

BEIRA-MAR CONTINENTAL



Depois de muitas promessas, finalmente uma posição a respeito da Beira-Mar Continental. Deglaber Goulart (no detalhe), secretário do Continente, garante que no final de outubro será entregue ao público todo o sistema viário, com iluminação, sinalização e pavimentação asfáltica. (Pág. 9)



TÚNEL DUPLO no Morro dos Cavalos ainda depende das licenças do IBAMA



Após as licenças, a obra deverá ficar pronta em 2 anos. (Pag. 9)

Tribunal de Justiça catarinense confirma reparação por falha em cinto de segurança

Página 11

Policial mata juiz em briga de trânsito

Página 15

PRF alerta sobre os riscos das motocicletas

Página 13

TREVO DA SETA



Secretário Cleverson Siewert

Prefeitura parcela dívida e Governo do Estado volta a repassar recursos

Página 8

Colunistas de "o monatran"

Roberto Alvarez Bentes de Sá

Página 3



A cidade do stress

José Roberto de Souza Dias

Página 5



A vida na ponta do dedo

Ildo Raimundo Rosa

Página 7



Mobilidade sustentável

EDITORIAL

Até quando impunidade?

A morte do jovem Rafael Mascarenhas, filho da atriz Cissa Guimarães, trouxe à tona, mais uma vez, a discussão sobre as corridas de carro nas ruas, chamadas de racha ou pega. A prática é condenada pelo Código de Trânsito Brasileiro, que prevê pena de seis meses até dois anos de prisão para quem faz da via pública uma pista de corrida. No entanto, poucos motoristas vão para cadeia ao cometer a infração.

Rafael e mais dois amigos andavam de skate no Túnel Acústico, quando foi atingido por um carro (que supostamente participava de um racha) e lançado a 60 metros de distância. O trecho onde a vítima estava no momento do atropelamento estava interditado.

É sabido que aquele não era o lugar ideal para um jovem estar, ainda mais naquelas horas. Porém, o fato que queremos enfatizar é o da irresponsabilidade de jovens que não sabem utilizar bem os seus veículos.

Para piorar a situação, o Brasil inteiro acompanhou a “esperteza” da polícia, que liberou o assassino e seus comparsas por míseros mil reais e a promessa de outros 9 mil. E, se não fosse a vítima ser filho de gente famosa, talvez a história terminasse simplesmente no sepultamento de mais um jovem, como se uma vida a mais ou a menos não fizesse diferença.

Infelizmente, as corridas ilegais são comuns no país e, de acordo com especialistas, a impunidade faz aumentar a prática. No Brasil, pelo menos 40 mil pessoas morrem em acidentes de trânsito todos os anos e poucos motoristas vão para a cadeia.

Não seria o momento de se endurecer as leis desse país? O governo quer proibir as palmadas em casa. Porém, talvez elas sejam a única solução para educar os jovens de amanhã. Ao menos do que temos notícia, a educação mais liberal não tem resultado em melhores cidadãos do mundo. Aliás, muito pelo contrário.

Quem sabe se o jovem que atropelou Rafael tivesse recebido mais corretivos em casa, seu pai não tivesse que tentar consertar seus erros agora.

Estamos cansados de assistir a tanta violência sem punição. Até quando impunidade? Até quando?

NOTAS E FLAGRANTES



Carro que vira avião em 30 segundos é aprovado nos EUA

A Administração Federal de Aviação (FAA, na sigla em inglês) dos Estados Unidos aprovou a produção de uma aeronave também preparada para andar como um carro nas ruas.

O Transition tem autonomia de voo de mais de 700 km, capacidade para duas pessoas, velocidade máxima de 185 km/h no ar e pode ser transformado de carro em avião em apenas 30 segundos pelo piloto, segundo a TerraFugia - empresa que criou o protótipo.

Movido a gasolina comum, o protótipo tem tração nas rodas dianteiras para circular nas ruas e um propulsor para o voo. O carro voador custará em torno de US\$ 200 mil (cerca de R\$ 360 mil), e deve começar a ser entregue em 2011.

Cientistas anunciam teste com carro para cegos em 2011

Pesquisadores dos Estados Unidos anunciaram que irão testar no ano que vem o protótipo de um carro com recursos que permitem que ele seja dirigido por cegos de forma independente e segura.

O carro, um Ford Escape, foi criado pela Federação Nacional dos Cegos dos Estados Unidos (NFB, na sigla em inglês) em parceria com a Universidade Virginia Tech.

A NFB afirma que desenvolveu uma série de recursos não visuais que ajudam o motorista cego. Entre eles estão luvas vibratórias, que alertam sobre curvas; sopros de ar comprimido no rosto do motorista, para sinalizar obstáculos que se aproximam; uma camiseta vibratória, para dar informações sobre velocidade; e um volante com sinais de áudio, para orientar a direção.

Os pesquisadores afirmam que ainda poderá demorar anos até que um modelo de carro seguro para motoristas cegos esteja nas ruas, mas o protótipo já será mostrado na pista de corrida de Daytona, no Estado americano da Flórida, em janeiro de 2011.

Motoristas poderão comprar placa de carro em loja

Os paulistanos poderão comprar placas de veículos em lojas credenciadas até o final deste ano, segundo o Detran. Após a compra, o motorista será encaminhado para fazer a lacração em uma das unidades de trânsito da capital. O valor das placas deverá diminuir em 80%, já que o Detran estima que o par de placas deverá custar entre R\$ 13 e R\$ 14 reais e, atualmente, o consumidor paga até R\$ 100 pelo par.

Carro de emergência pode parar em área proibida

Apesar de o local ser proibido (foto), de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro, artigo 29, VII, o item deixa claro que “veículos



destinados a socorro de incêndio e salvamento, os de polícia, os de fiscalização e operação de trânsito e as ambulâncias, além de prioridade de trânsito, gozam de livre circulação, estacionamento e parada, quando em serviço de urgência”.

O veículo deverá estar com as luzes acesas, sinalizando que se encontra em serviço e dentro das normas de trânsito.

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.

Contagem regressiva para o sinal vermelho

Projeto de Lei propõe instalação de temporizadores em semáforos

Em vigor desde 97, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) está sendo revisado por uma comissão de deputados criada especialmente para debater o tema. Dentre as várias atualizações que foram propostas, está a instalação de temporizadores sincronizados com semáforos para alertar os motoristas do tempo que ainda lhes resta antes do sinal se tornar vermelho.

A proposta deverá ser uma das mais polêmicas entre as que serão votadas, já que não há consenso sobre os riscos e vantagens do equipamento que avisa o motorista quando vai abrir ou fechar.

De fato, semáforos com temporizador são ou não sinônimo de mais segurança no trânsito? Para o deputado Luis Carlos Manato



Deputado Luis C. Manato (PDT-ES)

(PDT-ES), sim – é dele a autoria do projeto 6052/09, que trata da obrigatoriedade do dispositivo equipado com radar, que está sob análise das comissões pertinentes em Brasília.

O deputado argumenta que a luz amarela nos semáforos tradicionais “não informam ao condutor que se aproxima o tempo que ele dispõe para passar o semáforo sem incorrer em infração”.

Segundo Manato, os equipamentos ajudam a evitar acidentes: “Acreditamos que a informação do tempo que lhe resta para ultrapassagem possa auxiliar na redução de acidentes, como engavetamentos. O condutor opta por frear, não raro, bruscamente. Esse ato pode causar colisões”, comenta.

A medida polemica encontra controvérsias no setor. Para José Mario de Andrade, especialista em trânsito e diretor de Negócios Internacionais da Perkins S.A, a instalação do mecanismo pode favorecer infratores e maus condutores já que a decisão do comportamento continua sendo muito sub-

jetiva. “Da mesma forma que o motorista se sente estimulado a aumentar a velocidade quando o sinal está prestes a se tornar vermelho, também o fará, nos segundos finais mostrados pelo temporizador”, acredita.

Já para o deputado Marcelo Almeida (PMDB-PR), relator da subcomissão especial da Câmara dos Deputados responsável por analisar projetos que alteram o Código de Trânsito Brasileiro, a solução para o problema da violência em nosso trânsito reside nas seguintes iniciais EEFP: Educação, Engenharia, Fiscalização e Punição. “O Parlamento trabalha para avançar na quarta letra. No entanto, o Executivo e os órgãos de trânsito precisam avançar nas outras três,

promovendo campanhas, melhorando as condições de tráfego e a sinalização e fiscalizando ostensivamente”, enfatiza.

Se aprovado, o projeto pode custar caro aos municípios, que tem implementado o semáforo tradicional e que, pela proposta, teriam que alterar todos.

