizar perícias ou atuar na repressão e apuração de infrações penais. À Polícia Rodoviária Federal está reservado, constitucionalmente, o patrulhamento ostensivo das rodovias federais”, enfatiza a ADI.

## Proprietário de veículo que colide com poste deve pagar pelos danos causados

Cabe ao proprietário de veículo que colidiu com poste de iluminação pública corretamente instalado na rua demonstrar o fato excludente de sua responsabilidade ou pagar pelos danos causados à concessionária, ainda que solidariamente com o condutor para quem emprestou o automóvel. A conclusão é da Quarta Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ), ao dar provimento a recurso especial da Companhia Energética de Brasília (CEB) contra um morador de Brasília (DF).

Em primeira instância, a ação foi julgada improcedente. O juiz da 8ª Vara de Fazenda Pública do Distrito Federal considerou não haver no processo qualquer elemento de prova que esclarecesse sobre a culpa do réu, inclusive porque constou do registro de ocorrência que o condutor do



Ministro Aldir Passarinho Junior, do STJ

veículo, no dia da colisão, era o filho do proprietário.

A CEB apelou, sustentando a responsabilidade objetiva do proprietário do veículo pelos danos causados. Ressaltou que o réu nem sequer cuidou de demonstrar em que residiria a culpa exclusi-

va da concessionária. O Tribunal de Justiça do Distrito Federal e dos Territórios (TJDFT) negou provimento à apelação, afirmando caber ao autor da ação o ônus da prova.

“Para que se tenha direito à indenização proveniente de aci-

dente de trânsito, resultante da colisão de veículo automotor com poste de iluminação e com supedâneo no artigo 159 do vetusto código civil, mister a comprovação de que tenha o réu agido ao menos culposamente. Ausente tal requisito, a improcedência do pedido é medida que se impõe”, considerou o TJDFT.

Insatisfeita, a CEB recorreu ao STJ, alegando ser presumida a responsabilidade do proprietário do veículo. Segundo a defesa da CEB, a responsabilidade civil do proprietário deve ser considerada objetiva e baseada no risco. Alegou, novamente, que o recorrido não demonstrou em que residiria a culpa exclusiva da recorrente, pois nenhuma prova foi produzida na contestação.

A Quarta Turma deu provimento ao recurso especial, entendendo que a responsabilidade do

proprietário do automóvel é objetiva em relação aos atos culposos praticados pelo terceiro condutor do veículo, em decorrência da aplicação da teoria da responsabilidade pelo fato da coisa. “Não restaram demonstrados minimamente o erro ou culpa da CEB no posicionamento e localização do poste de iluminação pública e incontestado que foi o veículo do autor o causador do dano”, considerou o relator do caso, ministro Aldir Passarinho Junior.

Segundo observou, o poste de iluminação, corretamente instalado na via pública, constitui obstáculo imóvel, impossível, por si só, de causar acidente, “de sorte que no caso de colisão contra o mesmo, causando-lhe danos, cabe àquele que o atingiu demonstrar o fato excludente de sua responsabilidade, o que, na espécie, não ocorreu”, acrescentou o relator.



# CRIMES DE TRÂNSITO

## Subjetividade na avaliação leva a diferentes sentenças

**Especialista entende não serem necessárias novas leis que enquadram de antemão um acidente de trânsito como sendo crime doloso**

Os recentes acidentes de trânsito envolvendo pessoas públicas, como o ex-deputado estadual Fernando Carli Filho, denunciado pelo Ministério Público do Paraná (MP) por duplo homicídio qualificado com dolo eventual, e Rafael Mascarenhas, filho da atriz Cissa Guimarães morto atropelado por um veículo em alta velocidade, trouxeram à tona novas discussões sobre crime de trânsito.

Recentemente a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJ) Câmara dos Deputados aprovou texto substitutivo ao Projeto de Lei 74/07, da deputada Solange Amaral (DEM-RJ). O texto estabelece que pode ser considerado como homicídio doloso as seguintes práticas: não guardar a distância lateral de 1,50m ao passar ou ultrapassar bicicleta; participar de racha em via pública;



Deputado Colbert Martins (PMDB-BA).

trafegar em alta velocidade; dirigir sem a habilitação ou com a habilitação vencida; e deixar de prestar socorro à vítima ou solicitar auxílio da autoridade pública em caso de acidente. O relator foi o deputado Colbert Martins (PMDB-BA).

Contudo, para o especialista em trânsito e presidente da ABPTran (Associação Brasileira dos Profissionais de Trânsito), Julyver Araújo, este tipo de alteração na lei não é necessário, pois, como está hoje, já é possível entender se foi um crime com dolo eventual. “O dolo tem que ser analisado caso a caso pelo juiz. É uma condição subjetiva do crime, portanto, não pode ser pré-estabe-

lecido. O mais importante é que os registros das ocorrências sejam bem elaborados para que o juiz tenha condição de julgar”, explica.

