



monatran

JORNAL DO MONATRAN - MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO

FLORIANÓPOLIS - FEVEREIRO DE 2010 - ANO 1 - Nº 4



Av. PAULO FONTES / TICEN

Polêmica: fechamento da PAULO FONTES comprova que TICEN foi construído no lugar errado? (Pgs. 6 e 7)

MORTES NO TRÂNSITO



Estudo feito pela Confederação Nacional dos Municípios (CNM) revela a situação das mortes por acidentes de trânsito no Brasil e contraria alguns dados oficiais. (Pág. 3)



Lei catarinense é contestada pelo Presidente Lula

Página 9

Colunistas de "O monatran"

Roberto
Alvarez
Bentes de Sá
Página 3



Tolerância

José
Roberto de
Souza Dias
Página 5



A Lei, ora a Lei!

Ildo
Raimundo
Rosa
Página 7



A segurança de todos

EDITORIAL

Criatividade precipitada

É fato que nos dias atuais faz-se necessária muita criatividade para tentar resolver os problemas do trânsito em nosso país. Porém, é esperado que as decisões tomadas em prol da trafegabilidade sejam cuidadosamente estudadas antes de sua aplicação, para que não se evidenciem vergonhosas precipitações.

Em Florianópolis, temos acompanhado toscos ensaios para melhora do trânsito na capital: corredores de ônibus, “humanização” da Paulo Fontes (será que motorista não é mais considerado humano?)... até a UFSC foi acusada de ser, sozinha, a responsável pelo congestionamento do centro da Ilha e das pontes (ainda bem que até agora não fecharam a Universidade!).

O pior é que tudo é feito às pressas, com uma “tremenda” criatividade empurrada goela abaixo, sem nenhum tipo de planejamento macro aparente. Nesta edição, você vai ler como o fechamento da Paulo Fontes tem atrapalhado não só os motoristas, como o movimento do Mercado Público e até mesmo o bem-estar dos pedestres (que supostamente seriam os beneficiados com a ação).

Triste realidade que, infelizmente, retrata um pouco do resto do Brasil – um país de enorme extensão territorial, que optou pelo rodoviarismo e, até hoje, não se deu conta da importância da engenharia de tráfego. Para se ter uma idéia, não se tem notícias ainda da criação de cursos de graduação em engenharia de tráfego no país. Os estudos nesse sentido se deram a partir de 1976, com a criação da Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo, que desenvolveu uma linha de capacitação de engenheiros civis interessados na área.

Ainda assim, em geral, vemos mais amadores tomando decisões que deveriam partir de um grupo de especialistas.

No trânsito, não há mais como aceitar “jeitinhos”. Os erros custam caro e são pagos à vista, com estresse, ferimentos, vidas humanas e muito dinheiro.

NOTAS E FLAGRANTES

“Quem avisa amigo não é”

Ministro das Cidades defende medidas que coíbem divulgação do local de blitz da Lei Seca

O ministro da Cidades, Márcio Fortes, titular da pasta que comanda o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), afirmou que é preciso incentivar campanhas que coíbam a divulgação dos endereços das blitz da lei seca, prática que ganhou força com as redes sociais de internet. Segundo ele, são atitudes como essas que comprometem a eficácia da legislação e ainda colocam em risco a vida dos motoristas alcoolizados que driblam a fiscalização. Fortes sugere até o slogan para a nova bandeira: “Algo no estilo: quem avisa amigo não é”, palpitou.



Descaso

A foto acima, enviada por um morador da rua Afonso Pena, no bairro Estreito, capital catarinense, mostra claramente o descaso com a mobilidade nas ruas da cidade. A Casan (empresa responsável pelo abastecimento de água e saneamento básico) abriu um buraco em frente ao condomínio residencial Antares, perto de uma parada de ônibus, colocou um cavalete e, há mais de 20 dias, motoristas e moradores sofrem com o estreitamento da rua.



CELULAR X TRÂNSITO

As imagens impressionantes são fruto da colisão entre a velocidade do piloto da Honda, que viajava a cerca de 120 km/h e o desrespeito às leis de trânsito da condutora do VW, que falava em um telefone celular. O carro tinha dois passageiros e o piloto da moto foi encontrado dentro do carro com eles.

Todos os envolvidos morreram instantaneamente.

OAB/SC de Imbituba

A pedido do presidente da OAB/SC de Imbituba, César de Oliveira, a partir de fevereiro, a edição impressa do Jornal “O Monatran” será disponibilizada na sede da entidade, localizada na rua Francisco Cândido Xavier, no centro da cidade.

Receba mensalmente em seu endereço preferido a edição deste Jornal. Mande e-mail, com nome e endereço para jornal@monatran.org.br

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
Site: 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 Bruehmueller - 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.

Pesquisa revela dados sobre **MORTES NO TRÂNSITO** no Brasil

Estudo feito pela Confederação Nacional dos Municípios (CNM) revela a situação das mortes por acidentes de trânsito no País e contraria alguns dados oficiais.

Dados oficiais afirmam que cerca 35 mil pessoas morreram no trânsito em 2009. Porém, o seguro obrigatório Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre (DPVAT), pagou 59.002 indenizações por morte no ano passado.

O paradoxo é apenas uma das revelações apontadas pelo estudo baseado nos dados da Seguradora Líder dos Consórcios do Seguro DPVAT, Sistema Único de Saúde (SUS) e Departamento Nacional de Trânsito (Denatran).

Outra informação chama a atenção: levando-se em conta somente os dados do DPVAT de 2008, que contabilizou 57.116 mortes, o Brasil tem um índice de 30,1 mortes para cada 100 mil habitantes. Esse número é muito superior ao apresentado pelos Estados Unidos (12,5) e União Europeia (7,8). Um ranking do International Transport Forum revela que a Holanda possui o menor índice, com 4,1 mortes.

Para o presidente da CNM, Paulo Ziulkoski, os números são preocupantes e indicam a importância de discutir políticas para diminuí-los. “O trânsito brasileiro mata 2,5 vezes mais que o norte-americano e 3,7 mais que o da União Europeia”, observou.

REGIONAL

Na parte do estudo que apresenta os dados nacionais, ao utilizar o índice de mortes para cada 10 mil veículos - considerado pela CNM como o melhor dado para retratar a realidade - as cinco cidades com índices acima de dez são das regiões norte e nordeste: Macapá (14,77), Boa Vista (12,34), Porto Velho (11,69), Maceió (11,38) e Teresina (10,29).

Na análise das vítimas fatais por estado, comparada à frota, o Piauí aparece em primeiro lugar, com 78,7 óbitos para cada 10 mil veículos, seguido de Roraima (78,2) e Maranhão (53,5). Entretanto, se analisados os da-

dos de morte por acidentes de trânsito para cada 100 mil habitantes, na média dos anos de 2005 a 2007, os estados que apresentaram os maiores índices se concentram no Sul e Sudeste: 33,1 em Santa Catarina, 30,4 no Mato Grosso do Sul e 29,8 no Paraná. Na sequência, vem o Mato Grosso e Roraima, ambos com índice de 29,6.

