



JORNAL DO MONATRAN - MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - FEVEREIRO 2012 - ANO 3 - Nº 27

# R\$ 241 MILHÕES PARA INFRAESTRUTURA



*“O programa pretende também retirar a imagem negativa de um estado violento nas estradas”.*

**Raimundo Colombo**

O Governador de Santa Catarina e a Presidente Dilma Rousseff assinaram, no último dia 16 de fevereiro, no Palácio do Planalto, em Brasília, termo que amplia o crédito fiscal do Estado em R\$ 241 milhões, que serão aplicados no projeto Caminhos do Desenvolvimento. Segundo Raimundo Colombo, os projetos para a liberação do dinheiro devem ser entregues ainda no primeiro semestre de 2012. O ato contou com a presença dos ministros Guido Mantega, Ideli Salvati e Miriam Belchior, além dos senadores Luiz H. da Silveira e Casildo Maldaner (Pág. 4)

## DNIT apoia **CET** do MONATRAN

O presidente do MONATRAN, Roberto Alvarez Bentes de Sá (à esq.), apresentou, ao Superintendente do DNIT/SC, João José dos Santos, o projeto do CET (Centro de Excelência de Trânsito) da entidade, que será construído no Sapiens Parque, em Florianópolis. (Página 8)



**Beira-Mar  
Continental  
deve abrir  
para o  
trânsito no  
aniversário de  
Florianópolis**

Página 9

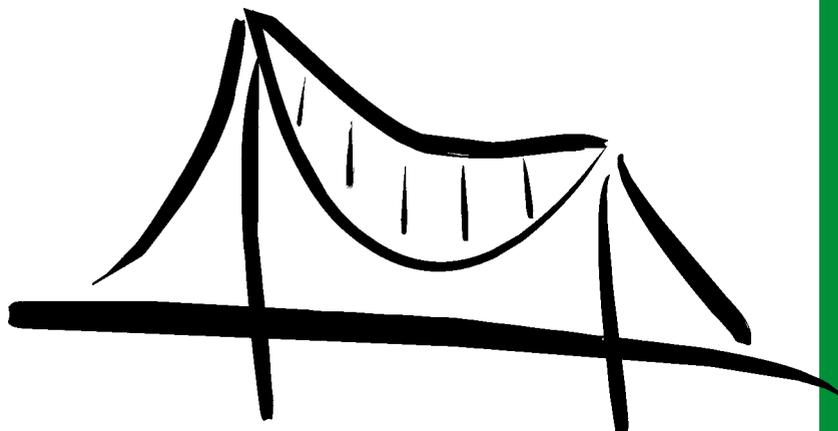
**KOERICH**  
Gente Nossa

**MOTORISTA PRUDENTE EVITA ACIDENTE.**



## EDITORIAL

# Não mutilem Florianópolis



**E**m uma pequena cidade dos Estados Unidos (Ohio), foi implodida a ponte norte-americana Fort Steuben Bridge, irmã da nossa ponte Hercílio Luz, bem menor que esta, mas três anos mais velha. A notícia vem despertar uma polêmica no mínimo imbecil, oferecendo a imprensa do nosso estado um pretexto para consulta popular sobre a conveniência ou não de também implodirmos a nossa.

Ora, isso lembra a velha macaquice que durante muito tempo predominou em nosso país. A de que tudo o que era bom para os states era (ótimo) para a nação tupiniquim. Agora, entretanto, como os fatos já vêm demonstrando sobejamente, é melhor que os EEUU passem a se inspirar em suas ações mirando os exemplos muito mais saudáveis do Brasil. Para o presidente do Departamento de Infraestrutura (Deinfra), Paulo Meller, por ao chão uma ponte antiga da década de 1920, é uma filosofia “bem americana”.

Infelizmente ainda há entre nós, e pasmem os que não sabem, até mesmo na imprensa da qual se deve esperar que contribua positivamente, sem falsidades ou distorção como formadora de opinião mais que sob alguns aspectos propõe a continuidade do macaquear do povo do tio Sam.

A ponte Hercílio Luz é um patrimônio catarinense e um símbolo marcante da cidade de Florianópolis e do estado de Santa Catarina.

Que cessem os urros e que ela continue intocável, bela e perene para alegria da nossa gente.

## NOTAS E FLAGRANTES

## “Ghost Bike” livre-nos desse fantasma!



Márcio Papa

Cerca de 300 ciclistas, segundo cálculos da Polícia Militar Rodoviária, marcaram a manhã do dia 11 de fevereiro com um protesto na SC-401, em Florianópolis. Eles deitaram as suas bicicletas e sentaram na faixa direita da rodovia em frente ao ponto de ôni-

bus onde o ciclista Emílio de Souza foi atropelado na semana anterior.

Os manifestantes protestaram contra a insegurança para este meio de transporte na Capital e homenagearam Souza colocando uma bicicleta pintada de branco em um poste próximo do local do acidente.

*NOTA DO EDITOR: É lamentável que um ato tão saudável e sustentável como pedalar, seja tão perigoso, considerando a péssima conservação das estradas, a escassez de ciclovias adequadas e motoristas cada vez mais “acelerados” e desrespeitosos.*

## Perkons lança CTB Digital

Especialistas, jornalistas e interessados em trânsito passam a contar com uma ferramenta mais completa na hora de consultar o Código de Trânsito Brasileiro: é o CTB Digital, desenvolvido pela Perkons S/A, que trabalha com sistemas de segurança e gestão de trânsito. De fácil acesso, com a navegação simplificada, o canal [www.ctbdigital.com.br](http://www.ctbdigital.com.br) oferece, desde o dia 7 de fevereiro, informações atualizadas e suporte completo de artigos, comentários e notas sobre a legislação de trânsito. Uma das novidades em relação a outros sites é que ele foi estruturado para facilitar a busca e pesquisa de informações



e artigos relacionados à legislação. O CTB Digital conta com anotações de todas as resoluções e portarias vigentes, comentários, artigos e um FAQ (Frequently Asked Questions) para as questões que são dúvidas comuns.

## Carolina Ferraz se recusa a fazer teste do bafômetro e recebe multa



A atriz Carolina Ferraz teve a carteira de motorista apreendida e foi multada após se recusar a fazer o teste do bafômetro durante uma blitz da Operação Lei Seca promovida no dia 02 de fevereiro, no Rio de Janeiro.

Ela voltava de uma gravação de novela, quando foi abordada pelos agentes da operação. Carolina foi punida

com sete pontos na carteira e recebeu multa de R\$ 957,70. Um amigo assumiu a direção de seu carro para levá-lo embora.

Segundo o Departamento de Trânsito do Rio, a atriz acumula 42 pontos na carteira devido a 11 infrações cometidas nos últimos 12 meses, mas 25 pontos estão sendo discutidos por meio de recursos.

# 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 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.

## PALAVRA DO PRESIDENTE

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



## Doce Ilusão

“Carnaval com menos acidentes, feridos e mortes nas rodovias” diz a manchete da matéria abaixo e centenas de outros títulos espalhados pelo Brasil afora comemoram os resultados do balanço divulgado pela Polícia Rodoviária Federal (PRF), no último dia 23 de fevereiro, sobre os acidentes, feridos e mortos nas estradas federais durante o feriado de carnaval.

Como você lerá abaixo, segundo a PRF, foram 22% menos acidentes, 25% menos feridos e 18% menos mortos nas rodovias este ano em relação ao ano passado. Mas será que há realmente motivo para tanta euforia? Será que estes números pomposos, adornados de símbolos percentuais tão charmosos, evidenciam de fato um grande avanço para a segurança viária do país? Infelizmente, creio que não.

Não que eu seja pessimista ou me recuse a enxergar. Pelo contrário, estou analisando o que existe por trás desses números e símbolos tão belos... e a realidade não me pareceu tão promissora assim. Por isso, vamos aos fatos:

Santa Catarina foi um dos estados campeões

em redução de óbitos no período, com uma variação de 80,6%. Quem lê apenas este dado, deve achar que temos muito a comemorar. No entanto, o que ninguém diz é que, dos 36 óbitos ocorridos no ano passado, 29 foram resultado do choque entre um ônibus e um caminhão, na BR-282 – um tipo de fatalidade que não se repetiu nesse ano. Sendo assim, a diferença de sete mortos do ano passado, se manteve igual neste ano.

No Tocantins, houve uma redução de 100% dos óbitos. Porém, o que não dizem é que o número total de óbitos no ano passado foram de apenas dois - sem querer minimizar a dor de ninguém, apenas analisando. Ou seja, seria bem diferente se o dado de redução de 100% se referisse ao estado da Bahia (grande destaque do Carnaval), que no ano passado teve 17 óbitos. No entanto, neste ano, o número de mortes no trânsito da Bahia saltou para 20.

Além dessa manipulação dos dados positivos, me incomoda também, a omissão dos dados negativos. Por exemplo, Mato Grosso dobrou o número de feridos do ano passado para cá. De

24 no ano passado, foram computados 48 feridos em estradas federais neste ano.

Por essas e outras... não há muito o que comemorar. Nossa luta em prol de um trânsito mais humano e seguro está apenas começando e ainda há muito o que fazer. As ações realizadas visando esse feriado de carnaval foram ainda muito tímidas e, o mais importante a ser lembrado, é que as tragédias no trânsito ocorrem durante o ano inteiro. Não apenas nos feriados.

Por isso, defendemos ações contínuas de fiscalização, prevenção e educação. Já passou da hora das escolas serem obrigadas a incluir a disciplina trânsito em seu currículo. E as campanhas de conscientização também precisam ser permanentes.

Ficamos felizes pelas vitórias alcançadas neste feriadão, mas não nos conformamos com a realidade que vemos. 176 óbitos ainda é muita coisa. E se fosse um avião que tivesse caído, a mídia estaria repetindo este assunto à exaustão. Porém, como foram mortes pulverizadas aqui e ali. Estas 176 pessoas são apenas números e nada mais.

## Carnaval com menos acidentes, feridos e mortes nas rodovias

O carnaval deste ano teve menos acidentes que o de 2011, nas estradas federais. A informação é da Polícia Rodoviária Federal (PRF), que divulgou, no dia 23 de fevereiro, o balanço do movimento nos seis dias de fiscalização, iniciada na sexta (dia 17) e encerrada na quarta (dia 22). Segundo a PRF, foram 22% menos acidentes e 18% menos mortos nas rodovias este ano em relação ao ano passado. O número de feridos também caiu 25%.

Ao todo, foram 3.345 acidentes, frente aos 4.312 do ano passado. Este ano, 2.001 pessoas ficaram feridas e 176 morreram nas estradas durante o feriado de carnaval. Em 2011, o número de feridos e mortos foi de 2.690 e 216, respectivamente.

Em contrapartida, o número de veículos fiscalizados subiu de 110 para 154 mil, mais de um terço deles foi autuado.

**Saturação e Policiamento aéreo** - Estados menos procurados nas festas de Momo enviaram policiais para o Rio de Janeiro, Minas Gerais, Santa Catarina e Bahia, regiões de maior movimento ou com histórico de elevado número de acidentes. O deslocamento de agentes também aconteceu dentro dos Estados para os principais corredores rodoviários, gerando um esque-



ma de saturação, ampliando a ostensividade e a sensação de vigilância, para desestimular o motorista que insiste em adotar condutas de risco como o excesso de velocidade, as ultrapassagens em locais proibidos ou combinar bebida e direção.

Nos principais focos da folia a PRF atuou com helicópteros, ampliando o raio de fiscalização.