Temporizadores na

prática - No Paraná, por exemplo, estado onde foi criado o primeiro semáforo sequencial, também não há consenso sobre a questão. Enquanto Maringá, no Noroeste do estado, caminha para universalizar o semáforo sequencial na cidade, em Curitiba o equipamento foi experimentado e abandonado. Segundo a diretora de Trânsito da Urbs (capital paranaense), Rosângela Battistella, com o semáforo houve um crescimento de 53% no número de acidentes na via. Porém, em Maringá, os dados mostram justamente o contrário, segundo o engenheiro de tráfego Gilberto Purpur, da Secretaria Municipal dos Transportes.



PALAVRA DO PRESIDENTE

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



A cidade do stress

Stress é coisa de moda. Muita gente acha chique dizer: - Ui, hoje estou num stress...

Mas onde é que se apresenta a maior incidência de stress? No trânsito, é claro!

No trânsito, entenda-se melhor aquele que movimenta os logradouros públicos da nossa tão sofrida capital, Florianópolis.

Mas é fácil perceber que há razões de sobra para essa generalização do implacável stress por aqui. Afinal, Florianópolis é uma cidade atropetada de indústrias, um conglomerado de gigantescas construções cinzentas, um torvelinho alucinante de pesados veículos excretando nuvens tóxicas de monóxido, uma cidade sem paisagens, sem horizontes, lúgubre no seu aspecto geral, inteiramente destituída de encantos, realmente feia sem simpatias no seu retrato mais autêntico. Daí essa triste consequência de tanto stress impregnando os seus sacrificados habitantes, como se vê especialmente quando eles estão ao volante. Vejamos por exemplo os nossos motoristas de taxi. Poucos são os que tratam seus passageiros com a indispensável cortesia que eles merecem. A respeito disso, que nos desculpem os bons profissionais, tem havido muita queixa dos usuários desse meio de transporte.

E aqui é possível fazer-se até uma comparação em plano nacional.

São Paulo, cidade sabidamente voltada só para o lazer, vias públicas sem congestionamento, detentora de uma natureza verde e exuberante, também conhecida por um povo que pouco trabalha e muito se diverte, pois São Paulo oferece motoristas de taxi que tratam os seus passageiros com atenção e urbanidade. Mas, não nos valemos dessa comparação para cometer a heresia de pretender que os nossos condutores de veículos, profissionais ou amadores, se apresentem tão tranquilos e corteses como o são em São Paulo.

Não seria agora, que a Prefeitura da Capital está ampliando a frota de taxi, com um incremento de mais 200 novos motoristas, o momento de reciclar os profissionais em atividade e, juntamente com os que vão ingressar no mercado, instituir, para todos, um curso de educação de civilidade e educação no trânsito?

MULTAS DE TRÂNSITO

Projeto prevê parcelamento

Depois de ser aprovado pelo Senado, agora é a Câmara que analisa o Projeto de Lei 7586/10, que autoriza o parcelamento das multas de trânsito em até seis vezes. Pelo texto, que acrescenta artigo ao Código de Trânsito Brasileiro (CTB - Lei 9.503/97), a divisão do valor dependerá de requerimento feito pelo motorista ao Detran responsável.

Autor da proposta, o senador Raimundo Colombo (DEM-SC) argumenta que o parcelamento contribui para diminuir a inadimplência. Ele lembra que, dependendo da infração cometida, a penalidade pode atingir valores incompatíveis com a renda do condutor. “Além disso, em caso de apreensão, por exemplo, quando a multa não é paga, o



Senador Raimundo Colombo - DEM/SC

veículo vai a leilão depois de 90 dias”, afirma.

O projeto, que tramita em caráter conclusivo - rito de tramitação pelo qual o projeto não precisa ser votado pelo Plenário, apenas pelas comissões designadas para analisá-lo, a menos que haja parecer divergente entre as comissões (rejeição por uma, aprovação

por outra) ou se, depois de aprovado pelas comissões, houver recurso contra esse rito assinado por 51 deputados (10% do total). Nos dois casos, o projeto precisará ser votado pelo Plenário, será examinado pelas comissões de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Projeto suspende curso obrigatório para motoboy

Tramita na Câmara o Projeto de Decreto Legislativo (PDC) 2825/10, do deputado Carlos Zarattini (PT-SP), que susta a regulamentação do curso especializado para profissionais em transporte de passageiros (mototaxista) e em entrega de mercadorias (motoboy). O curso foi regulamentado pela Resolução 350/10 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

Zarattini critica as regras definidas pelo Contran, que exige 100% de frequência dos motoboys e mototaxistas em 30 horas-aula, envolvendo as partes teórica e prática. “A rigidez das exigências do curso prejudica a categoria, ainda mais quando se considera a irregularidade dos horários de sua peculiar jornada de trabalho. Tal como ocorre em outros cursos, deveria haver a alternativa de estudar o conteúdo a distância, para se submeter a prova teórica nos locais determinados”, afirma.

O curso está previsto na Lei



12.009/09, que trata do exercício profissional de motoboys e mototaxistas.

O projeto será examinado pelas comissões de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania, para depois ser votado pelo Plenário.

Nota do Editor: Mais uma vez as leis de trânsito são desmoralizadas. Quando acontecem avanços interessantes, alguém inventa um Projeto de Lei que faz toda a população brasileira recuar. Afinal, todos vão acabar perdendo de um jeito ou de outro – seja pela falta da formação ou por, em algum momento, se tornar vítima dela.

Senado examina projeto que isenta ônibus escolar de impostos

Projeto em análise na Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) prevê que as prefeituras, cooperativas e motoristas autônomos poderão comprar ônibus destinados ao transporte de estudantes sem o pagamento de Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) e das contribuições PIS/Pasep. O IPI dos ônibus grandes chega a 25%.

Trata-se de um projeto (PLS 240/08) apresentado pelo senador Álvaro Dias (PSDB-PR) e já foi aprovado pela Comissão de Educação, Cultura e Esportes (CE). O projeto prevê que, se nos primeiros cinco anos o ônibus for usado para transportar outros passageiros que não estudantes, o proprietário terá de recolher todos os impostos “e acréscimo”. A mesma punição será aplicada se o dono retirar a pintura própria de veículos escolares.

A matéria recebeu parecer favorável do relator na CAE, senador Gim Argello (PTB-DF), o qual apresentou emenda para deixar claro que tanto o proprietário quanto o vendedor serão responsabilizados caso vendam o veículo sem autorização da Receita Fe-



Senador Álvaro Dias (PSDB-PR)



Senador Cristovam Buarque (PDT-DF)



deral, antes do 5º ano, ou mudem seu uso e cores características.

Ao justificar a isenção, o senador Álvaro Dias pondera que a experiência mostra que aumenta o rendimento escolar dos alunos quando o ensino é polarizado em escolas melhores, ao invés de se manter pequenas escolas em pontos isolados, especialmente na área rural. Assim, afirma, o transporte escolar é fundamental não apenas para o conforto e a segurança dos estudantes, mas também para o seu rendimento.

Este é o segundo projeto que trata da isenção de tributos para ônibus escolar em exame no Senado nos últimos dois anos. Em agosto do ano passado, os senadores aprovaram projeto (PLS 20/08) do senador Cristovam Buarque (PDT-DF), que foi enviado ao exame da Câmara dos Deputados. O projeto de Cristovam, no entanto, só prevê isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados, enquanto o de Álvaro Dias inclui também o PIS/Pasep. Por outro lado, a proposta que já está na Câmara estende a isenção para a compra de ônibus por governos estaduais.

Projeto aumenta penas para acidentes

Pela proposta em análise, quem atropelar pedestres ou ciclistas poderá responder por crime doloso

Projeto de lei aprovado pela Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) da Câmara dos Deputados torna mais rigorosas as penalidades para motoristas que atropelarem ciclistas ou pedestres. Hoje, esses crimes geralmente são tipificados como culposos (sem intenção) e raramente é configurado o dolo eventual (quando o autor assume o risco pelo seu procedimento). Se o projeto for aprovado pelo plenário da Câmara e sancionado pelo presidente Lula, quem se envolver em um acidente com morte poderá ser julgado por homicídio doloso.

O projeto classifica como crimes dolosos acidentes com morte cometidos por motoristas que não mantiveram distância lateral mí-



nima de 1,5 metro de bicicletas; participaram de corrida ou competição na via; trafegaram em velocidade incompatível com a via; não prestaram socorro à vítima; não possuem carteira de habilitação ou estão com o documento vencido. O texto não especifica penas, mas o Código Penal prevê penas maiores para crimes dolosos.

dolosos de culposos. “Esse projeto mexe com as bases do Direito, na tipificação de homicídios dolosos ou culposos, pois essa interpretação se dá no decorrer dos processos”, diz a promotora Vanessa Erlich, da comarca de Ponta Grossa/PR, que ainda chama a atenção para a falta de estrutura da polícia. “Na maioria dos casos não é feito o isolamento do

local e as vítimas não fazem exame de corpo delito. Não há uma boa coleta de provas.”