SOLUÇÃO

Para João Elisio de Campos, presidente da Confederação Nacional das Empresas de Seguros Gerais, Previdência Privada e Vida, Saúde Suplementar e Capitalização (CNSeg), a virtude desse estudo é que ele escancara a realidade brasileira e pode servir para que os necessários planos de fiscalização e educação para os assuntos do trânsito nasçam bem endereçados.

“Devemos considerar, por extrapolação, alguns pontos: ao que tudo indica, as mulheres brasileiras estão num nível de consciência maior que os homens em relação aos graves problemas do trânsito. Além disso, uma minoria de condutores causa a maioria dos acidentes do trânsito, restringindo o principal grupo de risco a uma pequena parcela de homens, jovens. Para finalizar, 90% dos acidentes são causados por “falhas humanas”, o que nos revela que o nosso problema é de natureza comportamental. Se prestarmos a atenção devida a esse diagnóstico caminharemos com mais eficácia na solução do problema”, acredita Campos.



PALAVRA DO PRESIDENTE

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



TOLERÂNCIA

Se praticada, essa palavra - de efeitos quase mágicos - e secularmente recomendada, tornaria nosso trânsito mais humano e mais civilizado. Os dicionários a definem como condescendência para com aquilo que não se quer ou não se pode impedir, como boa disposição com paciência, como flexibilidade de caráter e até cessão com boa vontade.

É fato que, algumas vezes, não é fácil ceder ao ritmo mais lento de um idoso ao volante, aos desafios de uma pessoa com deficiência em um carro adaptado, à inexperiência de um condutor recém-habilitado. Contudo, como os próprios dicionários tentam explicar: é necessário flexibilizar o caráter com boa vontade e paciência.

Infelizmente porém, a realidade que temos observado é que uma significativa parcela de nossos motoristas se comportam com total **INTOLERÂNCIA**, causando, com isso, danos nocivos nessa prática humana, tão imperativa em nossos dias, chamada trânsito.

Ao invés de se flexibilizarem de maneira positiva, alguns motoristas transformam-se em verdadeiras ameaças quando estão ao volante - uma espécie de vilões super-poderosos e, com menos frequência, vilãs cheias de poder maligno. Fora do carro, na sua maioria, são pessoas educadas, alegres, comunicativas... Mas, na direção de um veículo, sofrem uma mutação incrível, tornando-se até mesmo violentas e desumanas, raiando à beira do incontrolável, com explosões de raiva, insultos, agressões físicas e, lamentavelmente, até homicídios.

Um quadro terrível que precisa ser mudado o mais rápido possível. Mudado a começar por mim, por você e por aqueles a quem ainda resta um pouco de consciência. Não temos tempo a perder. Devemos mudar a nossa atitude, orientar aqueles que estão à nossa volta, ensinar às crianças, aos jovens, aos adultos e aos participantes do trânsito em geral, além de continuar cobrando do governo ações realmente eficientes. Se não for assim, por quanto tempo mais assistiremos a essa guerra desumana?

Plante a semente da **TOLERÂNCIA** onde puder e abraçe a causa por um trânsito mais humano e civilizado.

Liminar garante LIBERDADE de jovem acusado de morte no trânsito



Nissan Infiniti, conduzida por Lucas Spernau



Pelas imagens, percebe-se a violência da colisão

Por falta de fundamentação da decisão da justiça catarinense, o desembargador convocado do Superior Tribunal de Justiça Haroldo Rodrigues concedeu liminar para a liberdade de Lucas Ricardo Spernau. O jovem de 19 anos está preso em cela especial do Presídio Especial de Balneário Camboriú, em Santa Catarina, devido à acusação de matar três pessoas em acidente de trânsito ocorrido em dezembro passado.

O acidente ocorreu em 20 de dezembro de 2009. Lucas Spernau dirigia uma camionete quando colidiu em um táxi com quatro ocupantes. Os passageiros Edival Oliveira Dias, 38, e Simone Machado, 27, morreram no local e o taxista Natalino Amaral Gomes, 52, a caminho do hospital. A outra ocupante está em estado grave no hospital.

Ele foi preso em flagrante logo após o acidente, mas uma liminar concedida

no Tribunal de Justiça catarinense o colocou em liberdade. Liminar cassada quando do julgamento do mérito. O que levou à nova prisão, razão pedido de *habeas corpus* ao STJ.

Para o relator, desembargador convocado Haroldo Rodrigues, que compõe a Sexta Turma do Superior Tribunal de Justiça, impõe-se a concessão da liminar, uma vez que a decisão que indeferiu a liberdade provisória não se encontra fundamentada de modo concreto, em discordância com os parâmetros contidos no artigo 312 do Código de Processo Penal.

A decisão garante a liberdade de Spernau até o julgamento do mérito do *habeas corpus* pela Sexta Turma do STJ. O que deve ocorrer após serem recebidas as informações solicitadas à Justiça de Santa Catarina e o parecer do Ministério Público Federal, para onde o processo será enviado em seguida.

Concessionária de rodovia deve responder por morte de motoqueiro causada por animal na pista



A responsabilidade pela presença de animais na estrada é da concessionária da rodovia. Com esse entendimento, a Quarta Turma do Superior Tribunal de Justiça rejeitou o recurso com o qual a Coviplan Concessionária Rodoviária do Planalto S/A tentava incluir na ação o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (DNIT) para responder por indenização referente à morte de motociclista em choque com animal em rodovia objeto de concessão.

Para a concessionária, o poder de polícia sobre o trecho concedido, seria incumbência do DNIT, conforme convênio, sobre quem recairia a responsabilidade do patrulhamento rodoviário e a apreensão de animais soltos na pista.

O ministro Aldir Passarinho Junior, relator do recurso no STJ, destacou que o juiz, em primeira instância, considerou que em nenhum momento a conces-

sionária demonstrou que o DNIT estaria obrigado por lei ou contrato a resarcir-la no caso de condenação na ação principal.

“Os argumentos apresentados pela recorrente [a Coviplan] são incapazes de eximir a responsabilidade no que toca à presença de animais, que é da concessionária da rodovia”, afirma o relator, citando precedentes do Tribunal que corroboram esse entendimento de que as concessionárias estão subordinadas ao Código de Defesa do Consumidor na sua relação com os usuários dos seus serviços.

De acordo com a jurisprudência do STJ, a concessionária responde, objetivamente, por qualquer defeito na prestação do serviço e pela manutenção da rodovia em todos os aspectos, respondendo, até mesmo, pelos acidentes provocados pela presença de animais na pista.



Movimento Nacional de Educação no Trânsito

Sérgio Gonzaga nos deixou

No dia 13 de fevereiro último o nosso estimado Conselheiro e fundador, **Sérgio Augusto Gonzaga**, despediu-se do convívio entre nós. Mas só nos deixou fisicamente, porque, em espírito, ele jamais deixará vazio o coração de todos os que privaram da sua inesquecível camaradagem.

Mortes em rodovias federais no carnaval sobem 13%

O número de acidentes e de mortos nas estradas federais durante o carnaval aumentou 13% em relação ao ano passado. O balanço apresentado no dia 18 de fevereiro pela Polícia Rodoviária mostra que 143 pessoas morreram em 233 acidentes. Outras 1.912 ficaram feridas. O primeiro dia do feriado, o sábado, foi o mais violento, com 37 mortos.