**Copo Cheio** - No carnaval, 30.425 motoristas assopraram os bafômetros da PRF, mais de cinco mil testes por dia. 1410 foram reprovados e retirados de circulação. Dos reprovados, 494 foram presos no ato da fiscalização por crime de trânsito (art.306 do Código de Trânsito Brasileiro). Todos

eles tiveram a carteira de habilitação recolhida, foram autuados em 957,70 reais e terão o direito de dirigir suspenso. Já os presos em flagrante, além das penalidades anteriores, deixaram de ser primários perante a Justiça.

**Ultrapassagens** - Mas não foi só o álcool o responsável pelos 3.345 acidentes registrados nas estradas federais neste carnaval. A PRF demonstra especial preocupação com as ultrapassagens perigosas ou em

locais proibidos. Esse tipo de infração foi responsável por 12,9 mil multas neste feriado e costuma provocar os acidentes mais graves, com batidas frontais.

**Resultados** - Entre os Estados com maior redução de acidentes, comparando 2012 com o ano passado, destacam-se Minas Gerais com variação de 45,3%, Espírito Santo e Rondônia com variação de 37%, Pernambuco e Pará, com reduções de 72,5% e 27%, respectivamente.

Já os estados com maior redução do número de óbitos, destacam-se Santa Catarina, com variação de 80,6%, Rio Grande do Norte e Pernambuco, com reduções de 77,8% e 76,9%. No estado do Tocantins, a

redução de óbitos foi de 100%, já que não ocorreu nenhuma morte neste feriadão, frente as duas do ano passado. Lembrando ainda que, no ano passado, em Santa Catarina, 29 pessoas morreram no choque entre um ônibus e um caminhão, na BR-282. Neste carnaval foram sete óbitos nas estradas federais catarinenses, frente os 36 do ano passado.

Os Estados que tiveram aumento no número de acidentes em comparação ao mesmo período do ano passado foram Santa Catarina, que apresentou 388 ocorrências em 2011 e 395 este ano; Mato Grosso, que pulou de 71 para 85 casos; além do Amazonas, que havia registrado 2 acidentes em 2011 e registrou 5 em 2012. O número de feridos aumentou somente no Rio de Janeiro, de 147 para 154; Mato Grosso, de 24 para 48; Rio Grande do Norte, de 49 para 52; e no Maranhão, que os feridos subiram de 53 para 54.

Contudo o índice de casos de morte aumentou em nove Estados, se comparado ao ano passado. No Paraná, de 13 óbitos em 2011, o número subiu para 16 em 2012; Rio Grande do Sul, de sete para oito; na Bahia de 17 para 20 óbitos; em Goiás, o número foi de 10 para 19; Paraíba, quatro para cinco; Ceará, de dois para quatro; Maranhão, de cinco para 13; Distrito Federal, de cinco para sete; e no Sergipe, os casos subiram de um para quatro.

# Santa Catarina disponibiliza R\$ 241 milhões para financiamento em **INFRAESTRUTURA**

Santa Catarina ganhou um importante apoio para a Infraestrutura no último dia 16 de fevereiro. No Palácio do Planalto, em Brasília, o governador Raimundo Colombo e a presidente Dilma Rousseff assinaram o termo que amplia o crédito fiscal do Estado em R\$ 241 milhões, que serão aplicados no projeto Caminhos do Desenvolvimento. Os estados de Goiás e Rio Grande do Norte também foram contemplados no ato.

A partir do entendimento, Santa Catarina está autorizada a buscar novos financiamentos junto a Secretaria do Tesouro Nacional (STN). O acordo se deve porque Santa Catarina, junto com Goiás e Rio Grande do Norte, vêm cumprindo a Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF) e agora têm a permissão de obter maior capacidade de investimento. “Essa liberação vai ajudar a estimular a economia dos Estados”, afirma a presidente Dilma Rousseff.

De acordo com o gover-



**Entre outras ações, o programa Caminhos do Desenvolvimento também pretende retirar a imagem negativa de um estado violento nas estradas**

nador Raimundo Colombo, os projetos para a liberação de dinheiro já estão sendo formulados e devem ser entregues ainda neste primeiro semestre. “É significativo que os Estados possam investir em projetos de Infraestrutura, socioeconômicos, e essa parceria com o Governo Federal é importante para atender bem

os interesses da sociedade”, planeja Colombo.

## CAMINHOS DO DESENVOLVIMENTO

Entre outros objetivos, o programa Caminhos do Desenvolvimento busca a inovação de levar a rede de fibra óptica a 153 municípios de baixo Índice de Desenvolvi-

mento Humano (IDH), sendo o primeiro estado brasileiro a buscar a implantação desse serviço. O governador Raimundo Colombo destaca que a inovação vai beneficiar mais de três milhões de catarinenses com a integração de serviços pela fibra óptica e obter informações em tempo real. “Nossa intenção é de que o programa

equilibre Santa Catarina, com o alavancamento dos municípios de menor IDH.”

O programa Caminhos do Desenvolvimento também pretende retirar a imagem negativa de um estado violento nas estradas. Após o estudo, foram identificados os principais pontos críticos e serão revitalizados 1,2 mil quilômetros de estradas. A segurança pública também está contemplada no programa, com a criação de 1.732 novas vagas em presídios. Além da ampliação do presídio regional de Itajaí, o programa também prevê a ampliação de sete unidades prisionais no Estado, a construção de dois presídios femininos e dois hospitais de custódia e tratamento psiquiátrico. O evento também teve a presença dos ministros da Fazenda, Guido Mantega; de Relações Institucionais, Ideli Salvatti; do Planejamento, Miriam Belchior, dos senadores Luiz Henrique da Silveira e Casildo Maldaner.

## “Hermanos” infratores estão livres das multas nas rodovias catarinenses

Embora nas rodovias federais do Estado, a autuação de infratores estrangeiros esteja ocorrendo normalmente, pelo menos 376 “hermanos” vão embora de Florianópolis sem pagar as multas de trânsito que cometeram nas rodovias estaduais.

Se todos os notificados fossem multados com o valor mais brando – R\$ 53,20 – mais de R\$ 20 mil poderiam ter sido arrecadados pelo Estado. O problema é que em Santa Catarina não há legislação ou sistema interligado com outros países que permita cobrar as notificações emitidas.

O tenente Remor, do 21º Batalhão da Polícia Militar (BPM), de Flo-

rianópolis, contou que a equipe “aplica as notificações nos estrangeiros e inclui no sistema, mas essas infrações são automaticamente anuladas”. Isso porque o Detran/SC (Departamento Estadual de Trânsito) não cobra as taxas. No caso dos brasileiros, o sistema está interligado e as multas podem ser cobradas a partir das notificações.

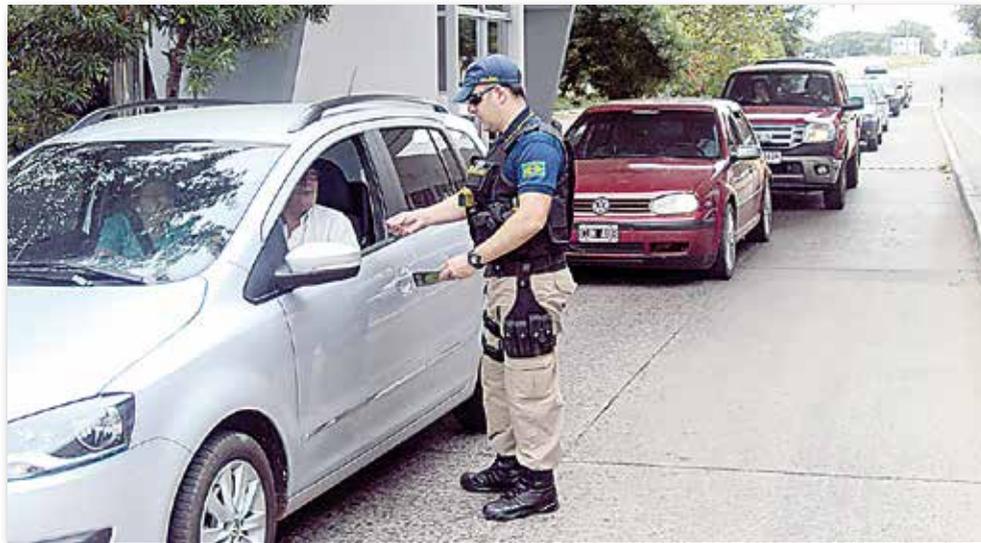
Na Ilha, só em janeiro e fevereiro deste ano, 376 estrangeiros – levantamento feito até 17 de fevereiro – foram embora ou ainda deixarão o Estado sem desembolsar o valor pelas infrações cometidas.

Graziela Maria Casas Blanco, coordenadora

**Já no Rio Grande do Sul, o cerco está cada vez mais apertado**

do Registro Nacional de Infrações de Trânsito do Detran/SC, explicou que “a legislação que disciplina a cobrança de multas de estrangeiros só foi publicada no fim de 2011”. E este é o motivo para o “Detran e os demais órgãos autuadores - aqueles que multam - não fazerem a devida cobrança”.

Segundo a PM, o único procedimento possível é guinchar os veículos que cometem infrações.



**Rio Grande do Sul** – Enquanto isso, no Estado vizinho, as autoridades apertaram o cerco àqueles que deixam o Brasil sem pagar suas multas. Para facilitar o pagamento, foram providenciadas máquinas de cartão de crédito internacional em cinco postos em rodovias federais que cortam o Rio Grande do Sul. E, nos fins de semana e à noite, o estrangeiro pode pagar as multas até em algumas farmácias e

supermercados.

Para completar o cerco, desde o dia 30 de janeiro, a Polícia Rodoviária Federal (PRF) no município de Uruguaiana começou uma operação na aduana com o intuito de cobrar multas de veículos estrangeiros que cometeram infrações em solo brasileiro.

A operação, determinada pela superintendência, está fiscalizando veículos estrangeiros com

multas pendentes, pois foi visto que alguns motoristas já estavam acumulando multas por cinco anos e conseguindo atravessar a fronteira.

O inspetor Nilson Cunha, chefe da PRF de Uruguaiana, afirma que nenhum veículo multado pode atravessar a fronteira antes que o proprietário quite suas multas, de modo que o automóvel deve ficar apreendido se não for regularizado.

Jose Roberto de Souza Dias \*



## Hipocrisia

Um acidente ganhou as manchetes de todo o País num dia de poucas notícias. Dois veículos se chocaram, um deles tombou e a passageira grávida, sem o cinto de segurança, foi projetada para fora do veículo perdendo a vida junto com o bebê.

O motorista do outro veículo, também um jovem, bateu violentamente a cabeça e foi levado ao hospital. Antes mesmo de receber alta hospitalar foi preso, encaminhado à delegacia e a um centro de detenção.

A autoridade de plantão, sem os resultados dos exames clínicos, toxicológicos e de dosagem alcoólica afirmou que o jovem deveria estar embriagado ou usara drogas, sendo responsável pelo crime que configurava como sendo doloso. Nem se preocupou em qualificar o condutor que estava dirigindo o outro veículo, onde houvera vítima fatal, nem aventou a hipótese de que este pudesse estar embriagado, ou portasse uma lista de antecedentes criminais, e, assim sendo, nem mesmo o encaminhou ao Instituto Médico Legal para exames periciais. Ao contrário, “in limine” dispensou a parte envolvida, argumentando que estaria em estado de choque por perda irreparável. Isso deu margem, para que num primeiro momento, se divulgasse que a vítima fatal foi quem estaria dirigindo o veículo.