### RACHAS

Sobre a disputa de rachas, o anteprojeto de lei que prevê diversas mudanças no Código de Trânsito Brasileiro entende esta prática como crime por direção homicida-suicida. Em entrevista ao Estado de São Paulo, Beto Albuquerque (PSB/RS) disse que “A polícia e o Ministério Público têm de parar com essa lorota de tratar todo crime no trânsito como culposos, sem intenção”. O ato de conduzir com desprezo consciente à vida alheia seria passível de pena de “reclusão, de 3 a 10 anos, suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor e multa”. E, se resultar em morte, o juiz poderá então aplicar as sanções relativas a homicídio doloso previstas no Artigo 121 do Código Penal.

O presidente da Ordem dos Advogados do Brasil de São Paulo, Luiz Flávio D’Urso, advogado criminalista e mestre e doutor pela USP, explica que a lei brasileira não é clara sobre como

enquadrar um atropelamento com morte decorrente de um racha. Como pode ser homicídio doloso ou culposos, há “uma zona cinzenta entre o chamado dolo eventual e a culpa consciente, pois não há posição fixada, quer pela doutrina, quer pela jurisprudência”. Assim, o enquadramento pode ser no artigo 302 do CTB (caso de culpa consciente), sujeito a pena de dois a quatro anos, ou no artigo 121 do Código Penal, sujeito a pena de seis a 20 anos ou, em caso de crime qualificado, de 12 a 30 anos, sendo julgado pelo Tribunal do Júri.

*Na prática* – a condenação e pena recebidas por consequências de disputas de rachas têm recebido interpretações diversas pelos juízes. No dia 10 de agosto, o 2º Tribunal do Júri da Justiça de São Paulo condenou um homem que atropelou e matou duas pessoas e deixou outras duas feridas por homicídio simples em relação às duas primeiras vítimas e por lesão corporal de natureza grave em relação às demais. O racha aconteceu há seis anos e a juíza Lizandra Maria Lapenna decretou pena de 10 anos e meio de reclusão para os crimes de homicídio e dois anos e quatro meses para os crimes de lesão corporal grave.

## STF julga inadequado pedido contido em *Habeas Corpus* de estudante de Minas Gerais

Foi julgado inadequado pelo ministro Celso de Mello o pedido contido em *Habeas Corpus* (HC 104893) impetrado no Supremo Tribunal Federal (STF) em favor do estudante F.S.O., que pretendia suspender o trâmite de ação penal proposta no Juizado Especial Criminal de Além Paraíba (MG).

Ele foi preso em flagrante ao dirigir sem Carteira Nacional de Habilitação (CNH), conduta prevista no artigo 309 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

F.S.O. teria, supostamente, realizado manobras perigosas, gerando perigo de dano a outras pessoas. Após ser preso, ele foi posto em liberdade.

O ministro lembrou que o Plenário do STF, ao julgar o HC 86834, reformulou

sua jurisprudência quanto à competência originária para o processo e julgamento de *habeas corpus* impetrados contra decisões de Turmas/Colégios Recursais vinculados ao sistema de Juizados Especiais. Nesses casos, de acordo com o Supremo, a competência pertence ao Tribunal de Justiça ou a Tribunal Regional Federal, quando for o caso.

Assim, levando em consideração precedentes da Corte (HC 89630, 89916 e 101014), o ministro Celso de Mello não conheceu do *habeas corpus*, ficando prejudicado o exame do pedido de medida cautelar. Em razão desta decisão, o relator determinou o encaminhamento dos autos ao Tribunal de Justiça do estado de Minas Gerais.

## Homem que atropelou duas mulheres continuará preso

Está mantida a prisão preventiva de um motorista que matou duas mulheres. As vítimas estavam em uma moto, quando foram atingidas pelo carro conduzido por ele. O presidente do Superior Tribunal de Justiça (STJ), ministro Cesar Asfor Rocha, negou o pedido de liminar apresentado pela defesa para que o acusado pudesse responder ao processo em liberdade. O ministro entendeu que a prisão preventiva está bem fundamentada, sobretudo para a garantia da ordem pública e da aplicação da pena.

Segundo dados, o motorista não tinha carteira de habilitação, estava embriagado, em alta velocidade, e não parou no cruzamento, onde acabou atin-

gindo as vítimas.

No *habeas corpus* encaminhado ao STJ, a defesa sustentou ausência dos requisitos da prisão preventiva e falta de fundamentação do decreto prisional. Alegou, ainda, que a gravidade em abstrato do delito não enseja a necessidade de manutenção da prisão preventiva, devendo estar presentes os requisitos do artigo 312 do Código de Processo Penal. Segundo a defesa, isso não ocorreu.

Ao negar a liminar, o ministro Cesar Rocha ressaltou não haver o constrangimento ilegal apontado, pois os motivos expostos na sentença de primeiro grau mostraram-se suficientes para fundamentar a prisão cautelar do acusado.

# CRIANÇAS

## Fiscalização no transporte começa pra valer!

No dia 1º de setembro será iniciada a fiscalização das novas regras para o transporte de criança. A Resolução 277 do Contran, publicada em junho de 2008, determina que crianças de até sete anos e meio deverão ser transportadas obrigatoriamente no banco traseiro utilizando o dispositivo de retenção.