O levantamento da PRF inclui apenas os 66 mil quilômetros de estradas federais no País e deixa de fora as malhas estaduais. Minas Gerais, que tem o maior número de rodovias sob comando da União, ficou mais uma vez em primeiro lugar como Estado mais vio-

lento. Foram 493 acidentes, 26 mortes e 378 feridos. São Paulo, que em 2009 teve o 5º maior número de acidentes, desta vez não aparece no ranking federal.

No entanto, o balanço da Secretaria de Transportes do Estado, levando em conta a malha estadual, mostra que 41 pessoas morreram em acidentes automobilísticos nos 22 mil quilômetros de estradas paulistas durante o feriado. No total, foram 1.315 acidentes e 814 feridos. A secretaria afirma que o índice de acidentes caiu 1,7% e o de mortos, 15%. No entanto, o governo paulista não faz a comparação com dados absolutos, mas calcula um índice levando

em conta a extensão das rodovias, o volume diário médio de veículos nas estradas e o período analisado.

De acordo com a PRF, a maior novidade nas autuações deste ano foi o número de motoristas embriagados nas estradas. Com a ampliação do número de bafômetros à disposição de 700 para 2 mil, foram feitos 46.226 testes de embriaguez e 1.253 motoristas foram flagrados dirigindo bêbados. Desses, 593 foram presos em flagrante e levados para a custódia da Polícia Civil. Um dos casos de prisão aconteceu em São Paulo, na rodovia Fernão Dias, quando um motorista bêbado atropelou no acostamento uma mulher grávida de

sete meses, que sofreu apenas escoriações. O motorista ainda tentou fugir, mas foi preso no bairro de Tremembé.

A PRF aproveitou o balanço de carnaval para reclamar das condições de trabalho, alegando que a frota de veículo no País tem aumentado ano a ano, mas o número de agentes continua o mesmo. De acordo com os policiais, em 2009 havia 9,5 mil agentes para fiscalizar 54,5 milhões de veículos em 62 mil quilômetros de estrada. Em 2010, o número de policiais se manteve o mesmo, mas há mais 4 mil quilômetros de rodovias e 59,3 milhões de veículos.

Jose Roberto de Souza Dias *



A Lei, ora a Lei!

Já se ouve ao longe o som do carnaval e os últimos turistas já pegaram a estrada na tentativa de chegar a suas casas sãos e salvos. Ficaram as marcas e as lembranças.

O Brasil e Santa Catarina, em particular, são um destino turístico privilegiado. O povo cordial é emoldurado por uma das mais belas paisagens do mundo, ao que se somam ingredientes culturais típicos, numa mistura de sotaques, crenças e modos de fazer as coisas.

Esse amálgama de gente e natureza funciona como um poderoso imã para atrair turistas de todos os lugares. Passar as férias em Santa Catarina hoje em dia é muito mais do que modismo.

Infelizmente nem tudo é tão maravilhoso. Quando um turista programa sua viagem de férias, tudo o que quer é ficar longe dos problemas de segurança e trânsito. Ninguém em sã consciência quer sair de cidades como Porto Alegre, São Paulo, Rio de Janeiro, Buenos Ayres e passar pelas mesmas situações que enfrenta em seu dia a dia. Afinal, ninguém viaja distâncias consideráveis para enfrentar os desastros que já sofre em sua cidade de origem.

Vive-se hoje a era da informação instantânea, para isso existe o Google e todas as suas ferramentas. Não há beleza natural que resista ao forte impacto de notícias dos mega congestionamentos de fim de ano e carnaval, nos caminhos que levam às principais praias catarinenses, ou dentro dos próprios balneários.

O trânsito catarinense, suas armadilhas e congestionamentos, desestimulam o turismo em um Estado que se quer capital do turismo do MERCOSUL. Tudo isso agravado pelos números que colocam as estradas catarinenses entre as mais perigosas do Brasil.

Recente estudo realizado pela Confederação Nacional de Municípios, CNM, atualiza os dados sobre as mortes no trânsito, nos estados e municípios brasileiros.

Revela, por exemplo, que a partir de 2000, as

mortes no trânsito brasileiro voltaram a crescer progressivamente, atingindo um pico histórico em 2007, com 66.837 mortes segundo os dados do DPVAT. Número que coloca o Brasil como campeão mundial em mortes no trânsito. A partir destes dados, o relatório da CNM conclui que, em 2007, houve a média de 183 mortes por dia no trânsito brasileiro, ou, 7,6 por hora.

Estatísticas do SUS demonstram que o Brasil ficou na contramão dos países desenvolvidos que reduziram os índices de mortalidade, aqui, ao contrário cresceu o número de mortos entre 2000 e 2007.

Na verdade, foi uma reversão de expectativa, pois entre 1997 e 1999 a tendência foi de redução dessas estatísticas, fruto de políticas públicas adotadas, como o PARE, Programa de Redução de Acidentes nas Estradas e o GERAT, Grupo Executivo de Redução de Acidentes de Trânsito que funcionava na Casa Civil da Presidência da República. Até mesmo a sanção do Código de Trânsito foi um desdobramento dos trabalhos desses grupos.

Mas, voltando ao turismo catarinense, é sempre bom lembrar que nada espanta mais um viajante do que os riscos da estrada, afinal o caminho faz parte do passeio.

Dados comparativos publicados pela CNM mostram que Santa Catarina possui a maior taxa média de mortes por 100 mil habitantes, 33,1 do total brasileiro, seguido por Mato Grosso do Sul, 30,4, Paraná, 29,8 e Mato Grosso, 29,6.

Quando se considera os dez municípios brasileiros com as mais elevadas taxas de mortalidade no trânsito, sete pertencem a Santa Catarina. Se esta mesma situação referir-se a cem municípios, o Paraná passa a ocupar o primeiro lugar com vinte e um municípios, Santa Catarina passa para o segundo lugar com dezenove, Rio Grande do Sul com onze e Minas Gerais com nove.

No que se refere às mortes no trânsito por região geográfica, o Sul lidera com 27,1 a cada 100.000 habitantes, o Centro-Oeste empata com 27,0

e depois vem o Sudeste com 20,7, o Norte com 20,2 e o Nordeste com 18.

Vexatórias posições para os catarinenses que têm no turismo uma de suas principais indústrias.

Já ficou provado que o acidente de trânsito não é uma fatalidade, mas uma doença que pode ser prevenida, tratada e reduzida. Para que isso ocorra depende de vontade política e, principalmente, que se faça cumprir a Lei.

A presença constante do policiamento e da fiscalização inibe a infração e o delito de trânsito. O contrário também é verdadeiro.

Jurere Internacional, a única praia a ostentar a Bandeira Azul, é um bom exemplo de desrespeito ao Código de Trânsito. Durante todo este verão os taxistas resolveram fazer, dia e noite, seu ponto de táxi na Avenida dos Búzios, bem em frente ao Open Shopping, onde duas placas de proibido parar e estacionar protegem a faixa de pedestres.

Fácil deduzir, estimulados pelo exemplo dos taxistas outros motoristas fizeram o mesmo e nunca foram impedidos por aqueles que têm o direito e o dever de cumprir e fazer cumprir a Lei.

Mas este não é o maior problema. A lei seca não existe nas saídas dos chamados "beach points", onde beber e dirigir parece combinar com outras formas de ostentação.