O advogado criminalista Sandro Bandeira considera precipitação um projeto classificar situações como crimes dolosos. “Quem deve decidir se a atitude de um motorista é dolosa é o Judiciário. A interpretação de crimes é da Justiça, diante das provas”, afirma. “O dolo é a intenção de cometer a infração. Taxar de antemão uma atitude como dolosa fere princípios constitucionais do devido processo legal e ampla defesa.”

Já para a promotora Vanessa Erlich, a sensação de impunidade também se deve a penas pequenas, mais passíveis de prescrição. “Há situações em que os crimes com

penas de dois anos prescrevem e os culpados saem impunes”, comenta.

Sem dados - A Justiça não sabe informar quantos casos de atropelamento são julgados por ano – todos os dados são registrados como acidentes de trânsito. “Essa é uma das maiores dificuldades quando exigimos punição. Não existe nenhum órgão público que reúna as estatísticas para que possamos propor políticas de prevenção”, critica a presidente da Associação Paranaense de Vítimas do Trânsito, Shenita Samira Massim. “A maioria das vítimas não morre no local e nunca ficamos sabendo o estado delas depois do caso.”

Jose Roberto de Souza Dias *



A vida na ponta do dedo

A guerra no trânsito brasileiro continua matando impiedosamente nossos jovens. Em um único final de semana ocorreram 11 mortes em Santa Catarina, oitenta por cento dessas vítimas eram jovens, principalmente motociclistas e pedestres.

Nessas ocasiões, que infelizmente são constantes, procura-se imediatamente o culpado. Como se está no inverno inferiu-se que a principal causa foi à chuva fina que atingiu algumas regiões do estado e claro, as péssimas condições de conservação das estradas federais, uma vez que foi onde ocorreu a maior parte destes eventos.

Tudo isso pode ser perfeitamente verdadeiro, mas não é o suficiente para explicar o extermínio que acontece no cotidiano de nossas estradas e ruas.

Em recente entrevista, fui perguntado se o Brasil precisava de Leis que fossem mais severas. Respondi que não, pois o importante é que se cumpra a que já existe e principalmente que se reestruture o nosso sistema de trânsito e de transporte.

O crescimento desordenado de nossas cidades nas últimas décadas provocou um distanciamento cada vez maior entre os locais de trabalho e os chamados bairros e cidades dormitórias. Isso acabou por gerar um trânsito que obriga as pessoas percorrerem longas e perigosas jornadas para o seu deslocamento.

O transporte público de baixa qualidade e as facilidades para aquisição de motos é um estímulo constante para utilização desse tipo de transporte, de tal sorte que hoje 46% das cidades brasileiras possuem mais motos do que automóveis.

Atualmente o Brasil tem uma frota de 15,3 milhões de motocicletas, 105% a mais do que em 2005

quando circulavam 7,4 milhões. Neste mesmo período os automóveis cresceram 40% e hoje a frota estimada é de 35,4 milhões.

Importante salientar que as motos de baixa cilindrada concentram-se, principalmente, nos bairros pobres das áreas metropolitanas e nas cidades de pequeno e médio porte. O comércio desse tipo de motos está diretamente relacionado com a péssima qualidade do transporte público e as oportunidades abertas pelo sistema de entrega rápida e moto-táxi.

Visto por outro ângulo o problema é mais cruel. Em 1996, antes de entrar em vigor o atual Código de Trânsito, ocorreram 725 óbitos por acidente com motos. Em 2009 esse número saltou para 8.000, ou 22 mortes por dia, o equivalente a dois times de futebol, segundo o atual linguajar republicano.

A “Folha de São Paulo” ao publicar esses dados informou que para cada 100 brasileiros existem atualmente 32 veículos, sendo 19 automóveis, 8 motos, 3 camionetes, 1 caminhão e 1 outro que pode ser ônibus, reboque, trator ou utilitário. Ou seja, não existe transporte público em número suficiente no país.

Deslocar o foco dos acidentes de trânsito para causas individualizadas, ou sistematicamente justificadas compromete a solução do problema. É evidente a existência de falhas na formação dos condutores, muitos motociclistas nem se quer são habilitados, falta fiscalização e punição, mas necessário se faz compreender que trânsito e transporte são de responsabilidade pública, assim como a preservação dos direitos fundamentais dos que

circulam pelas estradas e ruas.

Os números aqui apresentados são reveladores. Mostram que o contribuinte brasileiro, que paga um dos impostos mais caros do mundo, não tem acesso a um transporte público seguro, limpo e de qualidade.

Sem outra alternativa, as pessoas, jovens na maioria, se lançam por vias mal traçadas, pouco iluminadas, sem sinalização e sem fiscalização. Nesses alcapões tem muitas vezes o sonho eliminado quando não a própria vida. Fatalmente serão responsabilizados, enquanto o poder público se esconderá atrás do biombo do não vi, não ouvi, não sabia.

Aceleradamente, no rastro de acidentes maiores, sempre são lançados novos programas e Leis, e tudo continua como antes.

Mas sempre é possível mudar e querer mais e melhor. A pacificação no trânsito depende, entre outras coisas, de uma profunda mudança no transporte público brasileiro e começa com menos discurso e mais ação.

Por isso, em outubro, devemos lembrar que a vida está na ponta do dedo.

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

OLIMPÍADAS 2016

Sistema BRT deve ser maior herança deixada pelos jogos para capital fluminense

Após 13 anos de inércia no transporte público, o Rio de Janeiro deu a largada para um dos projetos mais ambiciosos dos Jogos Olímpicos de 2016. No dia 08 de Julho, a Prefeitura começou as obras da Transoeste, um corredor expresso que ligará a Barra da Tijuca a Santa Cruz. Uma obra que criará mais duas vias semelhantes: a Transolímpica, que liga a Barra da Tijuca a Deodoro, e a Transcarioca, entre a Barra e a Penha.

O projeto é uma resposta do Rio às críticas do Comitê Olímpico Internacional (COI) ao sistema de transportes da cidade, uma das deficiências da candidatura brasileira. Se for concluída a tempo, a obra redesenhará o trânsito da cidade e desafogará vias mais utilizadas, como a Linha Amarela.

A grande aposta do projeto é o sistema de Bus Rapid



Exemplo de ônibus articulado utilizado em BRT de Las Vegas, EUA



Estação BRT em Curitiba/PR

Transit (BRT), que é um corredor exclusivo de ônibus articulados capaz de transportar até cem mil passageiros por dia e que já é visto como o grande legado que o evento deixará para a cidade. A Transcarioca, por exemplo, será construída exclusivamente para o sistema BRT.

A primeira a ficar pronta será a Transoeste. A estimativa é que o corredor viário seja concluído em dois anos. A obra custará R\$ 692 milhões aos cofres públicos e reduzirá à metade o tempo médio de viagem entre a Barra e Santa Cruz. A via comportará o trânsito de veículos comuns, mas terá faixa exclusiva para os BRTs.

Das três vias, a mais ambiciosa é a Transolímpica. Considerada a maior obra viária do país nos últimos 30 anos, ela terá 26 quilômetros de extensão e ligará a Vila Olímpica, no Rio

Centro, e o Parque Olímpico do Rio, no Autódromo de Jacarepaguá, ao Parque Radial do Rio, em Deodoro.

Ela também será a mais ampla, aberta a veículos e com faixas exclusivas para os BRTs. O edital de licitação do corredor será lançado em setembro e as obras estão programadas para começar no primeiro semestre de 2011.

Para concluir as obras da Transcarioca e da Transoeste 3 mil propriedades terão de ser desapropriadas. A Prefeitura ainda não tem os números exatos, mas espera que as desapropriações para a construção da Transolímpica sejam bem menores.

Nota do Editor – Se eles podem fazer, por que nós também não podemos? Será que falta audácia e coragem aos administradores de nossa cidade?

RIO DE JANEIRO

Transporte público na Lagoa Rodrigo de Freitas

Um projeto feito em parceria por dois escritórios de arquitetura cariocas pretende utilizar a Lagoa Rodrigo de Freitas, na Zona Sul, como uma alternativa para o caótico trânsito da cidade do Rio de Janeiro. Os arquitetos Leonardo Lattavo e João Pedro Backheuser desenvolveram um projeto aquaviário para a Lagoa, onde pequenos barcos, com capacidade de passageiros semelhante a dos ônibus urbanos, cruzariam o espelho d'água.

“O projeto não vai resolver o problema do trânsito no entorno da Lagoa, mas será mais uma alternativa de transporte público”, ressalva o arquiteto Leonardo Lattavo, um dos idealizadores. “O transporte aquaviário é pouco explorado no Rio”, acrescenta. Ele ressalta que os barcos poderiam fazer a integração com

ônibus em pontos no entorno da Lagoa. “Seria um transporte intermodal, onde, por exemplo, a pessoa pegaria um barco em Ipanema rumo a um ponto de ônibus na boca do Túnel Rebouças”, explica o arquiteto.