Segundo a norma, as crianças de até um ano de idade deverão ser transportadas no equipamento denominado conversível ou bebê conforto, crianças entre um e quatro anos em cadeirinhas e de quatro a sete anos e meio em assentos de elevação. De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro, as crianças até dez anos devem ser transportadas no banco traseiro fazendo uso do cinto de segurança.

Quem descumprir as normas referentes ao transporte de criança está sujeito a penalidade prevista no artigo 168 do Código de Trânsito Brasileiro, que considera a infração gravíssima e prevê multa de R\$ 191,54, sete pontos na Carteira Nacional de Habilitação e a retenção do veículo até que a irregularidade seja sanada.



### Veja as regras para o transporte de crianças:

- \* As crianças menores de dez anos devem ser transportadas no banco traseiro dos veículos utilizando equipamentos de retenção.
- \* No caso da quantidade de crianças com idade inferior a dez anos exceder a capacidade de lotação do banco traseiro é permitido o transporte da criança de maior estatura no banco dianteiro, desde que utilize o dispositivo de retenção.
- \* No caso de veículos que possuem somente banco dianteiro também é permitido o transporte de crianças de até dez anos de idade utilizando sempre o dispositivo de retenção.
- \* Para o transporte de crianças no banco dianteiro de veículos que possuem dispositivo suplementar de retenção (airbag), o equipamento de retenção de criança deve ser utilizado no sentido da marcha do veículo. Neste caso, o equipamento de retenção de criança não poderá possuir bandejas ou acessórios equivalentes e o banco deverá ser ajustado em sua última posição de recuo, exceto no caso de indicação específica do fabricante do veículo.
- \* No caso de motocicletas, motonetas e ciclomotores o Código de Trânsito Brasileiro estabelece no artigo 244, inciso V, que somente poderão ser transportadas nestes veículos crianças a partir de sete anos de idade e que possuam condições de cuidar de sua própria segurança.

## Vans terão prazo diferente de carros para obrigatoriedade de cadeirinhas

O Conselho Nacional de Trânsito (Contran) informou que a obrigatoriedade do uso das cadeirinhas para vans escolares não entrará em vigor no mesmo dia em que as novas regras começam a valer para os carros de passeio, em 1º de setembro. No mês passado, o Ministério Público Federal (MPF) recomendou, em inquérito que está em andamento, que as regras começassem a valer na mesma ocasião, já que entende que a segurança no trânsito é direito de todas as crianças e não podem haver exceções.

De acordo com o Contran, uma resolução específica para transporte escolar de crianças está em discussão, mas ainda não há prazo para ser publicada. Ainda segundo a assessoria de imprensa do órgão não é possível estabelecer novas regras para vans de imediato porque ainda há questões técnicas para serem decididas, como a forma de fixação dos equipamentos ou qual a quantidade de cadeirinhas que a estrutura dos veículos aceita.

Em relação ao uso dos equipamentos em táxis, outra crítica do MPF, há um consenso no Contran de que a obrigatoriedade não é necessária porque o índice de crianças transportadas por esses veículos é baixo.

De acordo com o Contran, a intenção de incluir as vans na obrigatoriedade já existia desde 2008, mas na época decidiu-se priorizar o transporte particular. Após a nova resolução sobre as vans ser publicada, os motoristas terão prazo para adaptação, informou a assessoria de imprensa.

Confira o equipamento adequado ao transporte de crianças de acordo com a faixa etária e peso				
Até 1 ano ou 13 kg	bebê conforto no banco de trás			
De 1 a 4 anos ou de 9 kg a 18 kg		cadeira no banco de trás		
De 4 a 7 anos e meio ou de 18 kg a 36 kg			assento de elevação no banco de trás	
De 7 anos e meio a 10 anos, com 1,45 m de altura, no mínimo				banco de trás com cinto

FONTE: MINISTÉRIO DAS CIDADES  
IMAGENS: DIVULGAÇÃO E TV GLOBO

### SAIBA MAIS SOBRE A NOVA RESOLUÇÃO

#### O que diz a norma?

Pelas novas regras, bebês de até um ano devem usar bebê conforto no banco de trás. Para crianças entre 1 e 4 anos, será obrigatória cadeirinha no banco de trás. De 4 a 7 anos e meio, as crianças devem ser transportadas em assento de elevação, sem encosto, no banco de trás, com cinto de segurança. De 7 anos e meio a 10 anos, é preciso estar no banco de trás com cinto.

#### Para quem vale?

As exigências valem para todos os veículos, exceto os de transporte coletivo, de aluguel, aos táxis, aos veículos escolares e aos demais veículos com peso bruto total superior a 3,5 toneladas.

#### Qual a punição?

A punição prevista pelo Contran é de multa de R\$ 191,54 e sete pontos na Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

# CENTRO DE FORMAÇÃO DE CONDUTORES

## Contran atualiza normas de credenciamento

O Conselho Nacional de Trânsito (Contran) publicou no último dia 19 de agosto a Resolução 358, que trata do credenciamento de instituições destinadas ao processo de capacitação de candidatos, condutores e profissionais. A norma também atualiza as exigências para o exercício da atividade de instrutor, conforme regulamentado na Lei 12.302/2010.