Mas tudo isso só acontece por que os motoristas têm certeza absoluta de que nunca serão abordados. Afinal, até parece que o poder público aproveitasse essas épocas do ano para sair de férias. Ou, como disse um motorista flagrado ao tentar, cambaleando, abrir a porta de seu carro:

- A Lei, ora a lei...

* Doutor em Ciências Humanas pela USP e Mestre em História Econômica, Professor Adjunto da UFSC, criou e coordenou o Programa PARE do Ministério dos Transportes e foi diretor do Departamento Nacional de Trânsito - Denatran. Presidente do Instituto Chamberlain de Estudos Avançados. Membro do Conselho Deliberativo do MONATRAN - Movimento Nacional de Educação no Trânsito.

Polêmica com o fechamento da PAULO FONTES comprova que TICEN foi construído no lugar errado?

Desde o projeto da construção do Terminal de Integração Central (TICEN), o Movimento Nacional de Educação no Trânsito (MONATran) esteve atento à sua inviabilidade. Por diversas vezes, tentou alertar a Prefeitura de que aquele local seria inadequado. Vendo que a obra seria realizada de qualquer maneira, o MONATran sugeriu que o Terminal fosse construído junto ao Mercado Público e o Largo da Alfândega, de modo que os usuários do transporte coletivo não precisassem atravessar uma avenida. Como consequência, a Paulo Fontes seria desviada e passaria por trás do terminal. Idéia que, naquela ocasião, foi compartilhada pelos técnicos do Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (IPUF). Tudo em vão.

gem subterrânea com acessos via escadas, rampas e escadas rolantes, conforme deliberado em reunião ocorrida em 27 de março daquele mesmo ano.

Oito anos se passaram e nada disso tornou-se realidade. Trocaram-se os governos e a idéia agora é a humanização da região. Saíram os carros, mas vieram outros problemas para os pedestres que transitam na Avenida Paulo Fontes, no centro de Florianópolis. Quatro meses depois de ter o trânsito de veículos interrompido, o trecho da via próximo ao TICEN reúne poças de água, vasos de plantas, blocos de concreto e cercas.

Turistas desavisados e moradores cheios de “esperteza” continuam transitando com seus carros pela via, colocando pedestres em risco. Falta informação e a



Turista desavisado



“Hoje a agente paga um preço muito alto por um terminal instalado no lugar errado”

João Batista Nunes,
prefeito em exercício

Em abril de 2002, uma última tentativa: o MONATran envia um ofício ao Secretário Municipal de Transportes e Obras da época, Francisco de Assis Filho, sugerindo a execução de uma passagem subterrânea para os pedestres. Em resposta, o engenheiro Assis afirma que já se encontrava em desenvolvimento um projeto de reurbanização da Avenida, onde, dentre outros equipamentos, estava prevista a passa-

pouca sinalização existente é confusa. Além disso, a avenida tem servido como ponto de venda para ambulantes e não cansa de gerar polêmica entre motoristas, pedestres, comerciantes e vereadores.

Na Câmara de Vereadores da capital estará em pauta, no próximo dia 1º de março, um requerimento assinado por vários vereadores, inclusive da base governista, para a realização de uma audiência pública da Frente Par-

lamentar de Mobilidade Urbana para tratar do fechamento da Avenida Paulo Fontes. Um pouco atrasados (já que o fechamento ocorreu em outubro do ano passado), eles questionam as mudanças sem consulta à Câmara, já que o artigo 39 da Lei Orgânica diz que cabe ao Legislativo dispor sobre toda a alteração das vias e logradouros.

Enquanto isso, nas ruas, é visível a insatisfação dos motoristas com a mudança. “Fechou mais uma rua. Ficou muito pior”, indigna-se o taxista Manoel Francisco Martins. “O acesso ficou muito mais complicado. Quando temos que fazer uma entrega no sul da Ilha, muitas vezes, temos que sair da Ilha e fazer o retorno em Coqueiros”, reclama Marcos Santos, sócio do Açougue Aurino do Mercado Público.

Até quem é pedestre se compececeu com os motoristas. “Não sei para que fechar uma via, numa cidade que já é tão pequena”, questiona Adélia Amaral, usuária do transporte coletivo.

Segundo o prefeito em exercício, João Batista Nunes, a questão do acesso ao sul da Ilha deve

ser regularizada assim que o IPUF fizer os ajustes solicitados em setembro do ano passado. Nunes explica que será aberto um tipo de retorno no início da Beira-Mar Norte (contornando o Floripa Music Hall). “É só abrir um pedaço do canteiro e colocar um semáforo”, simplifica.

Já a humanização da Paulo Fontes, essa sim deve demorar. Será lançado, no dia 02 de março,

o edital de concurso público para a escolha do melhor projeto de revitalização de todo o entorno do Mercado Público (não só da Paulo Fontes), até a Praça XV. Serão 90 dias para as inscrições, mais uns 45 (no mínimo) para as licitações e, aí sim, terão início as obras.

Independentemente do tempo que demore, o MONATran continuará acompanhando de perto o assunto.

Por que não a passagem subterrânea?

Em entrevista exclusiva ao jornal O Monatran, João Batista Nunes afirmou que existia a intenção da construção da passagem subterrânea no início do mandato de Berger. Porém, segundo o prefeito em exercício, a constatação da existência do lençol freático naquela região e o alto custo de uma obra desse porte acabaram por alterar os planos.

Quando questionado sobre o motivo da antecedência do fechamento da Avenida, Nunes explicou que a iniciativa tratava-se de algo conceitual. “Queríamos ver a reação da população. Se a idéia não fosse bem recebida, poderíamos voltar atrás”, afirmou o prefeito.

Para Nunes, apesar da decisão ter sido recebida com antipatia por parte da população, o resultado beneficiará os usuários do transporte coletivo e revitalizará o patrimônio histórico e cultural da cidade.

Na Boca do Povo

“O fluxo de pedestres ficou ótimo. O único problema são os turistas que continuam cruzando a Paulo Fontes” - Jovane Ferreira dos Santos, segurança patrimonial do TICEN



Fechou mais uma rua. Ficou pior” - Manoel Francisco Martins, taxista

“O acesso ficou muito mais complicado. Quando temos que fazer uma entrega no sul da Ilha, muitas vezes, temos que sair da ilha e fazer o retorno em Coqueiros” - Marcos Santos, sócio do Açougue Aurino do Mercado Público



“O centro do Mercado morreu. O cliente não tem mais acesso ao mercado. A encomenda acabou. Falta segurança. Deixo meu carro no estacionamento próximo à rodoviária e por duas vezes fui quase assaltado” - Rogério Livramento, proprietário do Box 9



“A gente está perdendo corrida. Quem quer ir para o Hospital de Caridade ou para o sul da Ilha prefere pegar no ponto da Praça XV. Já que pode passar ônibus, deveriam permitir os táxis também” - Vanderlei de Souza Luis, taxista



“Piorou. Congestionou mais ainda. Agora a gente tem que dar uma volta enorme e o cliente fica nervoso” - João Leno, taxista

“Pra nós, pedestres, essa mudança é indiferente. Tem o farol de pedestres. Não sei pra que fechar uma via, numa cidade que é tão pequena. Se for olhar bem, agora está até mais perigoso. Os pedestres ficam parados no meio da rua, esquecendo que em algum momento vai entrar ônibus” - Adélla Amaral, usuária do transporte coletivo

Ildo Raimundo Rosa *



A segurança de todos

Nunca se tratou as questões afetas à Segurança Pública com tanta ênfase quanto nos dias atuais.