A imprensa nacional, principalmente a televisão, fez o resto e passou também a julgar sem investigar. Tomadas de televisão ao vivo, em horário nobre, mostravam o jovem sendo conduzido enfaixado e algemado, ao local em que seria preso. Outras tomadas, em frente à sua casa mostravam até o rosto de seu pai.

Afinal, o Brasil todo pode ver uma cena teatral com todo o arsenal apon-

tado para um suposto culpado, sem que, de fato, se pudesse atribuir culpa alguma, porquanto a cena do crime nem sequer foi composta.

Na chamada para o próximo bloco de notícias, como sempre acontece, os jornalistas, do alto de suas bancadas, chamavam a atenção para mais informações sobre esse acidente.

Tudo perfeitamente normal e assim acontece em outras partes do mundo, não fosse um pequeno detalhe. No intervalo da apresentação de uma notícia que tratava de acidente de trânsito, os telespectadores que aguardam o desdobramento dos fatos, assistiam uma verdadeira guerra das cervejarias.

Publicidades de alta performance mostravam jovens bonitos e sarados, verdadeiros atletas, sem a barriga típica de bebedores de cerveja, tomando todas em praias paradisíacas. No final, muito rapidamente, de forma quase inaudível ou através de brevíssimo texto a frase desgastada de “se beber não dirija”, nessa época do ano foi substituída, em algumas marcas, por “beba com moderação”.

Passados três dias do acidente, depois do intervalo com suas publicidades, as televisões confirmaram que quem estava no volante era o marido da vítima e, segundo testemunhas, havia furado o semáforo numa via de quatro pistas, uma das mais movimentadas da cidade.

Quatro dias depois são divulgadas as imagens da câmera da Companhia de Engenharia de Tráfego que confirmam que o carro onde estava a vítima fatal, cruzou com o semáforo fechado uma avenida de quatro pistas, quase colidindo na primeira, sendo atingido na última. A televisão agora mostra que o sinal só ficou verde cinco segundos depois. As reportagens mudam de tom,

a autoridade de plantão que julgara previamente quem era o culpado, admitiu que tomaria outra decisão se tivesse assistido o vídeo. A ficha criminal do motorista do carro da vítima fatal tornou-se conhecida e só quatro dias depois ele se apresentou à delegacia, onde após ser ouvido, foi autuado por crime culposos.

Outras matérias voltaram a ocupar o noticiário nacional, mas nos intervalos televisivos as cervejarias continuaram a martelar com sua guerra publicitária, ocupando cada vez mais a minutagem comercial. Afinal é verão, tempo de festa e carnaval e o que importa é vender. A morte, atrelada ao consumo de álcool, parece não lhes dizer respeito. Mas, certamente, sem publicidade o consumo seria infinitamente menor e os acidentes também...

Algumas lições podem ser tiradas de toda essa situação. Uma delas diz respeito ao julgamento precipitado, uma coisa muito perigosa, principalmente quando inflado pela mídia. Fundamental lembrar-se que a ética sempre deve antecipar o furo jornalístico ou a simples ocupação de espaços em época de poucos fatos. Da mesma forma se deve levar em conta a importância do jornalismo investigativo, inclusive no que se refere ao cotidiano. Repetir-se a Escola Base, onde inocentes foram considerados culpados de crimes muito sérios e posteriormente se concluiu que simplesmente não tinham acontecido, é uma falha profissional imperdoável, mesmo que por curto tempo, pois é impossível recolher as plumas quando soltas ao vento.

Por outro lado, tal acidente é uma significativa advertência aos que insistem em dirigir após beber. Tem-se acentuado este perigo, mas novas formas de convencimento dos cidadãos

quanto a essa prática precisam ser delineadas.

Salta também aos olhos de quem observa acontecimentos congêneres uma questão marcante, apontando para a hipocrisia. A opinião pública brasileira, madura e esclarecida, percebe nitidamente a contradição existente entre as linhas editoriais e os setores comerciais das empresas de comunicação.

Necessário se faz, de um lado, que as empresas de publicidade e de mídia exerçam um tipo de autocontrole publicitário, com fundo ético, principalmente no que diz respeito aos horários, tempo de divulgação e “clima” das imagens e, de outro, que se exerça pelos órgãos competentes normas publicitárias visando o bem-estar das comunidades, semelhantes as já feitas com a indústria do tabaco.

Importante se faz mostrar que beber e dirigir não é uma questão de moderação, mas de sintonia com a cidadania e que se beber combina com sol, futebol e carnaval, beber e dirigir combina com acidentes de trânsito, mortes e graves sequelas que interrompem o sonho e o futuro.

*\* 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, 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, Doutor Honoris Causa pela Faculdade de Ciências Sociais de Florianópolis - CESUSC.*

**Este artigo contou com a colaboração de Basílio Garcia Rosa, bacharel em filosofia pela USP e Rosa Maria Donini Souza Dias, Mestre em Ciências pela USP.**

**KOERICH**

Gente Nossa

**Art. 166 - Confiar ou entregar a direção de veículo a pessoa que, mesmo habilitada, por seu estado físico ou psíquico, não estiver em condições de dirigi-lo com segurança:**

**Infração - gravíssima;  
Penalidade - multa.**



# Presidente Dilma pede atenção e prudência aos motoristas na volta do feriado de Carnaval

A presidente Dilma Rousseff disse, no último dia 20 de fevereiro, durante o seu programa semanal Café com a Presidenta, que os brasileiros que estavam curtindo o carnaval deveriam ter cuidado ao pegar as estradas no retorno para casa. Ela lembrou ainda que a maioria dos acidentes de trânsito registrados nesta época do ano poderia ser evitada “com um pouco mais de atenção e responsabilidade”.

Segundo Dilma, no ano passado, mais de 27 mil motoristas foram multados apenas nas estradas federais porque estavam dirigindo alcoolizados. “Tem gente que ainda acha que pode beber e dirigir e que nada de ruim vai acontecer, mas não é assim, a gente sabe. É preciso mudar esse comportamento - álcool e volante não combinam mesmo”, disse.

Ela ressaltou que o motorista que bebe fica com os reflexos mais lentos para reagir a uma situação de perigo, além de perder a noção de distância, por exemplo, em relação a uma

café com a  
PRESIDENTA

“O folião tem que ter samba no pé e juízo na cabeça”



curva mais perigosa. “Se beber, é melhor pegar uma carona com o amigo, ir de táxi, de ônibus ou até adiar um pouco a viagem.”

Outro alerta da presidente disse respeito ao aumento do volume de veículos nas estradas, o que requer maior atenção por parte dos motoristas. Atualmente, a frota de veículos no país ultrapassa a marca de 70,5 milhões. “Desse total, 18 milhões são motocicletas. Isso acaba gerando uma outra

preocupação muito grande, que é o número expressivo de motociclistas envolvidos em acidentes fatais, principalmente pela falta de capacete. Os motociclistas já representam 1/4 das mortes no trânsito, e isso é terrível, porque a grande maioria dessas pessoas, dessas vítimas são jovens. Por isso, mais uma vez, é importante que a gente alerte: se beber, não dirija. E se dirigir, não beba”, orientou.

De acordo com Dilma, des-

de o dia 15 de dezembro até o dia 26 de fevereiro, o governo realizou uma operação integrada em rodovias federais, estaduais e municipais. Na Operação RodoVida, a Polícia Rodoviária Federal, as polícias rodoviárias estaduais e os órgãos de segurança pública dos Estados trabalharam de forma articulada com o objetivo de reduzir os acidentes violentos no País.

Segundo a presidente, no carnaval, a Polícia Rodovi-

ária Federal trabalhou com um efetivo de 9.200 policiais nas estradas para evitar, principalmente, o excesso de velocidade, a embriaguez e as ultrapassagens em local proibido. “Além disso, os policiais contam com 1.800 bafômetros para evitar que as pessoas que consumiram bebidas alcoólicas continuem dirigindo e coloquem em risco a sua própria vida e a vida dos outros”, explicou.

Para o presidente do MONATRAN - Movimento Nacional de Educação no Trânsito, Roberto Alvarez Bentes de Sá, a fala da presidente foi recebida com enorme satisfação. “Pela primeira vez, ouvi um presidente da República falar sobre trânsito, orientando a população quanto aos riscos e responsabilidades. Acredito que este seja um bom sinal de que este governo se preocupará, de fato, em solucionar a tragédia existente nas ruas e estradas de nosso país”, comemorou.

## Policiais da PRF terão formação sobre álcool e outras drogas

Até 2014, todos os policiais rodoviários federais deverão ter passado pela capacitação que visa atuar no enfrentamento ao álcool e a outras drogas nas estradas. A iniciativa é da Secretaria Nacional de Políticas sobre Drogas (Senad) do Ministério da Justiça e da Polícia Rodoviária Federal.

Nas aulas, os policiais serão preparados para atuar de forma mais completa, para prever e antecipar comportamentos de motoristas que estejam sob efeito de álcool e outras substâncias psicoativas. O objetivo é a segurança das rodovias, a redução do número de acidentes e a implantação de uma nova cultura entre os motoristas.

As primeiras turmas desse treinamento já se formaram em Vitória (ES) e Brasília

(DF). As próximas serão em Porto Alegre (RS), Rio de Janeiro (RJ) e Salvador (BA).

O álcool é considerado uma das principais causas de acidentes graves. Em 2010, foram registrados 6.807 acidentes em estradas federais envolvendo motoristas embriagados, com 407 mortes e 5.732 feridos.

De junho de 2008 até dezembro de 2011, a Polícia Rodoviária Federal aplicou mais de 2,7 milhões de testes de bafômetro e identificou mais de 84 mil motoristas embriagados.

A Senad e a PRF contam com a parceria do Núcleo de Estudos e Pesquisa em Trânsito e Álcool da Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Depois do curso, cada policial se transforma em multiplicador.

## Treinamento evita acidentes de trânsito envolvendo idosos

Por que os motoristas mais idosos, especialmente aqueles acima dos 70, se envolvem em acidentes de trânsito principalmente em cruzamentos?

A tendência geral é de se atribuir o fato a um declínio cognitivo ou físico, envolvendo maior tempo de reação, pior visão ou pior audição.

Esses fatores são sem dúvida parte do problema - mas sequer são a maior parte do problema.

Cientistas descobriram um fator que é mais importante e que pode ser facilmente corrigido.

O fato é que, dizem os cientistas, os motoristas mais idosos desenvolvem maus hábitos ao volante - mas esses hábitos perigosos podem ser desaprendidos.

**Software, não hardware** - “É um problema de software, não de hardware”, resume Alexander Pollatsek, da Universidade de Massachusetts Amherst (EUA).

“O maior percentual causador de desatenção nos cruzamentos deve-se a uma estratégia ou jeito de pensar que foi adquirido, e não a algum problema com o cérebro das pessoas idosas”, completa.

Usando simuladores de alto realismo, os estudos mostraram que os motoristas idosos observaram as zonas de perigo com menos frequência do que seria seguro, comprometendo a segurança.

E essa estratégia falha justamente nas interseções, o que explica porque é aí que eles se envolvem mais em acidentes.

Para confirmar que era mesmo uma questão de treinamento, os cientistas avaliaram se um programa educativo poderia eliminar os maus hábitos - o treinamento sozinho não seria capaz de resolver problemas motores ou cognitivos, por exemplo.

Um dos grupos apenas viu a gravação de sua participação. O segundo grupo passou por um “treinamento passivo”, uma palestra sobre onde estavam os maiores riscos nas interseções. O terceiro grupo assistiu o replay de sua participação e, ao mesmo tempo, recebeu um *feedback* sobre seu comportamento.

A maioria dos idosos do terceiro grupo identificou sua própria falha antes que os instrutores precisassem falhar-lhe.