Segundo a Lei 12.302, publicada em 2 de agosto, o instrutor de trânsito deve ter no mínimo 21 anos de idade, dois anos de habilitação e um ano na categoria "D", ter concluído o ensino médio, não ter sofrido penalidade de cassação de

CNH, não ter cometido nenhuma infração gravíssima nos últimos 60 dias e realizar curso de capacitação, de direção defensiva e primeiros socorros.

Em relação aos cursos de capacitação de diretor-geral, de diretor de ensino, examinador e instrutores, a Resolução 358 estabelece nova carga horária, com o objetivo de melhorar a formação desses profissionais. Segundo a Resolução, além do curso de capacitação, a cada cinco anos eles deverão realizar curso de atualização com carga horária



de 20 horas aula.

Dentre as novidades para o credenciamento de profissionais e instituições está a exigência de nível superior para os examinadores e a apresentação

de índice mínimo de 60% de aprovação dos candidatos, nos últimos doze meses, para a renovação do credenciamento do CFC.

Segundo a Resolução 358,

o examinador de trânsito, credenciado pelo Departamento Estadual de Trânsito (Detran), que não possuir formação de nível superior poderá ainda exercer a atividade pelo prazo de dois anos. As instituições ou entidades já credenciadas terão um ano para se adequarem as exigências de infraestrutura.

De acordo com a Resolução, aos instrutores de trânsito já credenciados pelos Detrans até 2 de agosto de 2010 será assegurado o direito ao exercício da profissão. A Resolução 358 do Contran entrou em vigor a partir da data de publicação (19/08).

## Punição a motorista que se nega ao teste do bafômetro é constitucional, diz OAB

O Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB) decidiu no dia 17 de agosto, por maioria de votos, que é constitucional a aplicação de penalidades e medidas administrativas ao motorista que se recusa a se submeter à medição dos níveis de concentração de álcool no sangue a partir de testes de alcoolemia, incluindo o uso de aparelhos homologados pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran) - mais conhecidos como bafômetros.

A decisão foi tomada durante sessão plenária da entidade conduzida pelo presidente nacional da OAB, Ophir Cavalcante, a partir de consulta formulada pela Seccional da OAB de São Paulo. A OAB-SP questionava a constitucionalidade do parágrafo 3º do artigo 277 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) - dispositivo que prevê as sanções a quem se recusa a se submeter os testes de alcoolemia, incluindo o bafômetro. A Seccional questionou, ainda, se essas sanções, a serem aplicadas em face da recusa do condutor, não violariam o princípio previsto no Pacto de São José da Costa Rica segundo qual ninguém é obrigado a produzir provas contra si mesmo.

Com base em relatório da Co-

missão Nacional de Estudos Constitucionais da OAB, o relator ad hoc da matéria, o vice-presidente da OAB, Alberto de Paula Machado, opinou pela completa constitucionalidade da aplicação de medidas punitivas ao condutor que se nega aos testes de medição de percentuais de álcool a partir dos bafômetros. Trata-se de legítimo exercício do poder de polícia administrativa, que não desencadeia cominação de crime ao fato, mas representa a regulação da sociedade pelo Poder Público, impondo meras sanções na esfera administrativa.

O voto do relator foi seguido pela maioria dos conselheiros federais, que defenderam os avanços da lei federal 11.705/08, mais conhecida por Lei Seca, para a redução dos índices de acidentes de trânsito causados por condutores embriagados. A maioria saiu em defesa da preponderância dos benefícios que a lei trouxe à sociedade sobre os direitos individuais dos motoristas, de não serem obrigados a produzir provas contra si.

A partir da votação, a OAB opinou pela constitucionalidade do parágrafo 3º do artigo 277 do CTB e decidiu que não irá manejar qualquer procedimento ou ação contra esse aspecto da Lei Seca.

## MOTOBOYS E MOTOFRETES

### Licença fica mais rigorosa

Uma resolução do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), publicada no Diário Oficial da União no dia 4 de agosto, obriga os motociclistas que utilizam seu veículo para frete ou transporte a utilizarem específicos dispositivos de segurança. Fazem parte da lista protetor para as pernas e motor, antena aparadora de linha no guidão ('corta pipa') e dispositivo de fixação permanente ou removível.

Os itens de segurança já tinham seu uso previsto pela lei nº 12.009, mas não havia a descrição dos itens que deveriam constar nas motocicletas.

Com a nova Resolução 356, as motos deverão passar por uma inspeção a cada seis meses, e para exercer a profissão de mototaxista ou motoboy será necessário ter no mínimo 21 anos de idade e pelo menos dois anos de carteira de habilitação.

O profissional também deverá ter a certificação de um curso especializado, abordando ética, cidadania e segurança, com 30 horas-aulas de duração, já regulamentado pelo Contran. Departamentos de Trânsito (Detrans) ou instituições autorizadas serão as responsáveis por ministrar as aulas a con-

dutores que não tenham nenhum impedimento legal.

Entre aulas teóricas e práticas, haverá a Prática de Pilotagem Profissional com duração de cinco horas-aula. Para ser aprovado e poder trabalhar legalmente, o condutor não poderá faltar a nenhuma aula e deverá ter 70% de acertos na avaliação final. Se reprovado, terá o prazo máximo de 30 dias para realizar outra avaliação.