Contudo, apesar do esforço de muitos abnegados que assumem a segurança dos outros apesar de conviverem diariamente com a mais absoluta insegurança, ainda nos ressentimos de ações pragmáticas, amparadas em dados e informações fidedignas e confiáveis.

Os resultados procedentes das próprias hostes policiais, muitas vezes re-produzem as flagrantes contradições havidas no seio dessas próprias instituições.

A decantada diminuição do número de ocorrências reflete por momentos, muito mais a desconfiança da população com sua polícia, do que uma efetiva e real redução do número de incidências.

O Governo Federal por sua vez, de forma inédita, vem promovendo atos que encarnam uma nova doutrina a ser implementada no setor, envolvendo todos os atores, sejam eles da área pública ou privada.

O “Guia para prevenção do crime e da violência”, apesar de ter sido concebido pelo **MINISTÉRIO DA JUSTIÇA** no ano de 2005, a cada dia torna-se mais atual e necessário.

Talvez sua proposta mais arrojada neste momento diga respeito à necessidade de um maior envolvimento do município no segmento de segurança pública.

Esta iniciativa, mesmo que esbarre na irracional política fiscal e tributária brasileira, assume uma real necessidade que deverá ser implementada nos próximos anos.

Os exemplos mais recentes, adotados especialmente na **COLOMBIA** e por último no **RIO DE JANEIRO** com o inovador conceito de “polícia pacificadora”, nos assinalam algo corajoso e desafiador, ampliando o nível de protagonismo e enfrentando o modelo reativo de segurança centrado tão somente na repressão e na multiplicação das prisões.

Dentro deste contexto, o papel das **GUARDAS MUNICIPAIS** e da implementação dos Planos Municipais de Segurança demonstra que é necessário trabalharmos em rede, envolvendo, além das hostes policiais, as próprias comunidades, num trabalho preventivo que de uma forma ou de outra evite chegarmos ao pior, que é o encarceramento e a penalização.

Ao mesmo tempo, a previsão legal de que a administração municipal responda pelo sistema viário e pelo ordenamento do trânsito na área física de seu território, coloca seus agentes em contato com essa complexa realidade da violência em nossas cidades, exigindo cuidados com a preservação da vida e da mobilidade urbana e viabilizando esse complexo trabalho numa área cada vez mais disputada e difícil que são as ruas e logradouros de nossos centros urbanos.

O trânsito por sua vez, poderá aportar, através das autuações e das multas, a aquisição de equipamentos de vídeo-monitoramento e de viaturas que contribuirão, não só para a mobilidade como também para acompanhar a prática dos chamados crimes de oportunidade que poderiam ser facilmente coibidos pela vigilância remota.

A importância real da Segurança Pública no atual momento histórico da vida Nacional está a demandar-nos claramente a sua profissionalização, a partir de ações isentas e cada vez mais distantes da ingerência perniciosa do poder político, que insiste em comandar e definir as políticas de segurança, que justamente por isso acabam perdendo a solução de continuidade tão necessária para a implementação de um projeto de médio e longo prazo para o setor.

* 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.

Veículos especiais para pessoas com deficiências

Norma permite modificações em todos os veículos para condução por pessoas com deficiências

O Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) esclarece que é permitida a modificação em qualquer veículo para ser conduzido por pessoas com deficiências. A partir da publicação da Portaria 659, em 17 de dezembro de 2009, todos os veículos podem ser adaptados, inclusive os de carga, tração e os coletivos de passageiros, dando condições para que esses condutores possam exercer a profissão nas categorias "C", "D" ou "E".

O processo para permitir o exercício de atividade remunerada por condutores com deficiências teve início em 2007, quando o presidente do Conselho Nacional de Trânsito/Contran, atendendo decisão do Juízo da 10ª Vara Cível de São Paulo, em ação promovida pelo Ministério Público Federal, publicou a Deliberação 61 em 17



Engenheiro Arno Kummer, com veículo adaptado às suas necessidades.

de dezembro, retirando a vedação desse tipo de atividade para condutores com veículos adaptados com a revogação da Resolução 80/98. A Deliberação foi referendada pela Resolução 267/2008.

Apesar da edição da Resolução 267, havia ficado uma lacuna quanto a permissão das modificações nos veículos das categorias "C", "D" ou "E". Ou seja, o condutor com veículo adaptado poderia exercer atividade remunerada, porém não estavam previstas as modificações em veículos de carga, tração e os coletivos de passageiros.

Essa questão foi levantada pela Procuradoria da República do Estado de Pernambuco em 29 de junho de 2009, que solicitou esclarecimentos do Contran sobre os critérios em vigor

para adaptação desses veículos. Segundo a Procuradoria, "embora o Contran tivesse retirado a vedação para que os deficientes físicos realizassem atividade profissional de condutor, permaneceu silente quanto às adaptações de veículos das categorias "C", "D" e "E".

Diante disso, o Denatran publicou a Portaria 659 em 17 de dezembro de 2009, alterando o anexo da Resolução 292/2008 para permitir a modificação em todos os veículos para serem conduzidos por pessoas com deficiências. Com a edição da norma, ficaram atendidas as determinações da Procuradoria da República do Estado de Pernambuco, bem como da Ação Civil Pública proposta pelo Ministério Público Federal do Estado de São Paulo.

Multa para veículo licenciado no exterior poderá ser antecipada

Tramita na Câmara o Projeto de Lei 6484/09, do deputado Beto Albuquerque (PSB-RS), que obriga os condutores ou proprietários de veículos licenciados no exterior a pagar fiança de 80% do valor da multa, em caso de infração apontada por agente de trânsito, no momento em que for constatada.

A proposta prevê que, caso a fiança não seja paga, o veículo será removido para um depósito público às custas do condutor. Se isso não for possível, os veículos licenciados no exterior não poderão sair do território nacional sem o pagamento da multa.

Segundo o deputado, essas medidas inibirão as seguidas violações das leis de trânsito por motoristas que confiam na impunidade. Caso o condutor venha a desistir do processo, após decorrer o prazo recursal, decide-se como procedente o ato administrativo de penalização, convertendo-se o valor da fiança administrativa para a penalidade de multa a ser depositada como as aplicadas aos nacionais.



Deputado Federal Beto Albuquerque

Projeto cria programa de incentivo ao uso de bicicletas



A Câmara analisa o Projeto de Lei 6474/09, do deputado Jaime Martins (PR-MG), que cria o Programa Bicicleta Brasil (PBB) nos municípios com mais de 20 mil habitantes. A proposta destina 15% do valor arrecadado com multas de trânsito para financiar o programa. Entre os objetivos do programa estão:

- apoiar estados e municípios na ins-

talação de bicicletários públicos e construção de ciclovias e ciclofaixas;

- promover a integração das bicicletas ao sistema de transporte público coletivo;
- promover campanhas de divulgação dos benefícios do uso da bicicleta como meio de transporte econômico, saudável e ambientalmente adequado.