Ao repetir as tarefas, não houve diferença de desempenho nos dois primeiros grupos em relação ao primeiro teste.

O terceiro grupo, porém, depois de repassar suas deficiências, passou a ter um desempenho equivalente ao de motoristas jovens usados como referência.

A avaliação foi repetida 20 meses depois, e os efeitos do treinamento se mantiveram.

Ildo Raimundo Rosa \*



## O Caso Eloá e o Trânsito

**A**o mesmo tempo em que me debruço sobre meus “alfarrábios” visando informações que me permitam concluir com meu artigo mensal, sou torpedeado com informações sobre um notável julgamento em andamento na cidade de Santo André/SP, onde um visível psicopata, de forma sinistra tenta demonstrar o que considera ser seu amor, tendo aniquilado de forma covarde sua companheira.

Triste desfecho de uma tragédia anunciada, onde por cinco dias a sociedade brasileira acompanhou o sequestro e a fria execução de Eloá.

A forma como esses crimes bárbaros mechem com a população, quase que de forma rotineira, sempre chamou-me bastante a atenção, especialmente no que diz respeito a aplicação da pena que acaba agindo como uma catarse coletiva, quase sempre atingindo somas estratosféricas.

Por outro lado, no silêncio das vielas, no emaranhado de nossas vias públicas,

ocorrem milhares de acidentes, com feridos, mortos, mutilados, vidas ceifadas muitas vezes sem uma mera citação.

Frente a essa flagrante contradição só nos resta imaginar que, caso o drama do trânsito merecesse a mesma consideração, certamente teríamos oportunidade de esclarecer, orientar, educar e exigir que todos observassem as suas mais mezinhas regras que são rotineiramente desrespeitadas, o que contribui de forma inexorável para esse funesto resultado de 40.000 mortes por ano no trânsito brasileiro.

Enquanto isso, a banalização da violência nos embrutece, nos anestesia, comprometendo nossa capacidade de indignação, assim acabamos sendo envolvidos por um cotidiano perverso onde a impessoalidade se impõe e a noção do certo e do errado vai se invertendo, oferecendo-nos não mais as lutas de gladiadores, nem o alimento dos leões, mas os BBBs da vida, 90 milhões de brasileiros preocupados com o que acontece por debaixo dos lençóis enquanto a corrup-

ção campeia, o poder político se prostitui e a saúde pública e a educação vão agonizando nas portas dos hospitais e nas minguidas refeições que milhares de brasileiros são obrigados a ingerir diariamente sem nenhuma piedade.

As oportunidades de questionarmos nossas próprias mazelas deve superar o crescente ufanismo governamental, que insiste em convencer-nos de que vivemos num país justo, feliz e solidário sendo que diariamente nos deparamos com práticas xenófobas, flagrantes injustiças e o desrespeito adotado por nossas podres elites, que não só necessitam de um nababesco cotidiano mas temem o despertar da consciência e do senso crítico do brasileiro comum, já que só através desse processo é que poderemos obter a Pátria que todos almejamos.

*\* 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.*

## Acidentes fatais com moto aumentam entre as mulheres

Embora os homens sejam maioria nos acidentes fatais com motocicleta no Brasil (90%), a quantidade de mulheres que perdem a vida nesse tipo de acidente vem aumentando cada vez mais. O Sistema de Informações de Mortalidade (SIM) do Ministério da Saúde revela que, de 1996 a 2010, a quantidade de vítimas fatais do sexo feminino em acidentes com motocicletas cresceu 16 vezes, enquanto o número de homens que morreram nesses acidentes aumentou 13 vezes no mesmo período.

“Temos mais um motivo para defender uma conduta cada vez mais cuidadosa no trânsito e que a fiscalização seja rigorosa para salvarmos mais vidas”, enfatiza o ministro

da Saúde, Alexandre Padilha, lembrando que cerca de 80% das vítimas fatais têm entre 15 e 39 anos.

Um dos fatores preponderantes é o aumento da frota de motocicletas, meio de transporte utilizado por 10,2 mil dos 41 mil brasileiros que perderam a vida no trânsito em 2010. “Especialmente em cidades com menos de cem mil habitantes, tem aumentado o número de motociclistas, inclusive do sexo feminino, tornando as mulheres mais vulneráveis aos acidentes de trânsito”, observa Alexandre Padilha.

Outro agravante é apontado pela pesquisa Vigitel 2010 (Vigilância de Risco e Proteção para Doenças Crônicas por Inquérito Telefônico). Os dados

mostram que o percentual de homens que afirmaram ter dirigido após o consumo abusivo de álcool ainda é superior ao das mulheres – 3% contra 0,2% -, porém o consumo abusivo de bebidas alcoólicas por mulheres vem apresentando tendência de crescimento. “Embora o homem esteja mais vulnerável a este tipo de acidente porque costuma ser mais agressivo ao dirigir, as mulheres também devem ficar atentas para não associar álcool e direção”, considera a coordenadora de vigilância e prevenção de violências e acidentes do Ministério da Saúde, Marta Silva.

Além da associação entre direção e bebida alcoólica, a coordenadora lembra que o excesso de velocidade e dire-



**Ministro da Saúde, Alexandre Padilha**

ção imprudente também são fatores de risco. “Acidentes tornam-se ainda mais graves quando os motociclistas não utilizam equipamentos de proteção, como capacetes, ca-

saco com proteção, calçados apropriados (botas, sapato fechado) e ainda desrespeitam a sinalização e fazem ziguezague entre os carros”, adverte.

**“A ideia do  
MONATRAN é de  
suma importância  
para a sociedade.”**

João José dos Santos  
(Superintendente do  
DNIT/SC)



*Perspectiva do projeto do  
CET do Monatran*

# Superintendente do DNIT declara apoio ao projeto do **CET do MONATRAN**

No último dia 23 de fevereiro, o presidente do MONATRAN - Movimento Nacional de Educação no Trânsito, Roberto Alvarez Bentes de Sá, apresentou o projeto do Centro de Excelência de Trânsito da entidade ao Superintendente Regional do DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes), João José dos Santos, na sede do DNIT/SC, em Florianópolis.

Na ocasião, estavam presentes também o engenheiro Edegar Martins, Supervisor de Operações Rodoviárias do Dnit/SC e coordenador do Fórum Catarinense pela Preservação da Vida no Trânsito; e a integrante do Fórum e da FAPEU (Fundação e Amparo a Pesquisa e Extensão Universitária), Regina de Andrade.

Todos ficaram muito animados com a apresentação do projeto e se comprometeram a apoiar o MONATRAN no sentido de disseminar a importância da iniciativa e providenciar contatos com órgãos e pessoas que tenham condições de investir financeiramente no projeto, além das várias audiências já agendadas pelo presidente do MONATRAN, em Brasília e com autoridades do Estado.

Para o Superintendente João José dos Santos, a ideia do MONATRAN é de suma importância para a sociedade. “O órgão vê essa necessidade de haver uma nova educação no trânsito, uma nova formação para os futuros motoristas. Afinal, a gente vê, diariamente, que as causas dos acidentes estão diretamente ligadas a uma formação deficiente e à imprudência. É necessária uma nova geração no trânsito e esse projeto do MONATRAN é um caminho perfeito”, enfatizou Santos, que se comprometeu em dar o apoio que puder no relacionamento com os órgãos públicos, proporcionando audiências e usando seus contatos políticos para poder tornar esse sonho realidade.

**CET** - O Centro de Excelência de Trânsito é um sonho acalentado no coração da diretoria do MONATRAN há mais de uma década e, no ano passado, começou a se materializar com a cessão de uma área de 5.000 m<sup>2</sup>, dentro do Sapiens Parque, para sua construção.

O projeto estrutural e arquitetônico do CET está sob a responsabilidade do Studio Domo Arquitetura & Design, que já adequou a concepção ao Plano Diretor de Florianópolis e ao Master Plan do Sapiens Park.

No total, serão 6.362,5 m<sup>2</sup> de área construída, com um prédio linear de três pavimentos e um pavimento de garagem semi-enterrado com 85 vagas. Anexo ao prédio principal, existirá um Centro de Eventos (auditório), adornado por um belo elevador panorâmico. O pátio externo ainda contará com outras 85 vagas de estacionamento e áreas de convivência.

No prédio central, serão instalados um Centro de Desenvolvimento de Estudos e Pesquisas Tecnológicas e Científicas de Trânsito, uma Escola Pública de Trânsito, uma Escola Infantil de Trânsito, um Centro de Reciclagem de Motoristas, um Centro de Capacitação de Professores, entre outros, além da diretoria e administração do MONATRAN.

## SAPIENS PARQUE

O Sapiens é um parque de inovação onde tecnologia, meio-ambiente, arte e ciência se encontram para oferecer novos horizontes, com o objetivo de promover e fortalecer os setores econômicos que já são vocações da capital catarinense como o turístico, serviços e tecnologia, sem deixar de lado a questão ambiental e o bem estar da sociedade. Busca consolidar Florianópolis como a capital brasileira do “Conhecimento” e da “Qualidade de Vida”, construindo um ambiente com altíssima tecnologia, onde a criação de novas competências, conhecimentos e valores devem ser utilizadas como principal fator de competitividade para as empresas e instituições ali instaladas.



*Roberto Alvarez Bentes de Sá apresenta projeto do CET do Monatran no DNIT/SC*

# AGORA VAI!

## 286º aniversário de Florianópolis será comemorado com ABERTURA DA BEIRA-MAR CONTINENTAL

Sem muito alarde, depois de seis anos desde o início das obras, finalmente deve ser inaugurada a avenida conhecida como Beira-Mar Continental. Outrora tida como a solução para o problema das filas na saída da Ilha, a via agora é vista mais como um instrumento de revitalização do Estreito, especialmente por causa dos estacionamentos construídos a sua margem.

Concluída no final do ano passado, depois de entraves com desapropriações e problemas com licenças ambientais, a avenida só não foi aberta em definitivo para o trânsito por causa da demora na chegada dos 32 semáforos, que farão a sinalização da via.

Para variar, mais uma daquelas desculpas esfarrapadas que pela “enésima” vez, fizeram ser adiada a tão badalada inauguração. Aliás, a questão já está tão saturada que a Prefeitura de Florianópolis nem fala mais em “inauguração”,



chama apenas de “abertura”.

A mudança do trânsito, envolvendo a inversão de sentido da Rua Fúlvio Aducci, que obrigaria os carros a circularem pela nova avenida também foi cancelada, para a alegria dos moradores do Bairro Balneário, que teriam um fluxo enorme de veículos despejado em sua vizinhança,

**Luiz Américo Medeiros,  
Secretário de  
Obras**



assim como para a satisfação dos comerciantes do Bairro Estreito, que já estavam imaginando os prejuízos.

Quanto ao projeto paisagístico da via, não deve existir

nada mais além das palmeiras e árvores já plantadas em alguns canteiros da avenida e a grama que, finalmente, parece estar ganhando corpo.

Segundo o Secretário de

Obras, Luiz Américo Medeiros, como a urbanização da via não estava prevista neste contrato, bancos, pergolados e o prometido espaço de lazer no final da avenida devem ficar sob a responsabilidade da próxima gestão.

**Histórico** - A ordem de construção da Avenida Beira-Mar Continental foi dada em 2004 e a previsão era de que ficaria pronta em três anos. No entanto, as obras só tiveram início dois anos depois e ainda enfrentaram diversos entraves com desapropriações e licenças ambientais. Finalmente, neste 286º aniversário da capital catarinense, a via com 3,5 quilômetros de extensão deve ser aberta ao tráfego de veículos.