Além da possibilidade de se criar um transporte público atravessando o espelho d'água, Lattavo destaca a vocação turística do projeto. “Muitos turistas certamente gostariam de pegar um barco e passear pelo meio da Lagoa, e tirar fotos da cidade de um ângulo que hoje não é possível”, observa. “Às vezes, o turista está com o tempo escasso e, utilizando os barcos, pode atravessar a Lagoa de forma mais rápida do que a pé, ou mesmo de ônibus”, complementa o arquiteto.

Um dos tópicos do projeto contempla a construção de um



A imagem digital mostra as rotas que os barcos fariam na Lagoa.

quiosque flutuante, que poderia ser deslocado para qualquer ponto da Lagoa. “Hoje, não existe o uso da parte central da Lagoa. As pessoas chegariam ao quiosque nos barcos, de pedalinho ou até de caiaque. E o deslocamento do quiosque permitiria posicioná-lo

próximo ao ponto de chegada de competições de remo ou de vela”, diz Lattavo.

Um dos tópicos mais ousados do projeto se refere a uma grande intervenção no Jardim de Alah. Os autores da proposta gostariam de elevar o parque em três metros

de altura, de forma que pudesse ser construída uma garagem sob o jardim, com capacidade para quase 900 carros. “Hoje, o Jardim de Alah está em um nível inferior ao da rua. No projeto, ele seria erguido, ficando no mesmo nível, e ajudaria a resolver um grande problema dos bairros de Ipanema e do Leblon: a falta de vagas”, destaca Lattavo.

Nota do Editor – Enquanto nós, vivendo em uma ilha que abriga a maior área da capital, ainda não conseguimos nem ao menos regulamentar nosso Plano de Gerenciamento Costeiro. Projetos para transportes aquaviários? Pelo andar da carruagem, estes devem demorar mais algumas décadas. Quem sabe um dia poderemos trazer os Jogos Olímpicos para cá? Até que não seria má ideia.

A revolução das bicicletas

Londres inaugurou duas Cycles Superhighways. O objetivo é agilizar o deslocamento, oferecendo a bicicleta como meio efetivo de transporte: seja para trabalhar, lazer ou qualquer outro intuito. Será que o projeto é viável no Brasil?

Acompanhando os conceitos de sustentabilidade e fluxo eficaz, Londres inaugurou em meados de julho mais algumas *Cycles Superhighways* – vias exclusivas para o trânsito de bicicletas. O projeto, considerado inovador, é uma otimização das vias para ciclistas já existentes há bastante tempo na Europa, especialmente por oferecer rotas contínuas que comutam regiões da periferia da cidade ao centro. O objetivo é agilizar o deslocamento, oferecendo a bicicleta como meio efetivo de transporte: seja para trabalhar, lazer ou qualquer outro intuito.

O projeto ainda é novo em Londres e os usuários estão experimentando a novidade e avaliando seus benefícios. Ainda assim, as *superhighways* de bicicletas estão invadindo Londres. São previstas mais dez rotas até 2015. E, ao contrário do que pode parecer, a medida veio por necessidade extrema, já que a cidade enfrentava congestionamentos absurdos. Além disso, o advento do conhecido pedágio urbano tornou a circulação na parte central da cidade custosa e, diante disso, os londrinos precisaram buscar alternativas

para o transporte.

Esse conceito de mobilidade sustentável ganha espaço e inicia sua discussão também no Brasil. A questão intrínseca aqui é: seria este modelo viável em terras nacionais? Para Hartmut Günther, especialista em psicologia do trânsito e professor da Universidade de Brasília, ainda não.

O professor pondera que há muitos passos a serem dados antes da implantação da cultura da bicicleta como meio de transporte oficial no Brasil. “Precisamos analisar vários aspectos: o clima no país não favorece. Por exemplo, é difícil alguém se locomover até o trabalho de bicicleta sem chegar suado. Outra questão é a falta de estrutura, de vias específicas para os ciclistas: a maioria delas começa do nada e leva a lugar algum”, avalia.

Para Günther, outra barreira seria o status da bicicleta hoje, no Brasil. “A bicicleta ainda é vista como brinquedo de criança com poder aquisitivo alto e transporte para pobres. O modelo, para ser consolidado, precisa também de um trabalho muito forte em cima de campanhas de educação e conscientização. Em Munique, na Alemanha, o próprio prefeito se locomove de bicicleta”, exemplifica.

Paralelo a isso, o especialista enfatiza a questão da falta de segurança. “Não existe uma via dedicada ao veículo. Para completar o debate, há a violência: uma falta de respeito para com o outro e isso não se estende apenas ao motorista”, encerra.



Ildo Raimundo Rosa *



Mobilidade sustentável

O notável crescimento do transporte individual em nossas cidades vem demandando uma profunda reflexão a respeito das consequências de toda ordem que essa realidade nos acarreta.

Dissemina-se no mundo inteiro uma nova cultura, hoje intitulada mobilidade sustentável que, a partir de uma clara identificação do problema, propõe soluções concretas de curto, médio e longo prazo, tudo associado à adoção de um novo modelo de deslocamento, que altere essa supervalorização do transporte individual na cultura dominante.

A mobilidade, tanto das pessoas quanto de produtos, não deve representar um fim em si mesma, mas estar cada vez mais condicionada a uma real necessidade das pessoas.

A experiência internacional vem demonstrando que a oferta arrasta e inventa uma nova demanda e que o estímulo dos meios de transporte alternativos é condição necessária mas não suficiente para corrigir a mobilidade.

Uma melhora na infra-estrutura de transporte desemboca necessariamente num maior uso dos meios beneficiados, assim cada vez mais entendemos que é imprescindível que adotemos medidas de dissuasão entre elas as que premiem os meios de transporte alternativos e penalize seu uso irregular, bem como invista na melhora da funcionalidade e na atratividade do transporte coletivo, priorizando a segurança do pedestre e do ciclista.

As características naturais de FLORIANÓPOLIS não podem ser deixadas de lado, criando-se portanto uma clara necessidade de levar em conta essa acirrada disputa entre a ecologia urbana e o ambiente natural, incentivando sua complementaridade como uma regra básica de convivência.

Até então todos os nossos maiores investimentos se concentraram em ações de mobilidade reproduzindo um modelo superado que leva em conta tão somente o automóvel mas que historicamente não conseguiu desvencilhar-se dos interesses corporativos associados as empresas de transporte urbanos, enfrentando dificuldades intransponíveis para promover uma licitação honesta e com um perfil técnico, onde a prioridade seja o interesse público e a prestação do serviço a sociedade.

As políticas de mobilidade além de demandarem profundos estudos da área técnica, devem envolver todos os segmentos interessados, visando aumentar esse protagonismo, agregando visibilidade e democratizando as diferentes formas de gestão.

* 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 MONATRA – Movimento Nacional de Educação no Trânsito.

TREVO DA SETA

Prefeitura de Florianópolis parcela dívida e Governo do Estado volta a repassar recursos

Depois de cinco meses de provisionamento dos recursos para as obras do elevado do Trevo da Seta, a Prefeitura Municipal de Florianópolis (PMF) apresentou uma proposta de pagamento parcelado de sua dívida com o Estado e Governo Estadual pôde voltar a repassar recursos.

Desta forma, os R\$ 6 milhões provisionados até então foram liberados pelo Estado neste mês de julho.

Segundo o secretário da Fazenda do Estado, Cleverson Siewert, os R\$ 3 milhões restantes serão repassados conforme a programação original, ao findar dos meses de Julho, Agosto e Setembro.

Siewert explica ainda que a programação só foi definida após a aprovação, pela Procuradoria Geral do Estado, da proposta da PMF para o parcelamento do débito da Prefeitura com o Governo do Estado. A dívida havia sido adquirida depois de a PMF não devolver o repasse de R\$ 2,5 milhões que deveria custear o Show Internacional com o maestro Andréa Bocelli (cancelado no ano passado).

Solução – Segundo a visão dos especialistas de trânsito da prefeitura, a



construção do elevado do Trevo da Seta, na região Sul da cidade, é uma das principais soluções para o problema de engarrafamento na chamada Via Expressa Sul.

A estrutura terá 145 metros de extensão e 18,6 metros de largura, com duas faixas de rolamento em cada sentido, e capacidade de receber um fluxo de até 30 mil veículos.

O governo do Estado custeará R\$ 12



Secretário da Fazenda do Estado, Cleverson Siewert

milhões, e a prefeitura outros R\$ 4 milhões do valor total da obra, de R\$ 16 milhões.