A proposta também inclui essas atribuições entre as atividades que podem ser financiadas com recursos da Cide-Combustíveis, por meio de alteração na lei que fixa os critérios desse tributo (Lei 10.636/02), e no Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97).

CONTRIBUIÇÕES E DOAÇÕES

O PBB também será financiado por dotações orçamentárias de todos os níveis de governo e por contribui-

ções e doações de organizações, pessoas físicas e jurídicas nacionais e estrangeiras. A execução do PBB será responsabilidade dos setores públicos e privados ligados ao trânsito e à mobilidade urbana.

Segundo o deputado, a melhoria das condições de mobilidade urbana "é um dos grandes desafios do poder público nos tempos atuais". Paralelamente, ele lembra da necessidade de se buscar a redução da emissão de poluentes e de gases do efeito estufa. "Essa circunstância tem levado os governos, em vários locais do planeta, a voltarem suas atenções para a bicicleta como meio de transporte".

TRAMITAÇÃO

O projeto tramita de forma conclusiva pelas comissões de Viação e Transportes; de Desenvolvimento Urbano; de Finanças e Tributação; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

NOTIFICAÇÃO DIFÍCIL

Beto Albuquerque lembrou que o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97) prevê o sistema para a notificação de multa de trânsito e para a apresentação de recurso pelo suposto infrator. Porém, isso não tem funcionado nos casos de veículos licenciados no exterior porque há dificuldades para notificar o infrator e aplicar os prazos para apresentar recursos. "No verão, sobretudo no sul do País, o fluxo de veículos estrangeiros é muito grande, assim como os abusos praticados no trânsito", lembra o parlamentar.

Apesar de o Código prever que as multas devem ser pagas antes da saída do País, isso não tem acontecido como deveria, segundo Albuquerque. Assim, propõe a criação da fiança administrativa como uma garantia real para assegurar o vínculo do infrator com o processo.

Lei catarinense que institui isenção de pedágio em rodovias federais no estado é contestada por Lula

O presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, ajuizou Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI 4382) contra lei do estado de Santa Catarina que isentou do pagamento de taxa de pedágio todos os veículos emplacados nos municípios onde estão instaladas as praças de cobrança das rodovias federais BR-101 e BR-116.

A Lei Estadual nº 14.824/2009 concedeu isenção a todos os veículos emplacados no município de Paulo Lopes, nos municípios da mesorregião sul do estado (de acordo com a divisão territorial adotada pelo IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) e no município de Palhoça. Esta é a primeira ADI eletronicamente ajuizada pela advocacia pública - Advocacia Geral da União

- após a obrigatoriedade de petição eletrônica dos processos originários no STF. exigida a partir do dia 1º de fevereiro deste ano.

Na ADI, o presidente da República argumenta que, ao editar a lei, o estado de Santa Catarina violou o pacto federativo, que consiste na autonomia dos entes federados, na medida em que interferiu em serviço público de competência da União. Para o presidente Lula, ao isentar veículos do pedágio, a lei atinge relação jurídico-contratual estabelecida entre a União (po-



der concedente) e as empresas concessionárias das rodovias federais, pois apenas a União, diretamente ou através de suas autarquias, é competente para

modificar a política tarifária estabelecida contratualmente.

O presidente ressalta ainda outro aspecto da lei – a discriminação. “Não bastasse, a lei estadual sob investiva afronta, ainda, o princípio da igualdade, pois institui discriminação entre os usuários das rodovias, classificando-os em isentos e não isentos do pagamento do pedágio, embora, por trafegarem nas rodovias federais, sejam todos beneficiários do serviço objeto da concessão. Por fim, cria-se, na espécie, distinção entre brasileiros, ao arripio da vedação imposta no inciso III do artigo 19 da Constituição Federal”.

Na ADI, é ressaltado que, nas

concessões de rodovias, a tarifa corresponde ao pedágio, verba que remunera o concessionário. O pedágio é, portanto, elemento que compõe as condições de prestação do serviço, ao passo em que configura uma das expressões do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão de rodovia. “Resulta disso que quaisquer alterações concernentes ao pedágio consubstanciam decisão inerente à esfera de discricionariedade do poder concedente, aí se incluindo decisões acerca de quantos e quais usuários irão arcar com a remuneração pela utilização das rodovias”, conclui. Na ação, o presidente pede liminar para suspender os efeitos da lei e, no mérito, que o Supremo declare sua inconstitucionalidade.

CRÔNICA

Dante Alligerio

A MERCEDES VERMELHA

Ele sempre quis ter uma Mercedes. Uma Mercedes vistosa, chamativa, um automóvel do tipo “cheguei! Olha eu aqui!”

E esse glorioso dia chegou por via de uns negócios não muito lícitos, mas bastante rendosos. Comprou a Mercedes estalando de nova, zero km., mas, infelizmente, discretíssima na cor. Elton John Silva, esse o nome do felizardo, não titubeou e, de posse da chave, levou a bela máquina para uma oficina de lataria e pintura.

- Vermelho vivo! Foi logo dizendo ao gerente.

- Mas, seu Elton, ela tem a pintura original, assim vai desvalorizar seu carro.

- Isso não é problema seu, amigo, o freguês sou eu, não é mesmo?

- Está bem – conformou-se o gerente.

Três dias depois lá estava a Mercedes Esporte, resplandecendo na sua vermelhidão.

- Está aqui, seu Silva, prontinha.

- Elton John, por favor.

- Desculpe-me, seu Elton John, as chaves estão ali no caixa.

E Elton John, que não gostava de acrescentar o Silva ao seu nome, entrou na possante máquina e arrancou queimando borracha.

Sim, Elton John sentia-se um piloto de Fórmula 1, ou melhor, de fórmula Indy.

Velocidade, para ele, rimava com vaidade. Era vaidoso do que tinha e do que fazia.

A rua, a avenida, a estrada, enfim, qualquer via pública era território seu.

Numa bela manhã de primavera, o Silva, perdão, Elton John embarcou sua arrogância na sua Mercedes, passou na casa de Sabrina, garota recém descolada por ele com o auxílio, é claro, da solidária Mercedes, e arrancaram os três, Elton, Sabrina e Mercedes, rumo ao Pantanal de Mato Grosso do Sul.

Capota arriada, ia ele transpirando sua demência em vertiginosa velocidade. Sabrina, ao seu lado, ia tensa de medo, mas rigorosamente calada.

Elton John, aos gritos, jactava-se de sua incomparável pericia ao volante.

- Olha Elton, cuidado! Ai meu Deus!

Foi logo depois de uma curva meio fechada que Sabrina soltou seu brado de alerta.

Elton John Silva pisou no freio, deixando duas longas esteiras negras sobre o asfalto quente.

E parou a meio metro da boiada.

Efetivamente, era uma boiada atravessando a estrada.

É claro que o nosso bravo ás do volante se assustou.

Mas logo se refez e começou a buzinar impertinentemente.

Ora, os bois, na sua bovina calma, não quiseram apressar o passo. E continuaram desfilando lentamente sua bonomia

Elton John buzina e esbravejava. Os boiadeiros, cavalgando, iam um na extrema dianteira e o outro no distante final da fila, nem se tocavam com o show do Elton John.