Para ser aprovado e poder trabalhar legalmente, o condutor não poderá faltar a nenhuma aula e deverá ter 70% de acertos na avaliação final. Se reprovado, terá o prazo máximo de 30 dias para realizar outra avaliação.

No caso do mototáxi, o condutor deverá atender a exigência do art. 329 do Código de Trânsito Brasileiro, ou seja, apresentar certidão negativa do registro de distribuição criminal relativamente aos crimes de homicídio, roubo, estupro e corrupção de menores, junto ao órgão responsável pela concessão ou autorização do serviço.

Os motociclistas profissionais terão até 04 de agosto de 2011 para se adequarem às normas da Resolução 356 do Contran e aos demais requisitos da Lei 12.009.

### TRANSPORTE DE CARGAS

As motocicletas e motonetas destinadas ao transporte de mercadorias deverão estar dotadas de dispositivos para a acomodação da carga, podendo ser do tipo fechado (baú) ou aberto (grelha), alforjes, bolsas ou caixas laterais, desde que atendidas às dimensões máximas fixadas pelo Contran e as especificações do fabricante do veículo.

O equipamento do tipo fechado (baú) deve conter faixas retrorefletivas de maneira a favorecer a visualização do veículo. Não é permitido o transporte de combustíveis inflamáveis ou tóxicos e de galões, com exceção de botijões de gás com capacidade máxima de 13 kg e de galões contendo água mineral, com capacidade máxima de 20 litros, desde que com auxílio de sidecar.

O transporte de carga em sidecar ou semirreboques deverá obedecer aos limites estabelecidos pelos fabricantes ou importadores dos veículos homologados pelo Denatran, não podendo a altura da carga exceder o limite superior do assento da motocicleta em mais de 40 (quarenta) cm. Não é permitido o uso simultâneo de sidecar e semirreboque.



## CARTAS

“É presidente... o pior é que o estresse e o mau humor parece ter contaminado a todos – não só os taxistas. Até mesmo andando nas ruas, as pessoas não sorriem mais, ninguém se olha no olho e parece que a indiferença só aumenta. Se estiver de carro então, as coisas só pioram. Mas quanto aos taxistas, concordo plenamente que agora é a hora de fazer uma reciclagem com esse pessoal e, quem sabe, eles não se tornem (um dia) exemplos de cordialidade no trânsito a serem imitados.”

**Ronaldo Freire** – Florianópolis/SC

“Apreciei muito a forma sutil como o articulista José Roberto Dias abordou sobre a nossa responsabilidade nas próximas eleições. Não adianta apenas ficarmos reclamando da péssima qualidade do transporte público no país, das vias, das ações... se quando temos a oportunidade de escolher um novo governante, muitas vezes, nem nos atentamos para a existência de propostas para um trânsito melhor e seguro. No final das contas, somos todos responsáveis!”

**Elenise Alves** – Campo Grande/MS

“Fiquei feliz ao ler o artigo assinado pelo Dr. Ildo Rosa: Mobilidade Sustentável. Afinal, cada dia mais, temos observado a necessidade de procurarmos uma vida sustentável. Aliás, apenas o fato do homem existir parece já desequilibrar o meio ambiente. Por isso, então, mais do que nunca, precisamos cobrar das autoridades que promovam a sustentabilidade em todos os setores (inclusive no trânsito). Senão, corremos o risco de simplesmente irmos morrendo a míngua, até fatalmente desaparecermos do planeta.”

**Péricles Ramos** – Rio de Janeiro/RJ

“Só temo que esta tal Beira-Mar Continental venha trazer ainda mais problemas para a região. Isso porque com ela, a construção civil virá com tudo, fazendo brotar aqueles prédios enormes, cheios de moradores e de carros que, em breve, entupirão a nova Beira-Mar.”

**Fernanda Rosa** – Florianópolis/SC

“Fico revoltada com as desculpas que o povo arruma para tentar descumprir a lei. Gente, a lei da cadeirinha veio para proteger nossas crianças – nossos filhos, netos e sobrinhos. Depois de dois anos para se preparar, ainda tem gente dizendo que falta cadeirinha no mercado, o cinto de segurança do carro é curto demais. Façam-me um favor: conscientizem-se de que a lei da cadeirinha é uma daquelas questões de vida ou morte. E, a propósito, até no supermercado que eu vou fazer as compras do mês tem um estoque enorme de cadeirinhas e assentos. Não tem desculpa. Quem quer cumprir a lei e sabe o que é bom para a segurança do seu filho dá um jeito e pronto!”

**Camila Flores** – Maceió/AL

**NOTA DO EDITOR:** A Direção do Jornal O MONATRAN pede desculpas a seus leitores pelo pouco espaço destinado às cartas e promete estudar a possibilidade de aumentá-lo para atender a todos os leitores que querem expressar seus pontos de vista através de correspondência a esse jornal.