De acordo com o secretário adjunto de obras, Luiz Américo Medeiros, a construção do elevado do Trevo da Seta está na fase final de concretagem e os operários devem concluir a etapa na primeira semana de agosto. Em seguida, serão construídos os acessos, empurrando o prazo de conclusão da obra para o final de dezembro e não mais em setembro, como previsto anteriormente.

Desapropriações - Cinco casas que estão localizadas no terreno por onde deve passar o elevado devem ser desapropriadas ainda no mês de agosto. Porém, segundo Medeiros, nem todos os imóveis foram desapropriados e apenas um dos proprietários teria recebido o pagamento pela casa. “O dinheiro para o restante das residências está empenhado e nas próximas semanas os proprietários deverão receber o valor atribuído e desocupar os imóveis, disse Medeiros. Já a construção da terceira pista na rodovia Diomício Freitas para melhorar o trânsito da região está parada devido a problemas nas desapropriações.

Ponte e pórtico estabelecem novo acesso entre São José e Florianópolis

Apesar de não resolver o problema do trânsito na região continental, a continuação da Avenida Beira-Mar de São José, que desemboca direta-

mente na Ivo Silveira, em Florianópolis, pelo menos, presenteou a todos com um lindo cartão postal: o Pórtico da Ponte (foto) sobre o Rio Araújo.

foto Daniel Gonçalves



Projetado para composição arquitetônica do complexo viário desses dois municípios, o Pórtico combina estrutura metálica com base em concreto armado em modelo estaiado, formado por dois pilares de onde partem cabos de aço. O monumento possui aproximadamente 20 metros de abertura e 36 metros de altura.

Obra - Chamada de obra de integração, a empreitada foi uma parceria entre as Prefeituras das duas cidades, sendo que a Prefeitura de Florianópolis responsabilizou-se pela execução da Ponte do Rio Araújo e vias de acesso a Via Expressa, enquanto a Prefeitura de São José teve a atribuição de fazer a ligação da Avenida Beira-Mar com a ponte sobre o Rio Araújo e o Pórtico.

Motoristas e especialistas em trânsito porém, afirmam que as duas pre-

feitas estão apenas deslocando o tráfego congestionado para alguns metros à frente.

Para Claudio Manoel da Silveira, dono de uma loja de artesanato na região, essa obra só faria sentido se fizesse a ligação direta na Via Expressa, passando pelo terreno baldio* e chegando direto na Via Expressa (*referindo-se ao terreno que margeia o acesso à Rua João Meirelles, no Bom Abrigo) – opção esta que fazia parte do projeto original, mas que ainda não saiu do papel porque não venceu entraves relacionados à desapropriação do terreno e a licenças ambientais.

Já para a prefeitura de Florianópolis, apesar de não ser a solução definitiva, a obra vai dar mais vazão ao fluxo de carros, porque os motoristas vão trocar uma rota com dois semáforos por outra sem nenhum.

BEIRA-MAR CONTINENTAL

Secretaria do Continente promete conclusão em final de outubro. Será?

Lentamente o cenário se transforma. A via em construção na área continental de Florianópolis vai tomando forma de avenida Beira-Mar Continental, mas o que o povo quer saber é quando ela será de fato inaugurada.

As promessas já foram muitas. E as justificativas para tanto atraso também. “Houve disputa para saber qual o órgão que daria a licença ambiental, Ibama ou Fatma. Tivemos de mudar o traçado inicial por causa da reforma na Ponte Hercílio Luz. Depois, retomamos a ideia inicial porque mudou o projeto da ponte. Agora, temos seis áreas para desapropriar, mas os casos estão na Justiça”, explica o engenheiro fiscal da Secretaria de Obras de Florianópolis, Maurício Santos Largura.

Porém, segundo entrevista concedida exclusivamente ao jornal O Monatran, o Secretário do Continente Deglaber Goulart afirmou que a via deve ser entregue no final de outubro e não em dezembro como



Deglaber Goulart, Secretário do Continente, diz que a obra estará concluída até final de outubro deste ano.



tem sido noticiado. De acordo com o secretário, em outubro seria entregue todo o sistema viário, com a iluminação, sinalização, a mudança do sistema viário e a pavimentação asfáltica da Sérgio Gil.

De acordo com Goulart, posteriormente, as secretarias do Continente e de Obras dariam continuidade ao projeto de urbanização que não teria prazo específico para conclusão. “A parte de urbanização será realizada com o tempo. Está previsto a construção do estacionamento, academia de ginástica ao

ar livre, campo de futebol, área de lazer, parquinhos, deque. Mas essas obras são simples de fazer”, afirma o secretário, acrescentando ainda a proposta de revitalização de toda a Fúlvio Aducci. “Faz parte do projeto da Beira-Mar Continental, tirarmos os postes e colocarmos os cabos no subterrâneo, pois temos a intenção de fazer um calçadão na Fúlvio Aducci.

O secretário admite porém, que a Beira-Mar Continental só será de fato eficiente quando a via for estendida até os limites de São José e a cidade vizinha

também estendê-la até alcançar a BR 101. “Aí sim nós vamos ter uma solução definitiva para o trânsito de Florianópolis”, afirma.

Segundo Goulart, existem estudos avançados na Prefeitura de Florianópolis para o projeto e São José já teria enviado o ante-projeto ao Patrimônio da União para análise. “Hoje nós vamos jogar este trânsito aqui na Sérgio Gil, automaticamente ela vai sofrer uma sobrecarga de veículos, já que estamos transferindo lá para frente este aglomerado”, observa o secretário ao

ênfasis a importância da extensão da Beira-Mar Continental até a BR 101.

Recursos – De acordo com Goulart, o município de Florianópolis tem dado uma contrapartida muito alta para manter a obra da Beira-Mar Continental, apesar do convênio firmado com o Fonplata (Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata). “Na época em que o acordo foi feito, o dólar estava R\$ 2,90. Hoje, o dólar está R\$ 1,70. Esta diferença o município está tendo que repor”, esclarece.

Túnel duplo no Morro dos Cavalos ainda depende das licenças do IBAMA



Depois de 10 anos e muita discussão, finalmente o projeto para a instalação de dois túneis no Morro dos Cavalos, em Palhoça, está em fase de finalização. A obra, que ainda depende da liberação do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) e tem um prazo utópico de ser concluída em 2013, já havia sido sugerida pelos índios ao Dnit em 2000 como solução para a região, mas somente em 2007 o órgão federal resolveu investir neste projeto.

Com isso, uma década se passou desde o início da elaboração dos primeiros projetos de engenharia e licenciamentos ambientais do trecho Sul da BR-101 e, até hoje, o projeto final para a duplicação na região do Morro dos Cavalos, em Palhoça, não está pronto.

De acordo com o consórcio formado pelas empresas Sondotécnica

(SP) e Serviços Técnicos de Engenharia (RS) - responsável pela elaboração do projeto - o plano executivo da travessia está em fase final de elaboração. Porém, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (Dnit) ainda não deu início ao processo de licenciamento ambiental no Ibama.

O projeto - Serão construídos dois túneis, com uma pista e três faixas cada um. As passagens subterrâneas estarão do lado esquerdo da pista atual, no sentido Norte-Sul, com distância de, aproximadamente, 10 metros entre cada uma delas. Haverá ainda duas galerias, projeto de viadutos e de estabilização de encosta. A pista atual, que fica dentro de uma reserva indígena, será transformada em uma via local depois da construção do túnel. O custo é de R\$ 80 milhões. Depois das licenças ambientais, o tempo para a construção dos dois túneis é de dois anos.

JUDICIÁRIO

FUNCIONÁRIOS da VW denunciados por fraude na venda de veículos recorrem ao STF

A defesa dos dois funcionários da Volkswagen denunciados pelo Ministério Público do Maranhão por participação na quadrilha responsável pela fraude envolvendo a venda a particulares de dois mil veículos com descontos e vantagens restritos a locadoras de automóveis – fraude que ficou conhecida em São Luís como “caso Euromar” – impetrou *Habeas Corpus* (HC 104883) no Supremo Tribunal Federal (STF) em que pede a revogação das prisões preventivas.

A.T.P.G., consultor de negócios da Regional de Brasília (DF) da VW do Brasil, está preso. Já R.G.M., supervisor do Departamento de Vendas Especiais da montadora, e que tem ordem de prisão contra si, é considerado foragido pela Justiça.

Os advogados alegam que os dois funcionários foram surpreendidos com os mandados de prisão após terem prestado esclarecimentos na Comissão



Parlamentar de Inquérito (CPI) da Assembleia Legislativa do Maranhão que investigou o caso Euromar.

A Euromar Veículos e Peças Ltda. é a única concessionária Volkswagen autorizada a comercializar veículos da montadora na capital maranhense e, segundo a denúncia, a loja utilizou ca-



Assembleia Legislativa criou CPI para investigar o esquema fraudulento de compra e venda de veículos no Maranhão.

dastrados em seu poder para adquirir junto à fábrica aproximadamente dois mil carros por meio da modalidade de negociação denominada “venda direta”, adquirindo, indevidamente, veículos com desconto do Convênio Confaz, a fim de colocá-los à venda para o consumidor de boa-fé, com redução de até 20% do preço de mercado, a título de desconto promocional.

