

**FÓRUM
DAS
AMÉRICAS**
tenta
encontrar
soluções
para o
trânsito
da Capital

Páginas 6 e 7

**Projeto de
retorno para
sul da Ilha é
modificado**

Página 11

**Motoristas
brasileiros
só obedecem
quando se
“sentem”
fiscalizados**

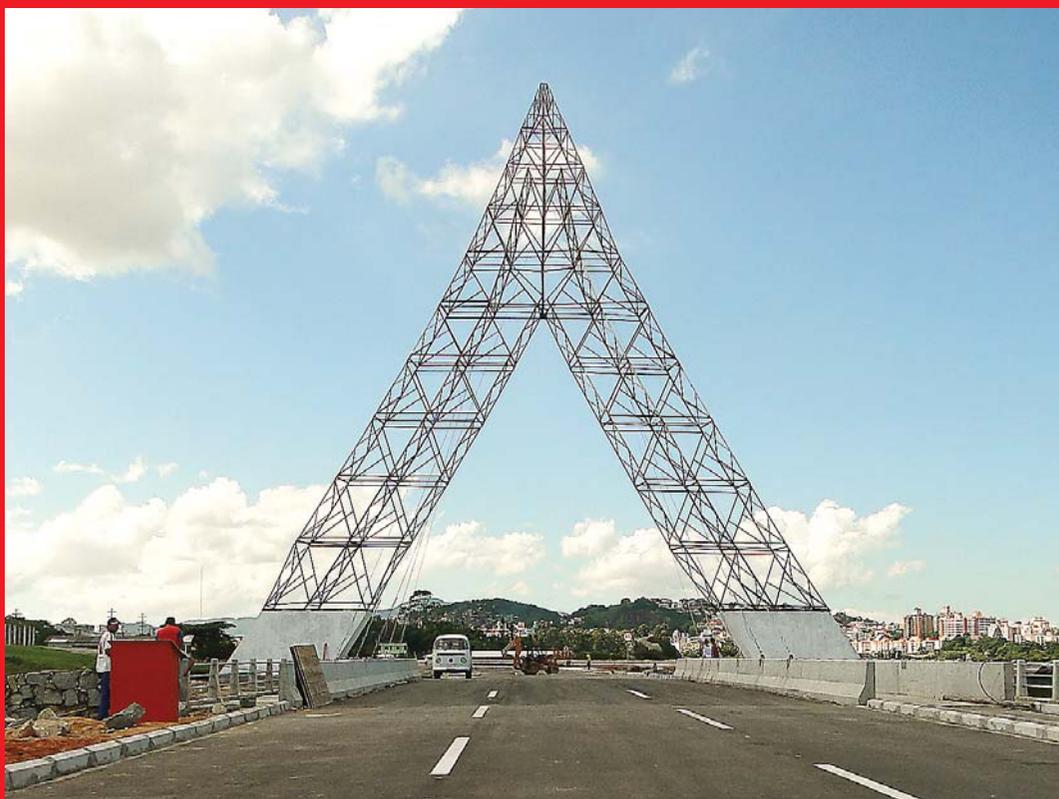
Página 9

Muito pouco a comemorar



Beira-Mar Continental

**O tão esperado aniversário da capital
catarinense passou e os presentes para a
população ficaram apenas na promessa.**



Beira-Mar de São José (ligação com Florianópolis).

**PLANO
DIRETOR:**
Prefeitura
de
Florianópolis
volta atrás e
protela
entrega do
projeto ao
Legislativo

Página 11

**Tribunal de
Justiça confirma
condenação de
MOTORISTA
EMBRIAGADO**

Página 4

Colunistas de
“O monatran”

Roberto
Alvarez
Bentes de Sá
Página 3



Moto Morte



José
Roberto de
Souza Dias
Página 5

**Os jovens e a
violência no trânsito**

Ildo
Raimundo
Rosa
Página 7



**A mobilidade
urbana e
o automóvel**

EDITORIAL

Abaixo as datas!