## ESPAÇO LIVRE

**Dra. Rosângela L. Bittencourt\***



## “CUIDE DAS CRIANÇAS COMO SE ELAS FOSSEM FRÁGEIS!!!”

**P**or que resistimos tanto às regras que nos protegem? Por que tantas dúvidas e reclamações quando as ações que são exatamente para proteger a integridade física de nossas crianças?

Em 2008, o CONTRAN, considerando a necessidade de aperfeiçoar a regulamentação dos artigos 64 e 65 do Código de Trânsito Brasileiro e buscando estabelecer as condições mínimas de segurança para o transporte de passageiros com idade inferior a dez anos em veículos, publicou a Resolução 277.

Para a Resolução entrar em vigor, foi dado o prazo de dois anos para que os pais e as empresas fabricantes dos equipamentos se adaptassem às novas regras.

Apesar do tempo, no mês de junho/2010, data prevista para o início da fiscalização, após campanha educativa esclarecendo a importância do uso, foi aquela correria às lojas. Resultado: faltou “cadeirinha”!

Mais uma vez o CONTRAN foi complacente e estendeu o início da fiscalização para 1º de setembro.

Será que durante todo este tempo os adultos (não me refiro apenas aos pais, pois menores de sete anos e meio também andam nos carros dos avós e tios) não puderam perceber a importância de transportar suas crianças em segurança?

O que acontece com o povo brasileiro que só faz a coisa certa quando é fiscalizado e cobrado?

Até quando vamos deixar para última hora as providências importantes no que diz respeito à segurança no trânsito?

Fico pensando nas pessoas que reclamam dos preços dos equipamentos sugeridos na Resolução 277: quanto vale a segurança da sua criança?

Costumo sempre fazer uma comparação do transporte de crianças com o transporte de uma televisão quebrada – principalmente se for destes últimos modelos – a caminho da oficina de conserto: no carro, as pessoas embrulham o aparelho num cobertor, colocam no banco de trás e o amarram cuidadosamente com cordas e o cinto de segurança; para acompanhar na viagem, levam seu filhinho de quatro anos contraditoriamente **solto** no banco do carro. Ora, quem tem mais valor, quem merece mais cuidado? A

TV ou o filho de quatro anos!?

Estes valores deturpados é que prejudicam as ações na área da segurança no trânsito.

Já está na hora de as pessoas perceberem que os acidentes acontecem com qualquer um. Precisamos urgentemente desenvolver uma consciência de risco e escolher nos proteger contra estes perigos.

Atitudes como transportar crianças nos equipamentos adequados a sua idade e peso e usar cinto de segurança no banco de trás são ações esperadas e importantes para a segurança de todos os passageiros de um veículo automotor.

Segundo a SBOT (Sociedade Brasileira de Ortopedia e Traumatologia) quem está no banco de trás do veículo é **projetado sobre quem está na frente**, no caso de um choque frontal, caso não esteja atado ao cinto. Quando isso acontece, as mortes representam 80% dos casos.

Não adianta o motorista ou o carona colocarem o cinto se eles podem sofrer traumas com o deslocamento dos outros passageiros.

Um estudo sobre os impactos dos acidentes de trânsito verificou que um adulto de aproximadamente **60 Kg** é arremessado contra o banco da frente pensando mais de **uma tonelada numa colisão a 50km/h**.

As lesões mais frequentes ocorrem no crânio, tórax e abdômen (36%); coluna cervical, perna, joelho tornozelo e pé (34%); e mão, punho, cotovelo e ombro (30%).

Sem o cinto de segurança, a chance de morrer, em caso de acidente, é 25 vezes maior.

Já sabemos que os estudos provaram que o uso do equipamento no banco de trás reduz em 71 % o número de mortes de crianças de colo e 54% de crianças entre um e três anos.

Então, por que tanta resistência na aquisição de dispositivos de retenção para crianças?

Quem não pode comprar uma cadeirinha não deveria possuir carro!

Uma vez que a locomoção faz parte da nossa vida diária, vamos fazer da forma mais segura!

\* **Psicóloga - Coordenadora de Campanhas Educativas - DETRAN/SC; Especialista em Administração, Segurança e Psicologia do Trânsito; Membro do Conselho Deliberativo do MONATRAN - Movimento Nacional de Educação no Trânsito**

# Capital sul-mato-grossense dá exemplo e terá 85% DOS ÔNIBUS ADAPTADOS para deficientes

**Com avenidas largas e muito verde, a capital sul-mato-grossense tem muito para nos ensinar: renovação e adaptação da frota, câmeras de segurança e substituição do dinheiro por cartão são algumas das iniciativas a serem imitadas.**

Quem conhece Campo Grande sabe que apesar de sua juventude, a cidade soube se desenvolver com sabedoria e responsabilidade e, desde cedo, aprendeu a pensar no futuro, crescendo sempre ordenadamente.

Não bastassem suas belezas naturais, a capital pantaneira possui uma infra-estrutura no trânsito de dar inveja e o mais incrível é que ela não se cansa de melhorar.

Em uma reportagem exclusiva, a redatora do MONATRAN acompanhou de perto a entrega de 52 novos carros de transporte

coletivo (a primeira parte do total de 111 que entrarão em circulação gradualmente até o fim de setembro) que contribuirão para que, pelo menos, 85% da frota de Campo Grande seja adaptada para portadores de necessidades especiais.