Para o futuro, a ideia é criar uma conexão entre a Beira-Mar Continental e a BR-282 (Via Expressa), para desafogar o trânsito da região. Outros mais otimistas falam em estender a via até a BR-101.

## Totem do Movimento Chega de Acidentes é inaugurado na Capital Catarinense

Fernando Salazar



**Equipamento vai divulgar o número de vítimas de acidentes de trânsito no Brasil. Atualização será feita automaticamente com o banco de dados do Ministério da Saúde.**

Com o objetivo de chamar a atenção da sociedade e das autoridades para o grande número de fatalidades no trânsito, o movimento Chega de Acidentes iniciou, no ano passado, a instalação de totens com um contador que estima o número de vítimas de acidentes de trânsito.

Os alvos iniciais são as capitais brasileiras e, no último dia 16 de fevereiro, chegou a vez de Florianópolis. O totem foi instalado por tempo indeterminado em frente à Associação Catarinense de Medicina, às margens da rodovia SC-401, alertando aos motoristas sobre a quantidade de mortes que o trânsito causou desde 2009, que totaliza cerca de 90 mil vítimas fatais nestes dois anos.

A instalação dos totens é

uma das ações que fazem parte do Movimento Chega de Acidentes, em linha com a Década de Ações para a Segurança Viária, instaurada pela ONU, que teve início oficial em 11 de maio de 2011. Em Santa Catarina, a Sociedade Brasileira de Ortopedia e Traumatologia (SBOT-SC) será responsável pela manutenção do equipamento. Os dados quanto ao número de vítimas são do Ministério da Saúde, e o impacto econômico é fornecido pelo Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) e são atualizados de hora em hora. Um abaixo-assinado pela redução da violência no trânsito está disponível no site [chegadeacidentes.com.br](http://chegadeacidentes.com.br)

**Ação** - O Movimento Chega de Acidentes foi criado em 2009, pela ABRAMET (Asso-

ciação Brasileira de Medicina de Tráfego), AND (Associação Nacional dos Departamentos de Trânsito), ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos), e CESVI BRASIL (Centro de Experimentação e Segurança Viária).

A Seguradora Líder DPVAT, responsável pela administração do seguro DPVAT (que indeniza vítimas de acidentes de trânsito no país), além de apoiadora do movimento, ajudou a viabilizar a criação dos totens. “Acreditamos que a divulgação de estatísticas como essas tem a importância de dar conhecimento e alertar as autoridades e a sociedade em geral para a importância do tema”, aponta o diretor-presidente da Seguradora Líder DPVAT, Ricardo Xavier.



# JUDICIÁRIO

## STJ adia julgamento sobre aplicação de outras provas além do bafômetro para atestar embriaguez

A Terceira Seção do STJ (Superior Tribunal de Justiça) adiou, na sessão do dia 08 de fevereiro, o julgamento de um recurso especial que poderia definir a inclusão de outros meios de prova legítimos para confirmar a embriaguez de motoristas, além do bafômetro. O desembargador Adilson Macabu pediu vista do processo pois argumentou que precisaria de mais tempo para analisar o caso. Não há previsão para o retorno do julgamento à pauta. O voto do relator, Marco Aurélio Bellizze, foi na mesma direção do Ministério Público Federal, que defende o uso de outros instrumentos além do bafômetro. “A prova de embriaguez ao volante deve ser feita preferencialmente por meio de exames técnicos, quer seja o etilômetro [bafômetro] ou o exame de sangue, sendo, todavia, ser suprida por outros meios legais, como o exame clínico ou mesmo a prova testemunhal notadamente quando o estado de embriaguez for tão evidente que não há dúvida de que a quantidade mínima de 6 decigramas de álcool por litro de sangue tenha sido ultrapassado”, afirmou o relator.

O voto foi acompanhado pelo ministro Vasco Della Giustina. Ainda faltam seis votos, incluindo o da presidente da Terceira Seção, a ministra Maria Theresa de Assis Moura, que terá de votar em caso de empate.

O Ministério Público Federal já deu parecer favorável ao recur-



**Ministro Marco Aurélio Bellizze**

so e sustenta que outros recursos, como testemunhas e exames clínicos, por exemplo, podem confirmar que o motorista estava bêbado ao volante.

Até a edição da Lei Seca, em 2008, o Código de Trânsito Brasileiro aceitava a prova testemunhal e o exame clínico como provas, mas com mudança na legislação passou a ser considerado o percentual de concentração de álcool - seis decigramas por litro de sangue para comprovar a embriaguez - atestada pelo bafômetro.

Como há inúmeros recursos semelhantes esperando julgamento, o STJ elegeu um deles como representativo para os demais.

O caso em discussão se refere ao MPDFT (Ministério Público do Distrito Federal e Territórios) que se opõe a uma decisão do Tribunal de Justiça local, que beneficiou um motorista que não se submeteu ao teste do bafômetro.

O condutor se envolveu em um acidente de trânsito, foi preso e encaminhado ao Instituto Médico Legal, onde se comprovou o

estado de embriaguez - dentre 11 itens examinados, o motorista apresentava sete deles. O acidente ocorreu em março de 2008, período anterior a vigência da Lei Seca, de junho do mesmo ano. Como resultado, ele conseguiu trancar a ação penal ao alegar que não ficou comprovada a concentração de álcool exigida pela nova norma.

Na ocasião, o TJ avaliou que a Lei Seca seria mais “benéfica ao réu”, por impor critério mais rígido para a verificação da embriaguez, mas, sem coleta de prova da época, não teria como continuar com o caso.

Nos últimos quatro anos, os tribunais receberam outros recursos em casos que debatem a legalidade do uso do bafômetro, uma vez que a Constituição Federal resguarda as pessoas de não se autoincriminarem e não produzirem provas contra si - o que permite que o motorista se recuse a fazer o teste do bafômetro.

Tudo isso torna ainda mais difícil a responsabilização de condutores envolvidos em acidentes depois de beberem.

A decisão poderá unificar o entendimento do STJ sobre o tema e servir de orientação para os juízes de todo país, apesar de não ser vinculante, ou seja, os tribunais de 1ª e 2ª instâncias não são obrigados a seguir a decisão porque são autônomos. O parâmetro, contudo, pode ser estabelecido para a solução de outros casos.

## AGU pede que contas no Twitter que avisem sobre blitzes sejam suspensas

A Justiça Federal de Goiás vai ter de decidir se os motoristas goianos podem usar o Twitter para avisar sobre a existência de blitzes no trânsito. Na ação, a Advocacia Geral da União (AGU) pede que o Twitter suspenda imediatamente as contas que alertam sobre a localização de radares.

Para a AGU, a blitz no trânsito é necessária para reduzir o número de acidentes e combater a prática de crimes como furto de veículos, porte ilegal de armas e tráfico de drogas. Segundo o órgão, o aviso aos motoristas pelo Twitter coloca em risco a eficácia dessas operações, agredindo

a vida, a segurança e o patrimônio das pessoas.

**Justiça Federal em Goiás vai julgar a ação que multa em R\$ 500 mil quem descumprir medida**

“A ação judicial atendeu a uma necessidade de assegurar a efetividade da atuação fiscalizatória da Polícia Rodoviária Federal”, afirmou o procurador-chefe da União em Goiás, Celmo Ricardo Teixeira da Silva.

A AGU sustenta que o uso do Twitter para fazer os alertas viola artigos dos códigos Penal e de Trânsito Brasileiro. Na eventualidade de o pedido ser aceito, a AGU pede que seja estabelecida uma multa diária de R\$ 500 mil para quem descumprir-la.

## Policia demitido por não apreender veículo irregular consegue reintegração

O Superior Tribunal de Justiça (STJ) concedeu a ordem em mandado de segurança a um policial rodoviário federal demitido por deixar de apreender veículo que estava sem o licenciamento anual obrigatório.

A Primeira Seção considerou que o ato que impôs a pena de demissão foi desproporcional e fugiu da razoabilidade, razão pela qual o policial deve ser reintegrado ao cargo, com ressarcimento de vencimentos e demais vantagens.

A demissão ocorreu em julho do ano passado por ato do ministro da Justiça, que considerou que a atitude do policial se enquadraria nas infrações disciplinares previstas nos artigos 116, inciso I e III, 117, inciso IX, e 132, inciso IV, da Lei 8.112/90. Os fatos apurados em relação ao policial são baseados na transgressão ao artigo 230, inciso V, da Lei 9.503/90, e no artigo 3º, XLVII, da Portaria 1.534.

O policial aplicou ao condutor multa pela falta do uso do cinto de segurança, quando deveria também apreender o veículo, por não estar devidamente licenciado. O policial teria se rendido aos argumentos do condutor de que a apreensão do veículo o impediria de transferir seu domicílio eleitoral.



Segundo o ministro Mauro Campbell (foto acima), relator do processo, apesar de o policial ter falhado ao descumprir com o dever de lavrar auto de infração quando da abordagem do veículo, não há prova de que ele tenha recebido vantagem pessoal ou proporcionando vantagens a terceiros.

O parecer da comissão disciplinar instituída para apurar os fatos no âmbito da Polícia Ro-

doviária Federal assinalou que não houve tentativa por parte do policial de obter vantagem com a liberação.

**Bons antecedentes** - No mandado de segurança impetrado no STJ, o policial alegou que não se valeu do cargo para obter proveito pessoal em detrimento da dignidade da função pública, e essa teria sido sua única falta funcional. Ele sustentou que houve violação dos princípios da proporcionalidade e da razoabilidade, que deveriam ser aplicados ao caso, tendo em vista possuir bons antecedentes na corporação.

A comissão processante instaurada para apurar a conduta irregular, bem como a Corregedoria Regional da 20ª Superintendência da Polícia Rodoviária Federal e a Corregedoria-Geral do Departamento de Polícia Rodoviária Federal emitiram parecer pela aplicação de pena de suspensão.

A pena de suspensão sugerida pela comissão estava baseada no artigo 116, inciso III, da Lei 8.112 e no artigo 3º, XLVII, do regulamento disciplinar do Departamento de Polícia Rodoviária Federal. A consultoria jurídica do Ministério da Justiça, contudo, entendeu que o ato feriu a moralidade administrativa e recomendou a aplicação do artigo 132, *caput*, incisos IV e XIII, da Lei 8.112, bem como os artigos 116, incisos I e III, 117, inciso IX, e 132, inciso IV, da mesma lei, o que culminou na demissão.

De acordo com a Primeira Seção do STJ, a autoridade não precisa ficar presa às conclusões tomadas pela comissão processante. Porém, a discordância deve ser devidamente fundamentada em provas convincentes que demonstrem, sem nenhuma dúvida, a prática da infração capaz de justificar a demissão.

No caso, segundo o ministro Campbell, a autoridade apontada como coautora não indicou outra evidência fática concreta que justificasse a exacerbção da pena de suspensão anteriormente sugerida.



# Senado aprova o uso obrigatório dos faróis acesos em rodovias

LEGISLATIVO

A Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) do Senado aprovou, no último dia 15 de fevereiro, projeto de lei que torna obrigatório trafegar com faróis baixos ligados durante o dia em rodovias e túneis iluminados. Votada em caráter terminativo, a matéria segue agora para análise da Câmara dos Deputados. Se o projeto for aprovado sem alterações na outra Casa, seguirá à sanção presidencial e terá um prazo de 100 dias para entrar em vigor.

“O uso de faróis acesos no período diurno é um elemento fundamental para a segurança do trânsito, porquanto antecipa a visualização do veículo a uma distância maior, alertando o motorista sobre situações de risco e permitindo-lhe agir preventivamente para evitar

acidentes”, argumentou, na exposição de motivos, o autor do projeto, Eunício Oliveira (PMDB-CE).