Sempre existe uma desculpa! Pode ser a chuva (o excesso ou, quem sabe, até mesmo a ausência dela), a escassez de recursos financeiros, a falta de algum documento, desapropriações que não acontecem... Enfim, até os vários compromissos dos administradores públicos podem servir de pretexto para o adiamento da inauguração de uma obra.

Neste mês de março, inaugurações de duas obras importantes foram adiadas. Aliás, adiadas duas vezes em um período de dez dias. Assim, mais uma vez, a população irá ter que esperar a chance de utilizar a Beira-Mar Continental e a Beira-Mar de São José.

As inaugurações, prometidas para o aniversário da capital catarinense (no dia 23), foram adiadas para o dia 31 e, posteriormente, adiadas indefinidamente.

Já era de se imaginar que as obras não seriam concluídas em tempo. Até pelo ritmo nada frenético das frentes de trabalho.

Teve a justificativa do excesso de chuva, o problema das desapropriações, diversos eventos inesperados e, por último, uma novidade: a falta de agenda dos administradores para a cerimônia de inauguração.

Apesar de todas estas desculpas o que se observa, de fato, é que o que realmente atrapalha a conclusão das pequenas ou das grandes obras é a falta de planejamento. Planejamento este que já deveria contar até com o inesperado.

Afinal, se tudo fosse tão imprevisível, não haveria razão para existirem os planejamentos.

Se não fosse assim, abaixo as datas! A partir de hoje, tudo na vida poderia ser determinado da seguinte maneira: quando for possível faremos. Daí tudo seria uma “surpresa” e, somente quando tudo colaborasse a favor, concluiríamos o que foi prometido. Sem nos preocuparmos com as tão insignificantes datas.

Ora, por favor, isso seria incabível!

Planejamento sério senhores: é isso que esperamos!

NOTAS E FLAGRANTES



O que estava ruim, ficou ainda pior

Na última edição divulgamos a foto enviada por um morador da rua Afonso Pena, no bairro Estreito, em Florianópolis, que mostrava o descaso com a mobilidade (foto 1). A Casan (empresa responsável pelo abastecimento de água e saneamento básico) consertou um vazamento e não restaurou o asfalto, deixando apenas um cavalete sinalizando o local e provocando o estreitamento da pista. Mais de um mês depois, o asfalto foi “restaurado” e o que estava ruim, ficou ainda pior. O novo asfalto cedeu e não existe mais o cavalete para alertar sobre o perigo iminente (foto 2). Carros e ônibus desviam em cima do buraco e o medo da população é que naquele local se abra uma cratera, prejudicando ainda mais o trânsito naquela região.

Lei seca cassa apenas uma carteira de motorista na capital de SP

A lei seca - legislação em vigor desde 20 de junho de 2008 que endureceu o combate a quem dirige embriagado - cassou a CNH (Carteira Nacional de Habilitação) de apenas um motorista na capital paulista, segundo informou o Detran-SP (Departamento de Trânsito). O balanço considera o período que vai do começo da vigência da lei até o final de 2009. Para Cyro Vidal, presidente da Comissão de Trânsito da OAB-SP (Ordem dos Advogados do Brasil), o pequeno número de motoristas efetivamente punidos pela Lei Seca na capital se deve ao modo como a lei é aplicada, o que esbarra no que chamou de “burocracia administrativa”. *“Isto é uma vergonha!”*

No rush, carro está tão veloz quanto galinha

A velocidade média do trânsito na cidade de São Paulo caiu no ano passado. No pico da tarde (17h às 20h), passou de 18 km/h em 2008 para 15 km/h. Na prática, os veículos têm circulado no rush mais devagar do que um corredor campeão da São Silvestre e num ritmo tão lento que se assemelha ao que uma galinha pode atingir. Os números de redução da velocidade na capital constam do “Relatório de Atividades Operacionais” da CET (Companhia de Engenharia de Tráfego), concluído em fevereiro.

monatran

Jornal do MONATRAN -

Movimento Nacional de Educação no Trânsito

Sede Nacional: Av. Herólio 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.