Mas, foi então que algo inesperado ocorreu.

De repente, urgindo de entre os pacatos companheiros, avultou um grande touro branco, um majestoso nelore, com a expressão em nada tranquilizadora.

Estancou diante da Mercedes que apareceu acinzentadamente vermelha aos seus olhos.

O gigante bufou, escarvou a terra e arremeteu. Na primeira marrada amassou a porta, a do carona, pondo Sabrina num pânico absoluto.

- Ai, meu Pai do céu, eu não quero morrer! Eu não quero morrer! Eu não quero morrer!

Elton John não tugia, não mugia e nem silvava.

Vira-se o Minotauro, ataca pela frente e lá se foi o capô do motor.

O ataque durou pouco tempo.

A fera se cansou, aborreceu-se da apresentação e saiu com os outros.

A estrada voltou a ficar livre e desimpedida.

Nada mais se movia por ali, nem tampouco a pobre Mercedes.

Toda amassada, radiador furado, pane elétrica, máquina morta e um piloto perdido.

Sabrina, essa teve mais sorte. Um carro passava por lá com apenas um lugar sobrando. Ela pegou a carona e prometeu procurar socorro para o infeliz novo proprietário da Mercedes sucata.

Conta-se que só no dia seguinte um velho caminhão guincho, desses de beira de estrada, foi lá buscá-lo.

- Bom dia, to falando com seu João?

- Não, ta falando com o Silva mesmo.



CARTAS

Parabéns!

Acabo de conhecer o Jornal do Monatran. Excelente publicação. Surpreendeu-me pelo conteúdo. Parabéns!

Destaco a divulgação das informações sobre projetos e votações na Câmara e Assembléia Legislativa - uma valorosa contribuição para o exercício da cidadania. Sou um dos muitos cidadãos que tem esperança de um dia viver em uma cidade mais civilizada, menos rude, mais pública, menos privada, mais agradável e feliz.

Por alguns anos utilizei bicicleta para ir ao trabalho, maravilhoso hábito que fui obrigado a abandonar em razão do risco e de outras contrariedades.

Seria também muito bacana poder trocar o automóvel por um transporte coletivo mais confortável, em que, no lugar da preocupação com o volante, as pessoas pudessem conversar ou ler um jornal, enquanto a caminho de seus destinos.

Enfim, alinho-me a todas as preocupações e idéias colocadas no Jornal do Monatran. Mais uma vez, parabéns!

Kristian da Silva Raupp - Florianópolis - SC

“Li o jornal todo, não perdi nenhum ponto e posso dizer que gostei muito. Destaco aqui a matéria sobre a rejeição ao EIV por parte da Câmara de Vereadores de Florianópolis. Achei sensacional ver as caras de quem votou contra e quem votou a favor. Guardarei aquela página pra me ajudar nas próximas eleições.”

Daniel de Souza – Florianópolis/SC

“Da maior importância todas as matérias publicadas. Gostei especialmente do artigo de autoria do Dr. Ildo Raimundo Rosa – ‘A cidade a deriva’. Infelizmente, a incompatibilidade do interesse público com a iniciativa privada é um problema que vitima toda a nação brasileira. O Poder público que deveria fazer alguma coisa pelo interesse público parece fazer vistas grossas e quem sofre é a população.”

Bianca Oliveira – Rio de Janeiro/RJ

“Parabéns pela ousadia e qualidade editorial. Aproveito para sugerir um assunto para o jornal. Se as estradas no Brasil possuem limite de velocidade em torno dos 100 km/h, por que é que os automóveis aqui fabricados têm potência pra correr mais que o dobro disso?”

Cleiton Xavier – São Paulo/SP

“Agradeço o exemplar recebido e parabenizo a equipe pelo jornal, que está lindo e muito bem escrito.”

Sônia Santos – Maceió/AL



ESPAÇO LIVRE

Luiz Carlos Prates *

O trânsito da vida

Atualmente, o trânsito deixou de ser um meio de vida das pessoas, uma vez que, ao Quando você anda vagarosamente pela calçada, leitor, e lê numa placa de trânsito - **reduza a velocidade** - você segue em frente e nem pisca, não é mesmo? Claro, aquele é um aviso para os motoristas. Engano, grave engano, leitor. Aquele aviso é para todos nós, estejamos dentro ou fora do carro.

A pressa mata. Dentro e fora do carro. A pressa aumenta o batimento cardíaco, leva, pela repetição, ao cansaço dos músculos do coração, leva ao estresse, ao veneno da adrenalina, leva, por fim, ao abraço da monja que veste preto: a morte.

Reduzir a velocidade não é apenas para motoristas insensatos, é para pessoas sensatas. Andamos correndo, olhando o relógio, comendo fast food, comida rápida... Temos horários, temos compromissos, não temos tempo a perder. Um idiota inventou que tempo é dinheiro. Trabalhamos além da conta, isso faz apressar o ritmo e dá no que dá: colapsos. Reduza a velocidade não é aviso apenas para motoristas. É prudência para todos nós.

E o que dizer daquele outro aviso, que quando andamos arrastando os chinelos pelas esquinas, nem nos apercebemos de que também é para nós - **na dúvida, não ultrapasse**. Não ultrapassar pela pressa assassina, não ultrapassar pela ambição desmedida, não ultrapassar pela falta de ética, não ultrapassar porque o fim é o mesmo e inútil para todos... O trânsito dos automóveis não é outra coisa e outra coisa não reflete senão o trânsito dos seres humanos pela vida.

O “congestionamento” nos irrita, não é mesmo? Mas há um outro congestionamento que também nos leva à loucura, a pressão arterial alterada e disso quase não nos damos conta: é o congestionamento de almas, as pessoas amontoadas em condomínios, uma infelicidade pior que o crediário. Mata aos poucos, tira o sangue.

E o que fazemos para combater o congestionamento humano das cidades? Nada. Sobre os carros ainda discutimos, mas não pomos limites às superpopulações das cidades. As cidades deviam ser como os estádios de futebol, Ter capacidade de ocupação, além dessa capacidade, nada mais. Os que chegassem “mais tarde” iriam procurar outras vagas, outros “estacionamentos”.

O trânsito tem a nossa cara, a cara da nossa vida, e disso raramente nos damos conta. Mas podemos ainda observar o aviso de - **luz baixa ao cruzar com outros veículos** - veículos humanos, quero dizer. Para que a soberba, o nariz empinado, o achar-se superior? A “luz alta” ofusca, mata. O melhor mesmo é gozar dos “belvederes” da estrada, ver melhor a paisagem, ir devagar, respirar.

E nas esquinas da vida: pare. Pare, olhe e escute. Fazendo isso, leitor, você e eu seremos sábios. Dentro e fora do carro.

* Colunista do Diário Catarinense. [...] Matéria publicada no DC em 12/06/2001

HUMOR: OS CAFAJESTES



MIBIELLI

R\$ 1 bi do Pró-Transporte é destinado para mobilidade urbana de RJ e MS

O Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana (Pró-Transporte), da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (SNPU), do Ministério das Cidades, vai beneficiar os estados do Rio de Janeiro e Mato Grosso do Sul. A relação das propostas selecionadas de 2008, que somam R\$ 1,1 bilhão do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS), foi divulgada pela Portaria nº 537, de 22 de dezembro de 2009.