O parlamentar acrescentou que já há uma recomendação do próprio Conselho Nacional de Trânsito (Contran) sobre essa necessidade. No entanto, Eunício Oliveira ressaltou a necessidade de transformar essa “recomendação” em norma legal, a ser incorporada no Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Para o presidente do MONATRAN – Movimento Nacional de Educação no Trânsito, Roberto Alvarez Bentes de Sá, a obrigatoriedade dos faróis acesos será um grande avanço para a segurança viária. “Estudos revelam que os faróis acesos proporcionam 60% mais visibilidade, por se



Senador Eunício Oliveira, autor do projeto.

constituírem em um prolongamento físico do veículo, já que os facho dos faróis podem ser vistos a três quilômetros de distância, alertando quanto à sua aproximação e manobras”, revela Bentes, acrescentando ainda que este aumento de

visibilidade diminui os riscos que potencializam os acidentes de trânsito. “Cerca de 60% dos acidentes ocorrem durante o dia e o simples fato de acender os faróis neste período deve proporcionar acidentes 69% menos graves”, conclui.

## Governo quer enquadrar motoristas na Lei Seca mesmo sem bafômetro

O ministro da Justiça, José Eduardo Cardozo, afirmou que o governo federal estuda com o Congresso Nacional modificar a Lei Seca de forma que os motoristas com sinais de embriaguez possam ser enquadrados



Ministro José Eduardo Cardozo

mesmo sem fazerem o teste do bafômetro.

Segundo Cardozo, o Ministério da Justiça procura desenhar uma “alternativa que possa ser aprovada rapidamente” pelo Congresso a fim de se “aperfeiçoar a lei”.

De acordo com o ministro, o estado de embriaguez poderia ser “provado por quaisquer das provas emitidas em estado de direito, como testemunha, filmagens e outras”.

O governo quer retirar o limite de teor alcoólico permitido atualmente. O motorista que deseje provar que não bebeu terá de se submeter ao bafômetro, o

por não se submeterem ao teste do bafômetro porque a Constituição Federal prevê que ninguém é obrigado a produzir prova contra si mesmo.

“A lei é boa, mas é necessário superar problemas que possam alimentar a sen-

sação de impunidade. A ideia nossa é modificar a lei para que a sensação de impunidade que volta novamente fazer com que as pessoas se sintam livres para beber e dirigir possa ser combatida”, disse.

Segundo Cardozo, o Ministério da Justiça procura elaborar um texto em conjunto com os parlamentares que possa ser consensual tanto na Câmara quanto no Senado. Os senadores aprovaram em novembro um projeto de lei que deixou em aberto a gradação alcoólica máxima permitida. O texto seguiu para a Câmara.

que “inverte a lógica da lei”, segundo o ministro.

“Não vamos colocar a dosagem limite como regra de demonstração. A ideia é dizer que aquele que dirigir embriagado incorrerá em crime. Isso pode ser provado por quaisquer provas emitidas em direito. E claro, a pessoa que quiser demonstrar às autoridades policiais que não está embriagado terá o direito de provar o contrário fazendo o teste do bafômetro. Ou seja, inverter a lógica da lei”, explicou Cardozo.

A intenção é eliminar a sensação de impunidade, disse o ministro. Atualmente, motoristas podem optar

## Blairo Maggi propõe Regulamentação das GUARDAS MUNICIPAIS

As guardas municipais poderão ser regulamentadas por lei federal. É o que propõe o senador Blairo Maggi (PR-MT) no Projeto de Lei do Senado (PLS) 751/2011.

A matéria está em análise na Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ), onde tramita em caráter terminativo. 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. Ele somente será votado pelo Plenário do Senado se recurso com esse objetivo, assinado por pelo menos nove senadores, for apresentado à mesa. Após a votação do parecer da comissão, o prazo para a interposição de recurso para a apreciação da matéria no Plenário do Senado é de cinco dias úteis.

O projeto regulamenta as funções, atribuições e normas de organização básica das guardas municipais. De acordo com o texto, as guardas terão ações prioritariamente preventivas. Entre as competências previstas, estão ações como vigiar e zelar pelo patrimônio municipal e educar e organizar a fluidez do trânsito. Também estão previstas ações de

colaboração com a defesa civil e com a política militar do estado, inclusive em caso de policiamento ostensivo.



Na justificativa do projeto, Blairo Maggi (foto acima) diz “que, nos últimos anos, a criação de guardas municipais tem sido uma política de muitos governos, porém sem uma padronização e controle, uma vez que não existe uma lei federal regulando este importante órgão de apoio a segurança pública”. O senador lembra que mais de 700 municípios brasileiros já possuem guardas municipais.

Para Blairo, é preciso regular a organização das guardas municipais em todo o país. “Bem estruturadas, as guardas municipais poderão prestar um atendimento de qualidade que, com certeza, refletirá no sentimento de segurança da sociedade”, argumenta.

# Contran adia exigência de placas refletivas em veículos

**Medida deveria entrar em vigor em janeiro; placas de motos também terão de ser maiores**

O Conselho Nacional de Trânsito (Contran) alterou o prazo para a vigência da resolução que passa a exigir de veículos novos placas e tarjetas com películas refletivas, para torná-la mais visível à noite.

A determinação, que pas-

saria a vigorar a partir de 1º de janeiro de 2012, foi adiada para 1º de abril. Atualmente, essas películas são facultativas para os veículos e obrigatórias para motos.

Também foi adiada para o mesmo período a exigência do

aumento da placa das motos novas ou das que forem transferidas de município.

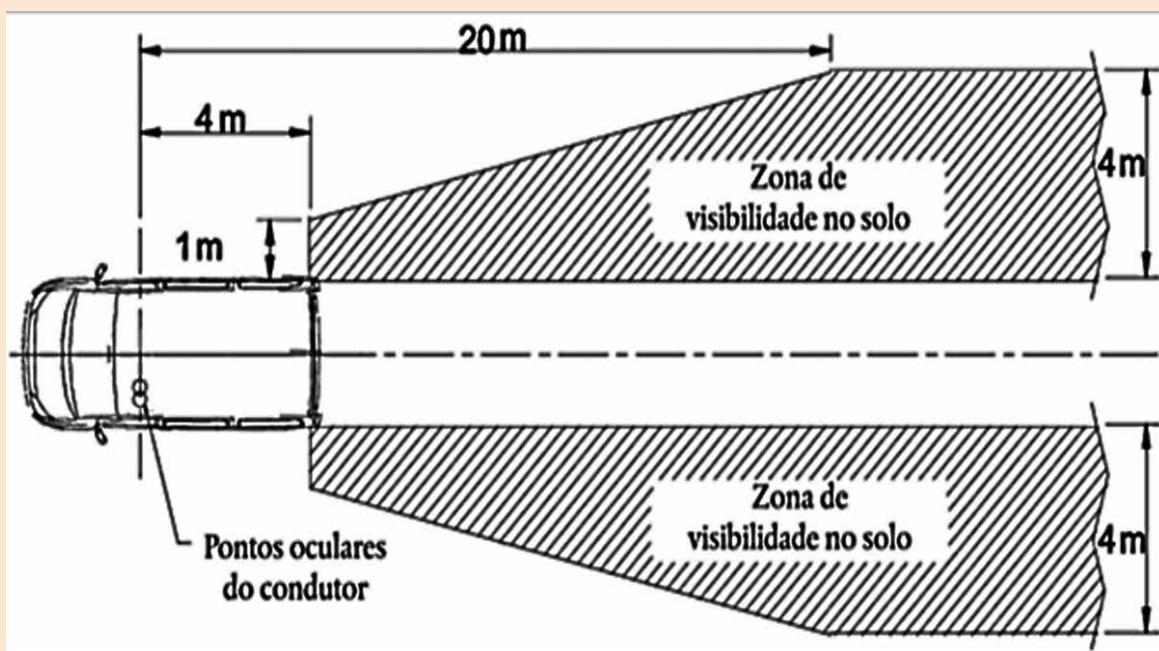
O texto prevê que a altura das placas passe de 13,6 cm para 17 cm e o comprimento de 18,7 cm para 20 cm. Com isso, aumenta também o tama-

nho de letras e números (com exceção da cidade de origem): de 4,2 cm para 5,3 cm de altura - quase do tamanho das placas de automóveis.

O objetivo, em ambos os casos, é melhorar a fiscalização. Segundo o Contran, não

haverá aumento no preço das placas.

Os demais veículos com placa de identificação em desacordo com as especificações de dimensão, película refletiva, cor e tipologia deverão adequar-se até o fim do ano.



## Por segurança, veículos terão mudança nos retrovisores

Desde 1º de janeiro de 2012, os espelhos retrovisores instalados nos automóveis e utilitários zero-quilômetro nacionais devem seguir uma nova resolução do CONTRAN - Conselho Nacional de Trânsito (número 226/07) inspirada nas normas de segurança vigentes na Europa. A alteração amplia o campo de visão em largura e altura, aumentando a segurança em ultrapassagens, mudanças de faixa ou ao sair e entrar em vagas paralelas.

De acordo com a legislação, o motorista

deve ser capaz de enxergar uma faixa de estrada com quatro metros de largura em ambos os lados, a partir de 20 metros atrás dos pontos oculares do condutor. Além disso, na região mais próxima, deve-se ter visibilidade lateral mínima de um metro, de quatro metros para trás, também nos dois lados do veículo, conforme figura abaixo.

Para aumentar o campo de retrovisão e evitar que o espelho se torne grande demais, a solução mais comum é a adoção de lentes convexas.

## Univali abre ambulatório especializado em vítimas do trânsito

**O objetivo, além de reabilitar os pacientes, é desempenhar ações socioeducativas**

A Universidade do Vale do Itajaí (Univali) decidiu criar um ambulatório especial para vítimas de acidentes de trânsito. A implantação da unidade surgiu a partir da análise do número de atendimentos na Clínica de Fisioterapia da universidade, que apontou: 70% dos pacientes são originados de acidentes de trânsito. O objetivo, além de reabilitar os pacientes, é desempenhar ações socioeducativas para prevenção de acidentes e conscientização sobre cuidados no trânsito. O ambulatório já está em funcionamento e conta com cinco fisioterapeutas, além do apoio de universitários. O atendimento é pioneiro na região e recebe pessoas do sistema público de saúde de Itajaí, Camboriú, Penha, Navegantes, Itapema,

Porto Belo, Bombinhas, Luís Alves e Ilhota. "Muitas pessoas atendidas na clínica são reinidentes, especialmente motoqueiros. Além de serem os casos mais graves, as vítimas de acidentes com motos correspondem a 98% dos atendimentos do ambulatório", explica Ana Lígia Oliveira, fisioterapeuta e coordenadora do ambulatório de acidente de trânsito. Segundo Oliveira, as fraturas nas pernas e as amputações são as duas principais lesões causadas por acidentes nas ruas. A reabilitação, realizada com o acompanhamento dos fisioterapeutas, tenta minimizar sequelas como perda de força muscular e dos movimentos. O ambulatório conta com o apoio de alunos do curso de Psicologia.

# EUA

## Carros agora vêm com Facebook e Twitter

As montadoras americanas, despreocupadas com regras mais rígidas sobre a distração no trânsito, estão acumulando novas tecnologias em seus veículos, desde telas de 17 polegadas no painel até serviços que acessam o Facebook e compram ingressos de cinema on-line.