Torpedos SMS são a mais nova ameaça no trânsito



Especialistas em transporte advertem: enviar torpedos ao volante pode ser mais perigoso do que dirigir embriagado.

Na era do *smartphone*, o trânsito virou quase uma extensão do escritório. A facilidade de acesso à internet e as mensagens de texto tornaram faróis fechados e congestionamentos num pretexto para resolver pendências. Especialistas alertam, porém, que enviar torpedos ao volante é mais perigoso do que falar ao celular. O risco da prática é maior, inclusive, do que dirigir embriagado.

Embora não haja estatísticas sobre o número de pessoas que enviam mensagens no trânsito, a popularização desse hábito preocupa especialistas da área. De acordo com Fabio Racy, diretor de relações institucionais da Abramet (Associação Brasileira de Medicina de Tráfego), além da distração provocada pela mensagem, a principal ameaça que o SMS representa à segurança no trânsito decorre da necessidade de o condutor desviar o olhar da rua para o aparelho. “Sem a visão, as chances de um acidente são muito maiores”.

Nos Estados Unidos, na Europa e na Austrália, o assunto já é alvo de

pesquisas. Segundo o Ministério de Transporte dos EUA, 6.000 morreram em acidentes de carro envolvendo motoristas distraídos em 2008. Neste ano, o governo americano baixou norma vetando especificamente o envio de torpedos por motoristas de veículos comerciais. Nem todos os Estados proíbem o uso do celular ao volante. Mas em 20 deles há lei específica contra torpedos.

No Brasil, o celular é proibido ao volante em todo o país. O debate sobre torpedos, porém, ainda é rudimentar. A CET (Companhia de Engenharia de Tráfego) de São Paulo diz que o número de multas por uso do celular ao volante aumentou 22% de 2008 para 2009. Mas não discrimina quantas envolveram torpedos.

Para Sérgio Eizenberg, mestre em engenharia de transporte pela Escola Politécnica da USP e perito em acidente de trânsito, ainda que fossem criadas leis específicas para SMS, a fiscalização seria muito difícil. “A melhor forma de prevenir é a conscientização”, afirma ele.

Sinal vermelho para as motos

Os registros oficiais de acidentes de trânsito, no Brasil, mostram que, desde o ano de 2000, cerca de 9% das motos em circulação envolvem-se em algum tipo de acidente, todos os anos. Desse, perto de 2% representam acidentes com mortos e feridos. A frota brasileira de motocicletas já ultrapassou a casa de 12 milhões de unidades e as estimativas oficiais mostram que, em termos estatísticos, o país terá, em 2010, nada menos do que 1 milhão de acidentes de trânsito envolvendo motos. Estes provocarão 18 mil mortes e ferimentos em pelo menos outras 215 mil pessoas.

Os acidentes com motos, hoje, que envolvem jovens em sua maioria, já são considerados um sério problema de saúde pública. O tratamento dos feridos custa caro ao Estado e provoca uma sobrecarga ao Sistema Único de Saúde (SUS). Os feridos permanecem, em média, três a quatro meses em internamento hospitalar. Os aci-

dentos também já representam quase 50% das indenizações pagas pelo seguro obrigatório dos veículos automotores (Dpvt), embora as motos componham apenas 20% da frota nacional, segundo dados da Federação Nacional das Empresas de Seguros Privados e de Capitalização (Fenaseg).

Diante desse quadro preocupante, os motociclistas passaram a ser o alvo número um do poder público, que busca meios para reduzir o número de vítimas. A Comissão de Constituição de Justiça (CCJ) da Câmara dos Deputados já aprovou projeto que proíbe motociclistas de usarem os corredores entre os carros para trafegar. Segundo o projeto, eles terão de manter uma distância lateral de no mínimo 1,5 metros dos outros veículos, sob pena de multa. Aprovada em caráter terminativo, em abril do ano passado, a proposta, se não houver recursos que a levem à votação no plenário, seguirá diretamente para o Senado.