O evento foi realizado na praça do Rádio Clube (centro da capital) e contou com a participação de lideranças comunitárias, funcionários das cinco empresas de ônibus atuantes no município e da Associação das Empresas de Transporte Coletivo Urbano (Assetur), além do prefeito Nelson Trad Filho e funcionários da Prefeitura local.

Os 111 novos carros, que terão 13,5 metros, são maiores que os que circulam atualmente, com 11 metros - o que significa um pequeno aumento na oferta de assentos para passageiros. Além disso, todos estão equipados com câmeras de segurança, monitorando assim a segurança dos usuários.

Para completar, o prefeito da cidade anunciou a substituição de todos os ônibus executivos (micro-ônibus), com carros no-



Prefeito Nelson Trad Filho e Rudel Trindade, presidente da Agetran

vos, maior número de lugares (de 24 para 34) e ar-condicionado mais eficiente.

Durante o evento, o diretor-presidente da Agetran (Agência Municipal de Transporte e Trânsito), Rudel Trindade Júnior, enfatizou a importância da adaptação de 85% da frota de transporte coletivo. “Seremos uma das capitais do Brasil com maior índice de acessibilidade”, afirmou.

O prefeito lembrou, ainda, que aguarda a liberação de recursos do Governo Federal no valor de R\$ 58 milhões (através do Pró-

Transporte), para construção de corredores de ônibus, semaforização e pontuou o compromisso assumido de asfaltar 100% da linha de ônibus até o final do mandato. “Temos menos de 15% de vias sem asfaltamento na rota de ônibus, pretendemos utilizar uma parte destes recursos para finalizar a pavimentação”, comentou Nelsinho.

**Agilidade** – Segundo o diretor da Assetur (Associação das Empresas de Transporte Coletivo Urbano), João Rezedo Filho, a fluidez do transporte coletivo

só vai melhorar com os corredores exclusivos para ônibus, projeto que deve ser executado pela prefeitura no ano que vem.

“Se tiver o corredor, poderemos dobrar a velocidade média dos ônibus, que hoje é de 18 quilômetros por hora. Com isso, aumenta o fluxo e o motorista pode administrar melhor o tempo das viagens”, detalhou.

Outro ponto que precisa ser melhorado para que o embarque e desembarque se tornem mais ágeis é a redução do uso do dinheiro nos ônibus. Hoje, Campo Grande possui 50 pontos de venda do cartão, que pode ser adquirido gratuitamente. Isso sem contar com a internet, onde os cartões também são comercializados.

Com o aumento dos pontos, e a redução do uso do dinheiro, a Assetur e a prefeitura esperam queda no número de assaltos. “Melhora não só a segurança como a fluidez. Cerca de 20 pessoas podem passar em um minuto por uma roleta. Mas com dinheiro, um só passageiro pode ficar por muito mais tempo na catraca”, observou.

## Campanha pretende mudar comportamento da população

Junto com a entrega dos 52 novos ônibus, no dia 16 de agosto na Praça do Rádio Clube, a prefeitura de Campo Grande/MS lançou a campanha “Sou esperto no trânsito faço o certo”. A iniciativa envolve as secretarias de Saúde, Educação, Agetran (Agência de Trânsito) e Ciptran (Companhia de Trânsito).

A intenção é promover a mudança no comportamento dos motoristas e da população em geral sobre a realidade no trânsito, e conscientizar as pessoas para a importância de preservar a vida, evitando acidentes e respeitando as leis de trânsito.

“A população não pode se conformar com o número de mortes ocasionadas por infrações no trânsito. Precisamos ter uma nova postura. A ideia é tornar possível a afirmação: hoje foi mais um dia sem acidentes no trânsito de Campo Grande”, ressaltou a diretora do Departamento de Educação para o Trânsito da Agetran,



Prefeito Nelson Trad durante a campanha, adesivando veículo

Ivanise Rotta.

Além da divulgação da campanha educativa nas rádios (spots), tevês (vídeo), nas ruas (com outdoors e busdoors) e no site da prefeitura, com mensagens de prevenção e segurança no trânsito, equipes da Agetran e Sesau passaram a fazer a adesivação de carros e motocicletas.

Trajando camisetas da campanha e distribuindo folhetos explicativos sobre as principais causas de acidentes no trânsito, os voluntários da campanha informam aos motoristas durante a abordagem, sobre a faixa populacional mais atingida pelas colisões.

Ivanise reforça que a campa-

nha terá uma abordagem diferente, pois o adesivo não será colocado sem que antes o motorista tenha consciência do foco da campanha. “O adesivo será colocado no automóvel que não se envolve em infrações. O motorista precisa querer ser esperto, abraçar a causa. Ser esperto é ter atitudes positivas no trânsito para garantir a sua segurança e a das pessoas”.

A campanha faz parte do planejamento do Ministério da Saúde intitulado “Década da segurança viária”, que prevê uma série de ações de prevenção nos acidentes de trânsito. A gerente técnica do núcleo de prevenção de violências da Sesau, Maria Sueli Nogueira explica que a Saúde precisa se envolver na prevenção desses acidentes, já que é a área que atende às vítimas.