Com os consumidores cada vez mais colados aos seus aparelhos eletrônicos e acostumados com um fluxo constante de informação, as montadoras estão lançando o que chamam de “carro conectado”. Esses veículos podem fazer de tudo, desde reservar lugares num restaurante até mostrar mensagens do Twitter — tudo isso a cem quilômetros por hora.

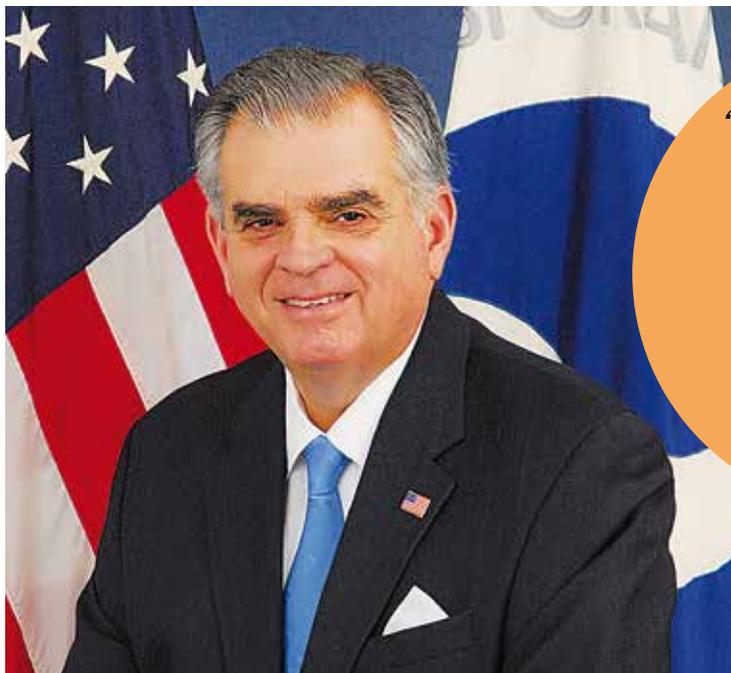
E há outras novidades a caminho: *Software* para os carros com aplicativos feitos para o iPhone e o Android devem chegar ao mercado em breve.

As novas tecnologias de conexão estão ganhando importância para as montadoras, cada vez mais interessadas em

atrair motoristas mais jovens, que em vários mercados maduros, como os EUA, estão optando por não ter carro.

A General Motors Co. vai lançar no segundo trimestre um painel de oito polegadas com tela de toque para aplicativos, navegação na web e música on-line, que pode ser ativado por voz, toque na tela ou controles no volante. A Ford Motor Co. já permite que os motoristas enviem e recebam mensagens via Twitter e ouçam música on-line por meio da sua tecnologia Sync. Os novos Mercedes-Benz que serão lançados no segundo trimestre vão acessar o Facebook e fazer pesquisas no Google. Quem dirigir um desses Mercedes não poderá digitar textos enquanto o carro está se movimentando, mas frases pré-gravadas podem ser selecionadas com um clique.

As montadoras dizem que as funções desses sistemas que permitem comandá-los por voz, deixando as mãos livres,



Ray LaHood (secretário dos Transportes dos EUA)

são seguras — ou, pelo menos, mais seguras do que permitir ao motorista procurar um número teclando na lista de contatos do celular, para iniciar uma chamada ou mandar uma mensagem de texto. Elas vêm argumentando com os reguladores que se pode conseguir mais segurança com comandos de voz e funções

embutidas no volante.

Para o diretor de marketing da divisão norte-americana da coreana Kia Motors Corp, Michael Sprague, não é possível impedir essa evolução. “Os clientes vão continuar a usar o celular enquanto dirigem, e tudo o que podemos fazer, como fabricantes, é oferecer o que eles estão pedindo e dar aos recursos o máximo de segurança.”

Já Rob Reynolds, diretor executivo da FocusDriven - grupo de prevenção da distração ao volante, disse que um recurso “com mais segurança” não é a mesma coisa que um recurso “seguro”. “A atitude das montadoras é tornar a distração ao volante mais segura do que nunca”, disse Reynolds, cuja filha de 16 anos morreu em um acidente causado por um motorista distraído. “Eles estão colocando um filtro bem grande no cigarro, de modo que vai levar mais tempo para matar o usuário.”

As montadoras apontam para estudos, inclusive um feito por pesquisadores do Instituto de Transportes da Universidade Estadual da Virgínia que mostram que falar ao celular aumenta o risco de um acidente ou quase-acidente em 1,3 vez, enquanto teclar um

**“Eles estão colocando um filtro bem grande no cigarro, de modo que vai levar mais tempo para matar o usuário.”**

(Rob Reynolds, diretor executivo da FocusDriven)

número no aparelho aumenta o risco 2,8 vezes. Enviar mensagens de texto aumenta em 20 vezes a probabilidade de alguém se envolver em um acidente ou quase acidente.

Esses dados, obtidos através de centenas de horas de monitoramento por câmeras das pessoas dirigindo no dia-a-dia, levaram as montadoras e o governo à conclusão de que as atividades com “mãos livres” são seguras. Outros estudos, inclusive um feito por Michael Strayer, pesquisador da Universidade de Utah, mostram que falar ao telefone, seja com as mãos livres ou não, é igualmente perigoso. A maioria dos novos sistemas eletrônicos nos carros têm controles por tela sensível ao toque.

Telefonar com as mãos livres enquanto se dirige “não é o grande problema dos motoristas dos EUA”, disse o secretário dos Transportes do país, Ray LaHood, depois que uma proposta feita em dezembro pelo Conselho Nacional de Segurança nos Transportes pediu uma proibição total do uso de celulares pelos motoristas. Outro grupo, a agência do governo de segurança nas estradas, ou NHTSA, está estudando a distração cognitiva causada pelas novas tecnologias, e deve divulgar um relatório no fim do ano.

## Como será o trânsito no Brasil em 2050?

Apenas 27% dos brasileiros acreditam que o trânsito estará melhor em 2050. Foi o que apontou uma pesquisa realizada pela OThink, consultoria de gestão de negócios, entre setembro e outubro de 2011, com cerca de mil pessoas de todo o país. O estudo apontou também que mais da metade dos entrevistados (57%) acredita que o trânsito piorará, 5% creem que não haverá mudança e 11% não souberam responder.

Os respondentes da região Sudeste são os mais pessimistas, 60% acredita que ocorrerá uma piora no trânsito enquanto que 22% sonham com sua melhora. Já a região Nordeste é a mais otimista. Além de 33% das pessoas acreditarem que o trânsito será melhor, o índice de pessoas que acredita em sua piora é menor (53%).

Comparando as respostas entre homens e mulheres, percebe-se que os respondentes do sexo masculino são menos pessimistas (30% dos homens acreditam que haverá uma melhora e apenas 54% acreditam que haverá uma piora) enquanto que as mulheres são mais pessimistas (apenas 25% das pessoas acreditam que haverá uma melhora e 60% acreditam que haverá uma piora).

Quanto às classes sociais, a mais alta (A) é mais pessimista em relação ao trânsito nas grandes cidades, apesar de 28% acreditarem que haverá uma melhora 62% acreditam que esse quesito irá piorar até 2050. A classe C por outro lado é a mais otimista 27% acreditam que o trânsito irá melhorar e 53% que irá piorar.

## CARTAS

**Juventude Inválida**

“Bastante forte a abordagem da Palavra do Presidente da edição de janeiro. No entanto, necessária. De fato, além da tragédia em si, é preocupante avaliarmos as consequências econômicas de toda esta carnificina. Quem sabe agora, o governo acorde e resolva agir de forma mais eficiente.”

**Alysson Rodrigues – Brasília/DF**

**INSS x Infratores**

“Correndo o risco de ter perdas financeiras ainda maiores, é provável que os motoristas infratores pensem duas vezes antes de dirigir sob o efeito do álcool ou arriscar manobras mirabolantes no trânsito. Não bastasse a dor pela morte de um ente querido, mesmo que não conheçamos a vítima, nós como Nação, acabamos perdendo também.”

**Helena Winter – São Paulo/SP**

**Joinville**

“Estamos muito felizes com os investimentos do Governo do Estado visando à melhoria da mobilidade urbana em nossa cidade. Afinal, como a maior cidade do Estado, Joinville precisa da atenção de nossos governantes para que a situação no trânsito não se torne insustentável, como temos visto acontecer em nossa capital.”

**Diego Gonçalves – Joinville/SC**

**Celular e direção, nem pensar!**

“Achei muito interessante o artigo do Dr. Jose Roberto Dias. Confesso que, muitas vezes, me utilizei da tecnologia Bluetooth acreditando que não teria as minhas habilidades, ao volante, atrapalhadas. Triste ilusão! Felizmente, fui esclarecido do contrário e agora me esforçarei para mudar meus hábitos. Celular e direção, nem pensar!”

**Jonas Mazzo – São José/SC**

**Aplicativo do Celular**

“Vi a entrevista do conselheiro do MONATRAN, Jose Roberto Dias, concedida ao Jornal do Almoço sobre o aplicativo que evita o recebimento de telefonemas enquanto o motorista dirige e apreciei muito! Como bem observou o doutor: sempre existiu tal dispositivo! É só apertar o botão desligar. Parabéns pelas sábias palavras!”

**Patrícia Fuckner – Florianópolis/SC**

**Política e Mobilidade**

“Muito pertinentes as observações do Dr. Ildo Rosa! Sem dúvida, é essencial a participação efetiva do eleitorado na discussão da mobilidade. Infelizmente, porém, muitos se abstêm de sua responsabilidade, com a desculpa de que não gostam de política. No entanto, já que vivemos num estado democrático, não temos como fugir de nosso dever. E é nessa época eleitoral que temos as maiores chances de conseguirmos melhorias significativas. Vamos acordar minha gente!”

**Alice Viegas – Campo Grande/MS**

**Transporte Marítimo**

“Essa falta de interesse pelo Transporte Marítimo por parte dos demais prefeitos da Grande Florianópolis já está vergonhosa. É um absurdo que eles não queiram somar forças com o prefeito de Palhoça ou, simplesmente, se omitam de qualquer opinião e esforço. Além disso, tenho certeza de que, depois que o sistema estiver funcionando, eles vão querer aparecer como se sempre estivessem participando do processo.”

**Luca Meurer – Florianópolis/SC**

**MONATRAN**

“Quero aqui externar meu contentamento com a atuação do MONATRAN – Movimento Nacional de Educação no Trânsito. Como se já não bastasse sua luta em prol da educação e seu projeto de construção do Centro Educacional de Trânsito, sua diretoria não se eximi de lutar em prol de algo mais amplo, como a consciência política da população e a cobrança de ações eficientes por parte do poder público em prol da mobilidade urbana e um trânsito mais seguro. Parabéns!”

**Luciana Meira – Florianópolis/SC**

**Trânsito x Dengue**

“Gostei demais da abordagem do Dr. Dirceu Junior, da ABRAMET, em seu artigo. Verdaderamente, o governo fecha os olhos para a doença epidêmica no trânsito. Um absurdo! Especialmente vislumbrado graças a categoria do articulista.”

**Joana Gusmão – Rio de Janeiro/RJ**



# Pais devem checar se veículo escolar tem tacógrafo

A função do tacógrafo é registrar as velocidades desenvolvidas pelo veículo, os tempos de parada, as distâncias percorridas e freadas bruscas, entre outras informações sobre o percurso. Esses dados são registrados de forma contínua em um disco diagrama que possui capacidade de 24 horas ou sete dias, de acordo com o modelo escolhido.