Ultrapassada a etapa da compra em nome das empresas, falsificada a nota fiscal e consumado o negócio com o consumidor final, a quadrilha redirecionava suas atividades ao emplacamento dos automóveis. Para que o esquema passasse despercebido aos olhos das autoridades, os vendedores da Euromar atrelavam o negócio à obrigatoriedade do emplacamento junto à empresa emplacadora da quadrilha, pois somente esta teria como regularizar a documentação fraudulenta produzida.

Ainda segundo o MP do Maranhão, os dois funcionários da montadora teriam “efetiva participação na primeira etapa do engodo”, pois acatavam, sem prévia análise, os pedidos de compras formulados pela Euromar. Em uma reunião num hotel de São Luís com os representantes da concessionária, os funcionários da montadora teriam dito que, em razão do elevado estoque de veículos no pátio da montadora, a direção da Volkswagen teria selecionado alguns concessionários para que adquirissem em nome de locadora e os revendessem imediatamente ao consumidor final. Mas, para evitar problemas, teriam que constituir locadora própria.

A denúncia foi recebida pela 4ª Vara Criminal de São Luís. R.G.M. e A.T.P.G. foram denunciados por estelionato, formação de quadrilha, falsificação de documento, falsidade ideológica e crime contra a ordem tributária (induzir o consumidor ou usuário a erro, por via de indicação ou afirmação falsa ou enganosa sobre a natureza, qualidade do bem ou serviço, utilizando-se de qualquer meio, inclusive a veiculação ou divulgação publicitária).

Mantida ação penal contra motorista que dirigia embriagado

Deve ser mantida a ação penal contra um motorista do Rio Grande do Sul denunciado pelo Ministério Público estadual por dirigir embriagado. O presidente do Superior Tribunal de Justiça, ministro Cesar Asfor Rocha, desatendeu liminar em *habeas corpus*, por meio do qual a defesa pedia o trancamento da ação.

No *habeas corpus*, a defesa protestava contra decisão do Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul que deu provimento à apelação do Ministério Público e determinou o recebimento da denúncia contra o paciente pela prática da conduta prevista no artigo 306 do Código Nacional de Trânsito – conduzir veículo automotor, na via pública, sob a influência de álcool ou substância de efei-



tos análogos, expondo a dano potencial a incolumidade de outrem.

Ao pedir o trancamento da ação penal, a defesa afirmava não haver justa causa para o seu prosseguimento. “Somente poderá ser considerado crime de embriaguez ao volante quando a concentração do álcool por litro de sangue do condutor for de, pelo menos, seis decigramas. Dessa forma, sem a pre-

sença de tal elemento, não há materialidade delitiva”, argumentava a Defensoria Pública.

A liminar, no entanto, foi indeferida. Segundo observou Cesar Rocha, o trancamento da ação penal somente será admissível em *habeas corpus* quando estiverem evidenciadas nos autos, sem que seja necessário o exame aprofundado das provas, a inocência do acusado, a atipicidade da conduta, a extinção da punibilidade, a inexistência do crime ou a ausência de indícios da autoria e da materialidade, “circunstâncias essas não reveladas no caso”.

Após indeferir a liminar, o presidente solicitou informações ao tribunal gaúcho. Depois do envio, o processo segue para o Ministério Público Federal, que se manifestará sobre o caso.



Tribunal de Justiça catarinense confirma reparação por falha em cinto de segurança

A montadora do automóvel e o fabricante do cinto, mais uma vez, foram condenadas a indenizar a vítima pelo rompimento do instrumento de segurança com o valor de R\$115.000,00

A 1ª Câmara de Direito Civil do TJ de Santa Catarina rejeitou embargos de declaração opostos pela Volkswagen do Brasil Ltda. e por Chris Cintos de Segurança Ltda. contra o advogado Alceu de Oliveira Pinto Júnior - vítima de acidente de trânsito agravado em virtude do rompimento do cinto de segurança.

Com isso, foi confirmada a condenação a uma reparação por danos morais no valor de R\$ 100 mil, pelos danos causados à sua integridade física. Alceu teve o encurtamento da perna esquerda, devido a fraturas na perna, joelho, tornozelo e algumas costelas. Ele também receberá indenização por



O Desembargador Carlos Prudêncio foi o relator do processo.

perdas e danos no valor de R\$ 15 mil, pois deixou de trabalhar em seu escritório por cinco meses, período em que passou por quatro cirurgias e usou muletas para sua recuperação.

O acidente aconteceu em setembro de 1999, quando o veículo em que Alceu trafegava na BR-101 foi atingido por uma ambulância da Prefeitura Municipal de Balneário Camboriú (SC),



que havia invadido a contramão.

As rés alegaram que o cinto de segurança não possuía defeito e que, ao contrário, preveniu a ocorrência de resultado mais trágico. O relator, desembargador Carlos Prudêncio, entretanto, considerou inadmissível a “pura e simples” ruptura do dispositivo. “O cinto de segurança, que visa resguardar a integridade física da pessoa, teve desvio de finalidade - caso contrário, não seria obrigatória e necessária sua utilização -, independentemente da velocidade que o veículo desenvolvia, do peso da vítima, ou qualquer outro fator”, detalhou.

A perícia constatou o rompimento e o qualificou como falha grave, o que confirmou a responsabilidade civil da Volkswagen - que colocou o equipamento em seu produto - e do fabricante, de forma direta. Com isso, a montadora de veículos deverá pagar a indenização e ser ressarcida pela fabricante do cinto, como *litis denunciada*.

70% das estradas reformadas em SP têm defeito após 1 ano

Cerca de 70% das estradas do estado de São Paulo que passaram por reformas entre fevereiro de 2008 e julho de 2009 já apresentaram defeitos. Os dados são do Tribunal de Contas do Estado (TCE), que realizou fiscalizações em 67 estradas do Estado.

Segundo a auditoria, há buracos, trincas, ondulações e outros problemas em vias de São Paulo após apenas 12 meses de reforma. Apesar do programa ter sido batizado de Pró-Vicinais, é justamente nas estradas vicinais (com rotas entre municípi-

os) que o TCE aponta as maiores irregularidades.

O governo admite os problemas apenas em algumas estradas e ainda tenta responsabilizar as prefeituras pelo descalabro.

Segundo o TCE, a seleção das estradas auditadas partiu da identificação das obras concluídas há mais tempo - para evitar a vistoria nas que ainda estavam em curso e houve ainda a distribuição “ao longo de todas as regiões do estado, de modo a oferecer um panorama mais aproximado das realidades”.



NOVA POLÊMICA

Cinto do carro inviabilizaria a "lei da cadeirinha"

Depois da falta de cadeirinhas no mercado, agora são os cintos de segurança - incompatíveis com alguns modelos de assento - que impedem que entre em vigor a resolução que regulamenta sua utilização, de acordo com idade e peso da criança.

A vigência da resolução, que seria em junho, agora está prevista para setembro.

Um grupo de trabalho será formado para solucionar alguns problemas, entre eles a obrigatoriedade de transportar bebês com menos de 12 meses em cadeirinhas instaladas de costas, na posição invertida em relação à do motorista e muitos carros possuem cintos curtos - o que impede de fixá-las.

O diretor do Denatran (Departamento Nacional de Trânsito) Alfredo Peres da Silva afirmou que vai sugerir que as montadoras

troquem os cintos de segurança, como já está fazendo a Fiat, por exemplo. Segundo o consultor técnico Carlos Henrique Ferreira, a troca está sendo feita gratuitamente.

O Inmetro recomenda ainda a compra de cadeirinhas com selo de certificação, já que, com a alta demanda, entraram no mercado vários produtos não testados.



DENATRAN volta atrás e não proibirá venda de carro sem recall

O Denatran (Departamento Nacional de Trânsito) anunciou no dia 29 de junho uma medida que proibiria a venda de carros que não comparecessem ao recall, mas voltou atrás já no dia 02 de julho.

Segundo Alfredo Peres da Silva, diretor do Denatran, o órgão precisou mudar de opinião porque não encontrou respaldo legal para aprovar a medida, já que as convocações atuais dos proprietários, por mala direta e anúncios em jornais e TVs, são ineficientes.

A partir de 1º de setembro porém, haverá um sistema integrado entre montadoras, Correios, Serpro (Serviço Federal de Processamento de Dados) e Ministério da Justiça que registrará o não comparecimento do veículo ao recall. "No site dos Detrans, o comprador poderá checar pelo Renavam (Registro Nacional de Veículos Automotores) se o carro compareceu ao recall. Constará também no extrato de multas e IPVA pendentes ("Nada consta")", explica Silva.