PALAVRA DO PRESIDENTE



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

MOTO MORTE

VRUMMM..... VRUMMM.....

Som da potência, voo da morte.

Assim se desenha cada dia mais trágico o panorama do infortúnio em toda parte deste país.

São mais de 12 milhões de motocicletas zumbindo alucinadamente por todas as vias de trânsito em todos os quadrantes deste imenso Brasil.

São motoqueiros produzindo como progresso inusitado para os nossos costumes uma cifra alarmante de mortes, mutilações, ferimentos, dor e desgraça.

Portanto, elevando expressivamente a ocupação de leitos hospitalares e o consequente e incalculável custo na manutenção da saúde pelo Estado.

Mas nem o governo central, nem os estaduais parecem sofrer algum incômodo diante disso.

Basta verificar o grande estímulo patrocinado oficialmente à produção, financiamento e venda de motos, tudo em nome da prosperidade econômica. Além disso, ao motoqueiro tudo é permitido pela vista grossa da autoridade.

O motoqueiro, na sua grande maioria, infringe sobranceiramente todas as regras de trânsito.

Se não, vejamos: pelo Código de Trânsito Brasileiro não é permitido circular com escapamento aberto. Mas, no entanto, o que mais se ouve nas ruas são explosões ensurdecedoras de possantes motos em estúpida velocidade. Parece-nos que tais explosões servem como drogas aos ouvidos desses inconsequentes estimulando-os ainda mais a praticarem cada vez mais desastrosos no trânsito.

O sinal está vermelho, mas o motoqueiro não toma conhecimento nem do sinal e muito menos da multa que dificilmente o alcança.

Que o jovem motoqueiro queira viver em delírio num alto risco para mais depressa morrer, pode-se imaginar que seja um objetivo só dele. Mas não é. O drama atinge toda a sociedade. Não só pelo que custa a sua perda, mas também a de outras vítimas da sua irresponsabilidade, seja no trânsito, na família e em todos os setores afetados pela multiplicação irracional dos desastros.

Por quanto tempo ainda sofreremos todos nesse quadro de brutal desumanidade?

Será tão difícil a quem administra o trânsito perceber um dia que só há uma medida capaz de conter essa onda de insanidade?

**Mais rigor, mais rigor na fiscalização.
Tão somente isso.**

Tribunal de Justiça confirma condenação de MOTORISTA EMBRIAGADO

Nove anos depois da tragédia, a 1ª Câmara Criminal do Tribunal de Justiça confirmou condenação imposta ao motorista que dirigiu embriagado na contramão por mais de seis quilômetros na BR-101 e provocou um grave acidente, no qual se registrou a morte de uma pessoa e ferimentos graves em outra.

Nelson Dalcégio foi submetido ao Tribunal do Júri da Comarca de Itapema e foi condenado à pena de oito anos e dois meses de reclusão em regime fechado. Segundo os autos, em 24 de fevereiro de 2001, depois de ingerir algumas cervejas, Dalcegio trafegou com seu veículo na contramão na BR-101, na altura de Balneário Camboriú. O industriário atravessou na contramão todo o túnel do Morro do Boi, passou defronte ao posto da polícia rodoviária federal em Itapema, para logo depois colidir frontalmente em outro veículo,

ocupado por Rafael Baumgartner e Emerson Andrigheto Júnior, ambos com 18 anos na época.

Andrigheto Júnior, morador de Florianópolis, morreu no local do acidente. Já Baumgartner, morador de Itapema, foi socorrido a tempo pelo Corpo de Bombeiros.