Por suas características, o disco diagrama registra de forma inalterável todas as informações, de maneira que qualquer alteração se torna facilmente perceptível. Os dados registrados pelo tacógrafo permitem uma reconstituição da viagem. Dessa forma, é possível obter informações sobre o comportamento do motorista durante o trajeto e pode-se, então, atuar preventivamente quando possíveis irregularidades são constatadas. Em caso de acidente, o disco diagrama armazena informações relevantes sobre as circunstâncias do fato ocorrido. Além disso, os laudos periciais, gerados a partir dos mesmos, são aceitos judicialmente.

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) prevê que os veículos escolares, os de carga com peso total bruto (PBT) acima de 4.536 kg e os de transporte de passageiros com mais de 10 lugares devem ser equipados com o tacógrafo. Caso não sejam ou o aparelho esteja funcionando de maneira incorreta, o condutor comete

infração grave (R\$ 127,69 e cinco pontos na carteira de habilitação) e pode sofrer medidas administrativas de retenção do veículo para regularização.

A vistoria dos veículos escolares, a qual inclui o tacógrafo, é realizada pelos órgãos de trânsito dos municípios ou por convênio com os órgãos estaduais.

O Inmetro (Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial) exige a checagem periódica do instrumento para que o veículo obtenha o Certificado de Verificação do Tacógrafo, documento expedido pelo órgão, que comprova que o aparelho está em perfeitas condições. Em caso de dúvidas, basta consultar o site do Inmetro ([www.inmetro.rs.gov.br/cronotacografo](http://www.inmetro.rs.gov.br/cronotacografo)).

A fiscalização do tacógrafo está a cargo dos órgãos executivos do Sistema Nacional de Trânsito, conforme definido em resolução do CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito), do Inmetro e de seus órgãos delegados, os IPEM's. Os veículos de transporte escolar também estão sujeitos à fiscalização dos órgãos municipais de transporte e de trânsito.



## ESPAÇO LIVRE

Marco Antônio Zanfra \*



## Simple e obrigatória, seta é pouco usada no trânsito

**S**e você é daqueles motoristas que se irritam quando outro veículo corta sua frente sem indicar antecipadamente com a seta a manobra que pretendia fazer, provavelmente vai ficar mais irritado ainda ao descobrir que apenas 0,04% das multas no Estado em 2011 foram destinadas a esse tipo de infração. Dados do sistema Detran indicam que durante todo o ano, num universo de 1.973.667 autuações emitidas, somente 834 referiram-se à infração ao artigo 196 do Código de Trânsito Brasileiro, que pune quem “deixar de indicar com antecedência, mediante gesto regulamentar de braço ou luz indicadora de direção de veículo, o início da marcha, a realização da manobra de parar o veículo, a mudança de direção ou de faixa de circulação”. Foi a 120ª colocada no *ranking* de infrações mais cometidas no ano.

O não uso da seta custa R\$ 127,69 de multa e vale cinco pontos na carteira. É uma infração grave, embora não pareça assim para a fiscalização, se confrontarmos o que vemos nas ruas com o que verificamos nos registros do órgão de trânsito. Os órgãos fiscalizadores admitem a baixa eficiência. “É uma infração de difícil visualização”, justifica o inspetor Luiz Graziano, chefe de comunicação social da Polícia Rodoviária Federal. “É uma autuação que precisa ser precedida de abordagem, por seu caráter necessariamente educativo”, complementa Alberto Szupka Martins, gerente de trânsito da Guarda Municipal de Florianópolis.

Com palavras diferentes e cheios de entrelinhas, os dois admitiram que não há carga maior de atenção em relação a essa

infração porque ela parece ter “menor poder ofensivo”, em vista de tantas barbaridades cometidas no trânsito. Em resumo: há infrações mais importantes, em termos de prioridade.

Para especialistas, o não uso da seta, um instrumento “tão simples e tão valioso”, é um “mau hábito” que poderia não existir se o curso de formação de condutores fosse adequado. “Se o candidato à habilitação fosse bem orientado pelo instrutor, adquiriria automaticamente o hábito (de usar a seta). Mas eu já vi aluno não acioná-la durante a aula e o instrutor não dar a mínima”, relata Roberto Alvarez Bentes de Sá, presidente do MONATRAN - Movimento Nacional de Educação no Trânsito. “Durante o curso, o aluno deveria aprender que o uso eficiente, correto e consciente da seta é a melhor forma de praticar a direção cidadã, a direção defensiva. Mas isso não ocorre, porque a maioria das nossas auto-escolas são caras e deficientes, com ensino de quinta categoria”, analisa o professor José Roberto de Souza Dias, ex-diretor do Departamento Nacional de Trânsito (Detran) e um dos “pais” do atual Código de Trânsito.

O instrutor Talles Luiz Fernandes, da Direção Segura – uma escola para motoristas habilitados que não dirigem por razões várias, como medo, por exemplo – não atribui a culpa aos centros de formação de condutores, mas à própria legislação, que destina pouco tempo às aulas práticas de direção. “Vinte horas/aula é muito pouco para você tentar incutir alguma coisa na cabeça dos alunos. Nesse período, eles estão mais preocupados em coordenar ações

básicas, como pisar na embreagem, mudar a marcha, pisar no freio”, diz. “Os cursos de meus alunos, que já são habilitados, duram em média 20 horas/aula; para os que estão crus em relação ao volante, deveria ser obrigatório pelo menos 30, 40 horas/aula.”

### PEDESTRE

O uso da seta também é fundamental na orientação dos pedestres. “O motivo da sinalização é mostrar a intenção do condutor. E o fato de mostrar a intenção é muito importante para a convivência dentro do espaço público. O pedestre também tem de saber se o veículo vai parar, se o veículo vai entrar, para ele tomar suas próprias decisões em segurança. Se o pedestre não sabe a intenção do motorista, como ele pode ordenar suas próprias intenções?”, questiona a psicóloga Rosângela Bittencourt, coordenadora de Campanhas Educativas do Detran.

Ela crê que os motoristas não usam a seta porque não são cobrados e porque até agora não se deu maior importância a esse “desvio de conduta”. “Nunca se dedicou ênfase ao assunto, nunca se fez campanha, nunca os jornais fizeram matéria a respeito. Acho que o problema só será consertado se houver uma ampla campanha de conscientização, acompanhada de uma intensa fiscalização, como aconteceu com o cinto de segurança.” O assunto seta, aliás, só começou a ser comentado depois que uma campanha em São Paulo para punir o desrespeito à faixa de pedestres descobriu que o desrespeito à obrigatoriedade da seta direcional era ainda mais preocupante.

“Houve um estudo em São Paulo, há uns sete ou oito anos, que mostrou que 92% dos motoristas que passaram por um

determinado quadrilátero de ruas não usaram a seta para indicar suas manobras. Nós sabemos que esse desrespeito à norma cresce na razão direta da possibilidade de essa infração não ser autuada. Como a omissão (da fiscalização) é generalizada...”, raciocina o especialista em legislação de trânsito Sérgio de Bona Portão.

“A fiscalização é pífia”, concorda o presidente do MONATRAN. “É claro que, se crescer, vai contribuir para aumentar o respeito no trânsito, porque o motorista muda o seu comportamento quando se sente vigiado.” José Roberto de Souza Dias acha que a fiscalização pode prescindir da abordagem para multar os motoristas que não usarem a seta, mesmo correndo o risco de ser chamada de “indústria de multas”: “Melhor ser uma indústria de multas do que uma fábrica de mortes”, resume.

Difícil é encontrar motoristas que assumam não usar a seta. Possivelmente dentro do conceito de “não gerar provas contra si”, a maioria diz que usa o dispositivo sempre, “mesmo quando não tem outro carro na rua”, como é o caso de José Carlos dos Santos, assistente administrativo do Hospital de Caridade.

Só um entrevistado falou claramente que não usava a seta porque não via necessidade nisso. A pessoa que preferiu não se identificar garantiu que anda devagar, muito atento e mantendo boa distância dos demais veículos, o que, para ele, torna a sinalização desnecessária. Ele admitiu, entretanto, que está revendo seus conceitos, “de tanto as pessoas falarem”.

# Mulheres estacionam melhor que os homens

Uma pesquisa realizada pela maior rede de estacionamentos da Inglaterra colocou um ponto final na polêmica sobre quem é melhor ao estacionar um carro: homens ou mulheres. Depois de analisar o tempo gasto e outros quesitos relacionados à habilidade para fazer a tarefa, a empresa NCP concluiu que elas são as vencedoras.

Para chegar ao resultado, 2.500 motoristas de ambos os sexos foram avaliados e deram suas opiniões sobre suas próprias habilidades e visões sobre o sexo oposto. Depois, as notas de todos os aspectos foram somadas e a média foi tirada. Em um total de 20, as mulheres ficaram com a nota 13,4 e os homens levaram 12,3.

O critério da posição final do carro foi o que mais pesou na avaliação final e foi um dos que elas se mostraram mais capazes. Enquanto 53% delas deixaram

o carro centralizado na vaga, só 25% deles fizeram isso. Elas também se mostraram mais perfeccionistas, ao reposicionar o veículo mais vezes para chegar à melhor posição, sendo 56% delas contra 29% deles.

Esse empenho fez com que as mulheres ficassem pior em um dos critérios, o de tempo para estacionar. Enquanto os homens demoraram, em média, 16 segundos para encostar, elas gastaram 21 segundos. Pelos cálculos da NCP, considerando que cada pessoa estaciona seu carro 1.004 vezes por ano, elas levariam 12 dias de suas vidas fazendo isso, enquanto eles gastariam nove – aplicando-se o padrão de uma pessoa que começa a dirigir aos 20 anos e para aos 70.

Mas, antes de usar o argumento da velocidade a seu favor,

**Empresa britânica de estacionamentos concluiu que elas podem até demorar mais, mas fazem o serviço com mais qualidade**

os homens ainda precisam considerar outro ponto. A pressa fez com que eles perdessem em outro quesito: o de encontrar vagas mais rapidamente. Segundo a pesquisa, 92% das mulheres acharam vagas com mais facilidade, enquanto só 64% deles foram mais ágeis. Isso porque, ao serem impacientes e dirigirem rápido demais, eles acabam deixando para trás os lugares vazios por onde passam.

Outros dois quesitos avaliados foram a boa posição do carro antes de estacionar e a entrada na vaga com a marcha à

ré, considerada a mais adequada pelos instrutores. Em ambos elas se saíram melhor.

**Autoconfiança** - Apesar de elas terem sido mais bem sucedidas nos testes, o levantamento mostra que os homens são muito mais autoconfiantes do que elas. Segundo o estudo, só 18% das mulheres acreditaram ser melhores para estacionar do que os homens e só 28% delas disseram ser melhores do que seus parceiros.

Os representantes masculinos também se mostraram um pouco modestos, quando disseram que demorariam bem mais para estacionar um carro do que

os 16 segundos que levaram na realidade. Mas, ainda assim, não aliviaram a pressão sobre as mulheres. A maioria (78%) especulou que elas demorariam mais do que 21 segundos para estacionar.

A autoconfiança dos homens fez com que eles ficassem mais desleixados no posicionamento dos carros, já que só 29% preferiu ajustar a posição após colocar o veículo na vaga. Mesmo assim, a pesquisa mostrou que a maioria deles prefere espremer o carro em vagas difíceis quando estão acompanhados de uma mulher, só para impressionar a passageira.



## Colunistas de "o monatran"

ROBERTO ALVAREZ BENTES DE SÁ

**Doce Ilusão**

Página 3



JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS

**Hipocrisia**

Página 5



ILDO RAIMUNDO ROSA

**O Caso Eloá e o Trânsito**

Página 7



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

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