Inscrições para o X Prêmio de Educação no Trânsito

Estão abertas as inscrições para a 10ª edição do Prêmio Denatran de Educação no Trânsito que elege anualmente os melhores trabalhos produzidos sobre o tema Trânsito. O concurso, promovido pelo Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), tem o objetivo de incentivar diversos setores da sociedade a refletirem sobre aspectos relativos à segurança, ao respeito e a cidadania no trânsito.

Para participar o interessado deve fazer a inscrição na página eletrônica do Denatran até 31 de agosto. Após a confirmação dos dados, o candidato deverá encaminhar o trabalho, juntamente com a ficha de identificação gerada no ato da inscrição, para o endereço do Denatran. Os trabalhos enviados deverão seguir os critérios de cada categoria especificada no edital.

Este ano as categorias são divididas em Pré-escola, Ensino Fundamental, Ensino Médio, Educação de Jovens e Adultos, Educação Especial, Educador, Educação no Trânsito, Obra Técnica e Cidadania.

Além da premiação, que varia de R\$ 2 mil a R\$ 8 mil, a depender da categoria e do lugar de colocação, o vencedor receberá um certificado. O resultado do Prêmio será divulgado no dia 12 de novembro através do site do Denatran e os premiados também serão informados via e-mail, fax ou telefone.

Em 2009 foram premiados 29 trabalhos produzidos por representantes de Alagoas, Espírito Santo, Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais, Pará, Paraíba, Paraná, São Paulo, Rio Grande do Norte, Rio Grande do Sul e Santa Catarina.

Para mais informações e edital, acesse o site do Denatran (www.denatran.gov.br).

Anualmente são escolhidos os melhores trabalhos produzidos sobre o tema Trânsito



SUAS IDEIAS FAZEM UM TRÂNSITO MELHOR



Contran libera caminhões com excesso de peso, prejudicando estradas

Especialista diz que asfalto que duraria dez anos aguenta menos de quatro se todos veículos rodarem mais pesados.

Os caminhões ganharam, mais uma vez, a anuência federal para trafegar com eixos sobrecarregados, um dos principais vilões da deterioração das vias brasileiras. O Contran (Conselho Nacional de Trânsito) prorrogou por mais seis meses, até 31 de dezembro, a autorização para que esses veículos circulem no país com excesso de peso por eixo de até 7,5%.

É a quarta vez, em menos de dois anos, que o órgão adia a volta da tolerância máxima de 5% de sobrecarga, que vigorava nos anos 1990 e que era suficiente para comportar as margens de erro de pesagem. O limite foi flexibilizado em 1999, após a greve nacional dos caminhoneiros e deveria ter acabado no começo de 2009, segundo o Contran, mas vem sendo postergado a cada semestre.

Segundo Neuto Gonçalves dos Reis, da NTC & Logística (associação do transporte

de carga), cada 1% de excesso de peso diminui em mais de 4% a vida de um pavimento. Ou seja, um asfalto que deveria durar dez anos sobrevive menos de quatro anos se todos os veículos rodarem com 7,5% de sobrecarga.

O Contran, em nota, diz que vai aguardar a conclusão de estudos do Inmetro para a pesagem de caminhões que transportam grãos sólidos e líquidos, cuja carga se movimenta com facilidade. Os testes, afirma, são importantes para comprovar a adequação das balanças. O Contran diz ainda que a prorrogação foi pedida pelo Ministério dos Transportes.

Apesar de reconhecer os danos da sobrecarga na qualidade das vias públicas, a NTC defendeu a prorrogação da tolerância de 7,5% porque seus associados cobram mais tempo para se adaptar.

PRF alerta sobre os riscos das motocicletas

Pela agilidade que ela proporciona, cada dia mais pessoas tem preferido a motocicleta como meio de transporte. Passa em qualquer cantinho, dribla o maior dos congestionamentos e sua manutenção não pesa tanto no bolso. Porém, muitas vezes, toda essa eficiência não é bem aproveitada e o abuso sob duas rodas torna o que era sinônimo de praticidade em acidente.

Em Santa Catarina circulam atualmente cerca de 805 mil motocicletas e motonetas, de acordo com dados do Departamento Estadual de Trânsito. Contudo, somente nas rodovias federais catarinenses, 20,04% dos 9.513 acidentes ocorridos no primeiro semestre deste ano, envolveram motocicletas ou motonetas, o que corresponde a 1.907 acidentes. No total, foram 5.562 pessoas feridas, sendo 2.077 delas motociclistas ou seus passageiros, representando 37,34% do total de feridos. Para compor o quadro alarmante de 260 mortes nas rodovias, 58 fo-

ram de usuários de motocicletas, ou seja, 22%.

Apesar da constante divulgação de motociclistas que perdem a vida, por estarem mais suscetíveis e vulneráveis a isso, tal repercussão parece não inibir que imprudências sejam flagradas diariamente.

Pode-se destacar, por exemplo, motoqueiros em excesso de velocidade, realizando ultrapassagens indevidas ou, até mesmo, praticando rachas com motocicletas das mais variadas características.

Em razão de casos como esses e do crescente número de ocorrências registradas, a PRF auxiliou a Autopista Litoral Sul a realizar a campanha Viva Motociclista no dia 05 de julho. Policiais e a equipe da concessionária abordaram motoristas na BR 101, em Palhoça, para conscientizá-los e orientá-los sobre como adotar uma boa conduta no trânsito e, consequentemente, ter mais segurança ao dirigir.



PRF promove blitz de saúde com caminhoneiros

A saúde dos motoristas é fundamental para a segurança no trânsito. E os caminhoneiros, em razão das características da profissão, figuram como as principais vítimas de problemas na coluna, alterações no sono e diversas outras doenças que comprometem o exercício de suas atividades. Por esse motivo, na data em que é comemorado o dia do caminhoneiro (30 de junho), foi realizado um Comando de Saúde para verificar se os motoristas estão aptos a dirigir com tranquilidade.

Sob organização do Núcleo de Acidentes e Medicina Rodoviária, o trabalho foi desenvolvido no km 177 da BR 101, em Itajaí, das 9h às 16h, e contou com a participação do Sest/Senat e da Universidade do Vale do Itajaí.

Uma socorrista voluntária da PRF, 21 estudantes de enfermagem, quatro professores e sete policiais rodoviários federais abordaram 81 motoristas que passaram por exames de glicemia, colesterol, teste de esforço, exame oftalmológico, entre outros.



divulgação PRF

Com a avaliação, foi constatado que cerca de 30% dos caminhoneiros entrevistados trabalham em carga horária excessiva, 21% estavam acima do peso, 81,5% sofrem com problema na coluna, 31% apresentaram problemas com pressão arterial, 5% estavam com o colesterol acima do recomendado e 27% dos motoristas apresentaram problemas de visão. Depois dos testes, os pacientes receberam orientações médicas dos professores e dos estudantes de enfermagem.



CARTAS

“Brilhante e muito oportuna a coluna do presidente do MONATRAN sobre o novo ingrediente da violência no nosso trânsito de cada dia. Com muito pesar, temos visto as pessoas se agredindo e até tirando a vida de outro por alguma simples ocorrência no trânsito. Não podemos mais aceitar calados esse tipo de situação. É necessário que algo seja feito em promoção da vida e da cortesia do trânsito. Contem comigo nessa luta!”

Yara Sampaio – Brasília/DF

“Muito bom saber sobre a verdade a respeito dos recursos do viaduto do Trevo da Seta. Por algum tempo fiquei sem saber que a liberação dos recursos dependia apenas de uma simples ação por parte da Prefeitura de Florianópolis.”

Pedro Paulo – Florianópolis/SC

“Fiquei chocada ao ler sobre o novo artifício de alguns caminhoneiros para se manterem acordados. Como se não bastassem os perigos ‘normais’ a que qualquer motorista está sujeito na estrada, ainda corremos o risco de encontrarmos um caminhoneiro alucinado de posse de uma gigantesca e pesada arma.”

Arlene Zimmermann – Joinville/SC

“Prezados editores do jornal O Monatran, gostaria de parabeniza-los pelo trabalho e dizer que tenho acompanhado o trabalho de vocês desde a primeira edição. Fico esperando ansiosamente cada início de mês para poder ler um novo número. Sucesso!”

Gabriel Silveira – Florianópolis/SC

ESPAÇO LIVRE

Dr. Dirceu Rodrigues Alves Júnior *



AGONIA NO TRÂNSITO: Agente de distúrbio orgânico e comportamental

A irritabilidade é o primeiro sintoma manifesto e é quase sempre uma resposta excessiva a esse estímulo de ansiedade no trânsito. É na realidade uma resposta dos sentimentos do indivíduo. Manifesta-se com maior ou menor intensidade dependendo da formação, caráter, personalidade e uma série de outros fatores.