Em novembro de 2005, o Promotor de Justiça que atuou no Tribunal do Júri, Mauro do Canto Silva, demonstrou o dolo eventual na conduta do réu, ou seja, que na sua forma de agir ele assumiu o risco de provocar o acidente, afastando assim a tese da defesa, segundo a qual o industriário deveria ser responsabilizado por homicídio culposo (cometido por imprudência, negligência ou imperícia, sem a intenção de matar).

Em seu apelo, o réu pediu a anulação do julgamento (o segundo a que já foi submetido) sob o argumento de des-



respeito à legislação penal vigente que impediria o reconhecimento da tentativa de homicídio juntamente com dolo eventual.

Porém, a desembargadora Marli Mosimann Vargas, relatora do recurso, explica que é perfeitamente admissível a coexistência da tentativa com o dolo eventual, pois, age dolosamente aquele que, diretamente, quer a produção do resultado, bem como aquele que, mesmo não o desejando de forma direta,

assume o risco de produzi-lo. “Assim, tem-se que a essência do dolo consubstancia-se na conjugação da consciência e da vontade”, afirmou.

Segundo a magistrada, o dolo eventual é plenamente equiparado ao dolo direto. “É inegável que arriscar-se conscientemente a produzir um evento equivale tanto quanto querê-lo”, resumiu. A decisão foi unânime, mas ainda há possibilidade de recurso aos tribunais superiores.

STJ aumenta em 2.500% indenização por danos morais a vítima de acidente de trânsito

A Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) elevou de R\$ 2 mil para R\$ 50 mil o valor da indenização por danos morais a vítima de acidente de trânsito que ficou com sequelas permanentes. Os danos estéticos também foram majorados de R\$ 2 mil para R\$ 20 mil. Os ministros consideraram os valores fixados pelas instâncias inferiores irrisórios e desproporcionais em relação à gravidade e extensão do dano sofrido.

A autora do recurso teve uma das pernas esmagadas quando o ônibus em que estava, de propriedade da Empresa Gontijo de Transportes, colidiu com outro veículo, em agosto de 1997. Ela foi submetida a três cirurgias e inú-

meros tratamentos médicos, que resultaram no encurtamento de sua perna e diversas cicatrizes pelo corpo, com perda parcial da capacidade laboral.

O relator do recurso, desembargador convocado Paulo Furtado, destacou que o STJ reconhece a possibilidade de cumulação da indenização por danos estéticos e morais, ainda que derivados do mesmo fato, desde que os danos possam ser comprovados de forma autônoma.

O Tribunal de Justiça de Minas Gerais havia determinado a incidência dos juros moratórios a partir da publicação da decisão. Atendendo pedido da defesa da vítima, os ministros fixaram a incidência dos juros a partir da citação da empresa ré, conforme jurisprudência consolidada no STJ.

A Turma também determinou a

constituição de capital para garantir o pagamento da pensão vitalícia, que foi elevada de meio salário-mínimo para um salário-mínimo. O relator explicou que a Segunda Seção do STJ pacificou o entendimento de impossibilidade da substituição de capital pela inclusão do beneficiário de pensão em folha de pagamento, orientação que consta na Súmula 313.

O único pedido não acatado pela Turma foi quanto ao custeio de futuros tratamentos médicos. O tribunal de origem entendeu que o ordenamento jurídico não admite indenização por dano hipotético. De acordo com o relator, a recorrente não indicou dispositivo legal violado nem divergência jurisprudencial. Dessa forma, todos os ministros da Terceira Turma julgaram o recurso parcialmente provido.



Desembargador Paulo Furtado

Acidente de trânsito é maior causa de morte de jovens no mundo

Principais vítimas são pessoas entre 5 e 29 anos; dos 1,2 mi que morrem por ano, metade estão fora dos carros

Acidentes rodoviários são a principal causa de morte de pessoas entre 5 e 29 anos, afirma a Organização Mundial de Saúde (OMS) em estudo divulgado no início do mês. De acordo com a agência ligada à Organização das Nações Unidas (ONU), quase metade dos mortos em acidentes rodoviários no mundo são pedestres, ciclistas e motociclistas.