“O número ainda é grande. O Ministério da Saúde, por meio das secretarias, tem buscado parcerias com os demais órgãos,

para evitar que haja vítimas no trânsito. Ser esperto no trânsito é fazer o correto. É promover a segurança durante o trajeto em seu veículo”, disse a gerente da Sesau.

**Dados** – No ano passado, aconteceram em Campo Grande 7.654 acidentes de trânsito. Destes total, 184 pessoas chegaram a óbito, sendo que 56,52% destes (104) eram de pessoas na faixa etária entre 20 a 49 anos de idade. Os dados são do Detran/Sesau/SIM.

Além dos custos diretos com atendimento de saúde, incapacidades e perdas de veículos, os acidentes causam muitos outros impactos, que podem causar sofrimento e desestruturação familiar e pessoal imensuráveis. Os principais fatores de risco são: excesso de velocidade, direção sob efeito de bebida alcoólica, imprudência, uso incorreto ou não uso do cinto de segurança.

# O QUE MAIS IRRITA OS MOTORISTAS

*Pesquisa mostra que maioria dos itens que tiram os condutores do sério poderia ser evitada por eles mesmos*

Jogue a primeira pedra quem nunca se estressou ou causou confusão no trânsito. Uma buzina inesperada ou uma fechada perigosa fazem parte da rotina das ruas dos grandes centros urbanos. Um pesquisador da Universidade de São Paulo (USP) listou o que causa mais raiva nos motoristas. Dos 20 itens levantados, 13 dizem respeito apenas ao comportamento do condutor, ou seja, se todos se controlassem, a harmonia nas ruas seria possível.

O psicólogo Luiz Alberto Passos Presa usou uma amostra com 400 motoristas de Manaus – capital amazônica com frota de 422 mil veículos – em sua tese de doutorado. Ele ouviu motoristas de carros de passeio, taxistas, motociclistas, caminhoneiros e



motoristas de ônibus. Buraco na rua, luz alta nos olhos do motorista que vem em sentido contrário e a paradinha em fila dupla são campeões de reclamações.

Conforme Presa, há diferenças entre as categorias. “O motorista de automóvel se queixa mais do buraco na rua porque acaba tendo de arcar com o prejuízo de uma roda estragada, já os motoristas profissionais não,

esses custos ficam com as empresas”, apontou.

Curiosamente, o engarrafamento, comum nas principais cidades, aparece no tímido 12º lugar na lista de coisas estressantes. Para o pesquisador, é possível que o motorista já tenha se habituado ao congestionamento. “Antigamente, uma pessoa sabia que levava tantos minutos para ir do ponto A ao ponto B de sua cidade. Agora, com o aumento da frota e o crescimento da cidade, ele sabe que vai precisar de mais tempo e sai mais cedo”, analisa.

A raiva no trânsito é um componente de risco nas ruas. “O motorista raivoso vai prejudicar o seu grau de atenção e diminuir a sua capacidade de dirigir

bem”, acrescenta Presa. Outro lado prejudicial do estado emocional do motorista é a expectativa gerada nos demais condutores. A especialista em psicologia do trânsito Salete Coelho Martins atende casos de amaxofobia (medo de dirigir) em uma clínica em Curitiba. “Uma das causas da amaxofobia é o estresse no trânsito, não que as pessoas que têm medo de dirigir sejam estressadas, mas é porque elas

têm medo das pessoas estressadas”, afirma. O temor de deixar o motor morrer numa rampa e levar uma buzina do motorista que está atrás do veículo é um exemplo. “Nesse caso, nós aconselhamos que a pessoa ligue o alerta, respire fundo e comece tudo de novo”, comenta. A maioria dos clientes da clínica da especialista é formada por motoristas habilitados há muitos anos e que, por medo, deixam de dirigir.

*As 10 coisas que mais irritam no trânsito, segundo pesquisa da Universidade de São Paulo:*

- 1) Buracos nas ruas
- 2) Motoristas que param em filas duplas
- 3) Motoristas que jogam luz alta nos outros
- 4) Vans que param em locais inadequados
- 5) Policiais que cometem infrações no trânsito
- 6) Veículos grandes que cruzam a frente dos menores
- 7) Guardas escondidos multando os motoristas
- 8) Pedestres se arriscando no trânsito
- 9) Motoristas que avançam na contra mão com trânsito lento
- 10) Veículos lentos à esquerda que obrigam os demais a usar a direita

**A PONTE HERCILIO LUZ VAI FAZER MAIS DO QUE ENFEITAR  
NOSSA PAISAGEM. EM BREVE ELA VOLTARÁ A SER IMPORTANTE  
ARTÉRIA PARA O TRÂNSITO DA GRANDE FLORIANÓPOLIS**

**A CONCREMAT GERENCIA  
COM ORGULHO AS OBRAS  
DE RESTAURAÇÃO DA  
PONTE HERCILIO LUZ**

**CONCREMAT**  
SOLUÇÕES INTEGRADAS DE ENGENHARIA  
A SERVIÇO DA ACESSIBILIDADE HUMANA