O aumento do potencial elétrico nas pessoas pode ocasionar perturbações nas funções dos neurotransmissores.

Sabemos que torres de celular, antenas de TV e altos níveis de poluição eletromagnética na atmosfera provocam aumento do potencial bioelétrico que é capaz de provocar alterações nas ligações neuronais e baixa produção de serotonina. Esta substância é além de sedativa, calmante e é aquela capaz de elevar o humor e produzir sensação de bem estar.

Na lentidão e no engarrafamento do trânsito com estresse e desvitalização bioenergética, perde-se o controle dos impulsos, ocorre queda da serotonina que por sua vez reduz os neurotransmissores controladores do comportamento explosivo (“diz-se que o indivíduo está com pavio curto”).

Outros fatores psicológicos e psiquiátricos como compulsão, depressão, ansiedade, problemas afetivos, agressividade têm baixa produção da serotonina. E é essa serotonina elevada que nos mantém alegres, bem humorados, tolerantes e em equilíbrio. É na realidade um dos mais importantes neurotransmissores.

A perda do controle significa que o nível de serotonina está baixo, podemos aí reagir com distúrbios de comportamento dependendo daqueles fatores psicológicos e psiquiátricos e outros fatores pessoais. Podemos chegar à impulsividade, agressividade e a violência verbal, gestual e física. O que, aliás, é hoje muito comum no nosso trânsito.

O distúrbio de comportamento pode manifestar-se

também com negligência e imprudência como produto da agressividade.

Tudo isso causa no motorista envolvido nesse trânsito louco das grandes cidades dano físico, psicológico e social. Nos portadores de um perfil potencialmente psiquiátrico, os surtos patológicos afloram e podem agravar-se.

É uma das causas do “Road Rage” (fúria no trânsito).

Outros sinais e sintomas podem ser percebidos como: taquicardia (batimento cardíaco acelerado); taquipnéia (frequência respiratória aumentada); extrassístoles (batimento cardíaco irregular); elevação da pressão arterial; dor no estômago; enjoo; e transpiração (suor).

Os que mais sofrem são as pessoas tensas, apressadas e ansiosas.

O quê fazer?

Tente buscar permanentemente o equilíbrio; não buscar explicações para o problema; relaxar; colocar música ambiente; sentar-se confortavelmente; fazer um alongamento; manter o bom humor; conversar com o passageiro ou o parceiro de infortúnio; trocar gentilezas; colocar uma coisa doce na boca.

Lembre-se que todos que estão no trânsito são parceiros de infortúnio e não inimigos. O auto-estímulo, bem como o estímulo de cada um que se encontra na lentidão ou no engarrafamento seja com um sinal positivo, com uma palavra de conforto, com uma simples brincadeira serão certamente agentes atenuantes do desgaste físico, mental e social que todos estão vivendo.

Uma conversa, uma brincadeira, pode aumentar a produção da serotonina e sairmos daquela realidade para momentos felizes quando nos ocupamos com outra atividade de lazer.

* Diretor de Comunicação e do Departamento de Medicina de Tráfego Ocupacional da ABRAMET

HUMOR

MIBIELLI



Policial mata juiz em briga de trânsito

Na noite do dia 10 de julho, um policial militar se envolveu em uma briga de trânsito com o juiz de Direito da comarca de Camamu/BA, Carlos Alessandro Pitágoras Ribeiro, 28 anos, que culminou com a morte do magistrado, em Salvador/BA.

Segundo a PM, o policial estaria fardado, indo para o trabalho a bordo de um veículo Kia Sephia, quando o juiz Carlos Alessandro Pitágoras Ribeiro, em um Honda Civic, teria gesticulado e gritado para ele. O policial teria parado o carro e o juiz saído com uma pistola 9mm em punho.

Ainda de acordo com a

declaração do policial, ele teria pedido que o juiz parasasse e, como não foi atendido, efetuou dois disparos, atingindo Carlos Alessandro.

Entretanto, parentes da vítima entendem que a história apresentada pela polícia é “cheia de fantasias, mentiras e corporativismo”. Segundo a família, o juiz teria abordado o policial militar depois de ter presenciado o Kia Sephia do soldado Daniel Soares fazendo manobras perigosas na região em frente ao Shopping Iguatemi da capital baiana.

A família do juiz nega que ele estivesse alcoolizado e acusa o policial de ter dispa-



O magistrado Carlos Alessandro Pitágoras, de apenas 28 anos, envolveu-se numa discussão de trânsito e acabou sendo morto.

rado o segundo tiro quando o magistrado já estava caído. “O policial respondeu a meu primo dizendo que

não tinha poder para prendê-lo, mas que poderia matá-lo”, afirma um parente. A versão, de acordo com

a família, teria sido confirmada por funcionários do Tribunal de Justiça que seguiram para o local.

O policial, de acordo com os parentes de Pitágoras, não estava fardado e teria mudado a versão após descobrir, no bolso da vítima, a carteira de juiz. Além disso, a família do magistrado nega que ele possuísse uma pistola 9mm (arma de uso exclusivo das Forças Armadas e da Polícia Federal).

O policial responderá ao inquérito em liberdade e as testemunhas estão sendo ouvidas pelo Departamento de Polícia Metropolitana, em Salvador.

TRÁGICA REALIDADE

Mortes no trânsito se equiparam aos crimes no RS

O volante do carro ou o gatilho de uma arma? O que mata mais no Rio Grande do Sul? Estudo do Detran aponta que número de vítimas em colisões e atropelamentos nos primeiros 180 dias do ano ficou próximo ao de assassinatos

O vergonhoso diagnóstico para o trânsito surge da comparação entre duas estatísticas. No primeiro semestre deste ano, segundo estudo do Detran/RS, houve 846 mortos (646 homens), 14,6% a mais em relação a igual período de 2009, enquanto segundo a Secretaria da Segurança Pública, entre janeiro e junho de 2010, ocorreram 848 assassinatos.

A média diária de ambos é assustadora: 4,7. Arredondando, diariamente são dez mortes, metade alvo do trânsito, metade da criminalidade. “Falta conscientização para os motoristas de que trânsito mata. E muito. As pessoas se cuidam por um tempo, quando há uma campanha educativa, por exemplo, mas logo voltam ao comportamento antigo. E explode novamente a violência no trânsito”, acredita o ortopedista Nelson Tombini, especialista em medicina de trânsito.

Segundo o estudo, cerca de 43%



das mortes ocorrem nas cidades (onde há sensação de maior segurança) e 55% dos acidentes graves é registrada entre 19h e 7h. Para o professor de trânsito da Unisinos João Hermes Junqueira, à noite, as pessoas acreditam estar sozinhas, sentindo-se menos ameaçadas. “Por isso, tornam-se desatentas”, explica.

Ainda segundo o levantamento do Detran, a capital gaúcha concentra o maior número de mortes no trânsito. Foram 81 óbitos no período. Ou seja, a cada dois dias, uma pessoa morreu em Porto Alegre, vítima de acidentes de trânsito. O segundo lugar ficou com Caxias do Sul, com 31 mortes.

Empresas desenvolvem simuladores de direção defensiva para ensinar a dirigir

Pesquisas realizadas com caminhoneiros, empresa do segmento de transporte e instrutores para avaliar as necessidades e deficiências do setor revelaram que o mercado está carente de profissionais qualificados e que, por muitas vezes, acidentes de percurso são causados por falta de atenção ou despreparo do motorista ao enfrentar situações de risco.

Preocupada com o alto número de vítimas de acidentes de trânsito no Brasil, a BSG Consultores está apostando na tecnologia e eficiência dos jogos chamados 'serious game' (jogo corporativo com a finalidade de ensinar e educar ao mesmo tempo) para criar o primeiro game de caminhão com

base no carregamento e descarga de produtos, leis de trânsito e direção defensiva. O projeto já está em funcionamento na sede da empresa no Rio de Janeiro.

A novidade proporciona uma avaliação completa do motorista em aspectos importantes como postura, atenção, reação do condutor, conhecimento técnico no momento no carregamento e descarga de produtos, lei de trânsito e direção defensiva. O programa permite que o motorista dirija em várias situações de perigo, tais como: negligência, imprudência, além de permitir o treinamento para economia de combustível e controle da emissão de gases.



divulgação T&T

Jogos têm como objetivo ensinar e educar motoristas para prevenir os acidentes de trânsito

Outra empresa que também investe nesse ramo é a Technology & Training (T&T) - instituto de tecnologia

de games – que desenvolveu, em parceria com a Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro (FAPERJ),

um simulador de direção defensiva para veículos leves visando a prevenção de acidentes.

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

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

CONCREMAT
SOLUÇÕES INTEGRADAS DE ENGENHARIA
A SERVIÇO DA ACESSIBILIDADE HUMANA