Ainda segundo a OMS, o número de pessoas feridas no trânsito se aproxima

de 50 milhões até 2008, sendo que, a cada ano, 1,2 milhão de pessoas morrem no trânsito. Mais de 90% das mortes ocorrem nas nações em desenvolvimento e, nos países mais pobres, 80% das mortes no trânsito são de “usuários vulneráveis”, ou pessoas que não estão nos carros.

A divulgação do estudo, descrito pelos funcionários da OMS como a primeira análise ampla de segurança no trânsito em 178 nações, coincidiu como uma Assembléia Geral da ONU que lançou a campanha “Uma Década de Ação por Segurança no Trânsito”, que espera diminuir o índice de mortes na década em 50%, o que deve salvar 5 milhões de vidas.



A campanha “Uma Década de Ação por Segurança no Trânsito” tem o apoio de personalidades como Michael Schumacher

Jose Roberto de Souza Dias *



Os jovens e a violência no trânsito

Há poucos dias, recebi um email das Pastorais da Juventude de Santa Catarina convidando-me a participar do Seminário Estadual da Campanha Contra a Violência e Extermínio de Jovens.

Esse é o tipo do convite irrecusável. Pensei! Uma oportunidade única de estar junto daqueles que são as principais vítimas dessa terrível doença, erroneamente, chamada de acidente de trânsito.

O seminário aconteceu num típico sábado de verão, quente e de praia cheia. Por essa razão, esperava encontrar poucos participantes e preparava-me para isso. A reunião foi numa igreja, que fica bem no alto de um morro de Florianópolis, tão em cima que parecia encostar-se às nuvens.

Ao chegar, uma grata surpresa! A sala estava lotada de moças e rapazes vindos de todas as partes do Estado. No exato momento que entrei na sala, debatiam, com seriedade e ardor, a violência no campo. Sentei no fundo e passei a admirar, e esse é o termo, a fibra daquela gente que do alto do morro preferia discutir os problemas que vivem a saborear um dia de sol na beira do mar.

Esperei minha vez, enquanto isso ouvi atentamente as histórias de vida daqueles jovens, deserdados de quase tudo, menos da esperança e da certeza de que são protagonistas da mudança.

Foi difícil conter a emoção quando uma das participantes, em seus vinte e poucos anos, se deram em lágrimas ao dar seu testemunho, de que lavrava a terra de seus pais, andava quilômetros para chegar à escola e, duas vezes por semana, trabalhava como faxineira para completar a renda familiar. Disse, soluçando, que nunca tivera vergonha, mas sim orgulho de ser uma camponesa.

Sérios, mas cantando para espriar, mudaram de assunto e passaram a discutir a violência no

trânsito, que consideram uma das principais causas de morte externa entre os jovens brasileiros.

Nesse instante fui chamado para discutir o tema para o qual fora convidado. Estava diante de jovens que acreditam no que fazem e que não estão dispostos ao silêncio passivo e conformado.

Para introduzir o tema tracei alguns paralelos. Por exemplo, com o massacre no Virginia Tech, quando 32 estudantes e professores foram assassinados. Comparei com a violência urbana brasileira em que, na média diária, 130 pessoas são assassinadas e outras 80 morrem em acidentes de trânsito.

Segundo o Mapa da Violência de Jovens no Brasil, elaborado pela Organização dos Estados Ibero Americanos, 72,1% das mortes são causadas por acidentes de trânsito, homicídios e suicídios. Tocantins, Mato Grosso e Santa Catarina são os estados que apresentam as maiores taxas de óbitos em acidentes de trânsito.

Este quadro fica ainda mais grave quando se considera que 70% dessas mortes estão ligadas ao consumo de álcool, inclusive entre pedestres. Essas vítimas são, segundo a Faculdade de Medicina da USP, em sua maioria, homens jovens com idade entre 18 e 26 anos.