A capital do Rio de Janeiro vai receber R\$ 650 milhões para a construção da linha 1A, que interligará a linha 1 e 2 do sistema metroviário, além da compra de novos vagões. Também serão investidos R\$ 140,6 milhões em projetos de sinalização, ar condicionado e rádio digital no sistema ferroviário.

Para o governo do Estado do Rio de Janeiro foi aprovado fi-

nanciamento R\$ 259,1 milhões, também do FGTS, sendo R\$ 31,6 milhões destinados para pavimentação e obras viárias nas comunidades da Rocinha I e II; R\$ 110,9 milhões para pavimentação, obras viárias e elevação de via férrea no complexo de Mangueiras e R\$ 116,5 milhões para implantação do sistema de teleféricos no complexo do Alemão.

A prefeitura municipal de Campo Grande (MS) teve um projeto selecionado que será fi-

nanciado com R\$ 55,2 milhões, que serão destinados à implantação de sinalização viária, modernização de semáforos, execução de pontes e passarelas, construção de paradas e de ciclovias.

REGIONAL

Segundo as assessorias de comunicação da prefeitura de Florianópolis e do Governo do Estado de Santa Catarina, nem o Município, nem o Estado inscreveram projetos no Pró-Transporte.

Pró-Transporte

O Pró-Transporte atua no âmbito da Política Nacional de Desenvolvimento Urbana e da Política Setorial de Transporte e da Mobilidade Urbana. Foi criado para ampliar e melhorar a infraestrutura do transporte coletivo urbano e a mobilidade urbana no país, além de contribuir para a melhoria da qualidade de vida e preservação do meio ambiente dos municípios e do Distrito Federal. Os financiamentos são feitos por meio do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS).



Ministro das Cidades, Marcio Fortes de Almeida

Maceió terá o primeiro VLT da América Latina

O VLT - Veículo Leve sobre Trilho, de Maceió, é viabilizado por meio da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), vinculada ao Ministério das Cidades, em parceria com a Prefeitura e com o governo do Estado. Segundo o deputado Benedito de Lyra, grande defensor da obra junto ao governo Federal, o VLT de Maceió será o primeiro instalado na América Latina.

A obra conta com investimento de R\$ 174 milhões para a construção de 32 quilômetros de linha férrea. A previsão é que até o fim do próximo ano a primeira etapa do empreendimento esteja funcionando com oito vagões nos trechos Bebedouro/Estação Central e Centro Mangabeira. Posteriormente, irá operar o percurso Maceió/Lourenço de Albuquerque.

Segundo o ministro das Cidades, Marcio Fortes de Almeida, que visitou as obras, o VLT é uma forma moderna e rápida de deslocamento, que irá atender a população com muito mais qualidade.

Uso de cinto em ônibus tem pouca fiscalização

Desde 1999, todos os ônibus fabricados são obrigados a ter cinto para os passageiros. O seu uso porém, só não é obrigatório em veículo em que é permitida viagem de pé.

Apesar disso, muita gente insiste em viajar sem cinto e a fiscalização dessa regra quase não existe. Segundo o chefe do Departamento de Comunicação da Polícia Militar Rodoviária de São Paulo, André Fernando Nogueira, a dificuldade se deve ao fato do policial precisar entrar no veículo para verificar se os passageiros estão usando o cinto.

No ano passado, só o Estado de São Paulo teve 639 acidentes com vítimas envolvendo ônibus, 164 a menos do que em 2008. No entanto, o número de mortes subiu de 147 para 151.

Segundo o diretor do Departamento de Medicina de Tráfego Ocupacional da Associação Brasileira de Medicina no Trânsito (Abramet), Dirceu Rodrigues Alves Júnior, lembra que Segundo Alves, o uso do cinto de segurança no ônibus reduz em até 45% o risco de morte do motorista e em 25% dos passageiros, evitando 100% das lesões no quadril, 60% na coluna e 56% na face.

“As pessoas que não estiverem presas ao veículo serão arremessadas para todos os lados, se tornando vítimas de lesões sérias e provocando ferimentos em outras. O cinto de segurança salva vidas”, diz o chefe da Comunicação da Polícia Rodoviária Federal, Edson Varranda.



Caminhoneiros enfrentam carga horária de escravidão

Motoristas de ônibus e caminhões são submetidos a uma carga horária tão excessiva e desgastante que é considerada regime de “escravidão” por especialistas do setor de trânsito e transporte. “A realidade atual é de uma escravidão sobre rodas”, afirma o jornalista e coordenador do programa SOS Estradas, Rodolfo Rizzotto.

“O assunto foi tema do chat “Jornada nas Estradas”, promovido pela Perkons. Devido à carga horária excessiva, os motoristas de caminhões acabam recorrendo ao uso de rebites e sofrendo acidentes provocados pelo cansaço.

“O sono e o descanso são fundamentais e insubstituíveis” diz

o diretor do departamento de Medicina Ocupacional da Abramet, Dirceu Rodrigues Alves Jr, que é autor do livro “Manual de Saúde do Motorista Profissional”.

Tramita no Congresso Nacional o projeto de lei 2660/96 que limita a quatro horas ininterruptas o tempo de direção do motorista de caminhões e ônibus. Mas para a Abramet, este período é longo demais. O tempo máximo recomendado pela associação é de 6 horas por dia, com paradas a cada 2 horas, por 10 minutos, para um alongamento e caminhada em local seguro para que o motorista possa seguir a jornada com segurança.



Momentos de descanso, fundamentais para aliviar a pesada carga horária, são feitos ao volante.

“Não basta lei, mas rigor no seu cumprimento e fiscalização. A realidade é de motoristas cumprindo jornadas diárias de mais de 10 horas. Rodo as estradas e não vejo motoristas de ônibus sob efeito de álcool, mas dormir ao volante acontece todos os dias”, conta Rizzotto.

Todos os especialistas que participaram do debate concordam que tanto os motoristas autônomos quanto os funcionários de transportadoras são vítimas de uma jornada excessiva ao volante.

A recomendação dos especialistas para mudar esta realidade é limitar o tempo de direção con-

tínuo e diário, fiscalizando este tempo pelo tacógrafo, a caixa preta do setor; não permitir mais de 8h de direção por dia.

“O motorista precisa ser visto como um trabalhador e não como escravo com agressões ao seu bem estar físico e mental”, afirma Dirceu Alves Jr.



O desrespeito dos motoristas é flagrante no...

A fila dupla e a educação

Escolas e pais deveriam servir de exemplo a crianças e jovens, inclusive quando o assunto é trânsito. Mas não é o que se percebe neste retorno gradual da comunidade escolar às aulas. Com a retomada das atividades escolares também se reavivam cenas deploráveis em frente a colégios de todo o país, com infrações como estacionamento em local proibido e filas duplas.

Enquanto pais servem de péssimo modelo aos seus filhos, futuros motoristas, pouco esforço se vê, também, por parte das escolas e dos órgãos públicos, para solucionar o problema, que apenas se renovou neste início de ano letivo.



...Largo São Sebastião com a Rua Quintino Bocaiúva