Por outro lado, estatísticas publicadas pelo Ministério da Saúde, demonstram que as mortes provenientes de acidentes de trânsito aumentaram em 72% nos municípios com mais de 100 mil habitantes. Desses eventos, 45% envolvem a população jovem.

Observando mais de perto, só nas rodovias federais de Santa Catarina, nos primeiros 71 dias do ano de 2010, ocorreram 3.700 acidentes que geraram 2.011 feridos e 102 mortes. Um verdadeiro massacre!

Segundo o Banco Mundial, os acidentes de

trânsito causaram ao Brasil um prejuízo de 700 bilhões de reais, o equivalente a 10,5% do PIB. Para entender melhor esses números basta comparar o PIB brasileiro - que entre 2003 e 2008 cresceu em média 3,8% - com os prejuízos causados pelos acidentes de trânsito.

A brutalidade humana pode ser medida pelo desperdício material, equivalente a quase três vezes o crescimento médio do PIB brasileiro.

Ao promoverem esse debate, as Pastorais da Juventude de Santa Catarina fortalecem a convicção de que é possível construir um Brasil mais justo e perfeito, inclusive no trânsito e na modelação urbana.

As conclusões a que chegaram são dignas de serem pronunciadas pelos mais renomados especialistas. Principalmente ao afirmarem que a solução do caos urbano passa obrigatoriamente pelo transporte público de qualidade, inclusive o metroviário e o aquaviário.

As Pastorais da Juventude concordaram que o acidente de trânsito precisa urgentemente ser tratado como uma doença social e como tal pode ser prevenida, tratada e controlada. Também estão de acordo que os jovens são vítimas e algumas vezes algozes de si mesmos.

Mas, a mais importante de todas as conclusões é que dirigir pode ser um ato de amor ao próximo.

O Brasil tem jeito, essa guerra pode ser vencida!

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

FÓRUM DAS AMÉRICAS tenta encontrar soluções para o trânsito de Florianópolis

Com pouca divulgação e data coincidente com evento mundial no Rio de Janeiro, o 1º Fórum das Américas sobre Mobilidade Urbana reuniu 360 inscitos, entre os dias 22 e 24 de março, na capital catarinense.



Promovido pelo Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (IPUF), como parte da comemoração dos 284 anos de Florianópolis, o Fórum das Américas apresentou formas de mobilidade urbana confiáveis, que compreendem o acesso dos habitantes ao trabalho, serviços e lazer, com rapidez, segurança, baixo custo e sem poluir o meio ambiente, sendo uma continuação do Congresso Mundial de Mobilidade, realizado no ano passado na Alemanha.

Com o objetivo principal de promover a troca de experiências entre cidades para a solução de problemas dentro dos preceitos da sustentabilidade, o encontro trouxe profissionais especializados do mundo todo, como o coordenador do *Cities for Mobility**, Patrick Daude, responsável pela coordenação da cooperação entre as cidades de Stuttgart (Alemanha) e Porto Alegre, Florianópolis e Belo Horizonte. Além do cientista social britânico, Peter Cox; o mestre em engenharia civil, o holandês Roel Massink; e Roland Krüger (Transrapid International).

Foram painéis sobre acessibilidade, ciclovias, transporte motorizado individual e coletivo, metrô subterrâneo, mono-trem, teleféricos, transporte marítimo e transporte aéreo. **Pena não ter mais gente para assistir.**

Para a gerente de planejamento do IPUF, Vera Lucia Gonçalves da Silva, a grande importância do evento foi reunir num mesmo espaço de apresentação e debates todas as modalidades de transportes e os rebatimentos com relação à cidade de Florianópolis. “Novas oportunidades de resgatar idéias que vem sendo propostas e discutidas serão retomadas para análise e adequações de maneira a viabilizá-las e solucionar as demandas de transportes na cidade”, afirmou.

Já para o arquiteto e urbanista Vinicius Barbosa, os debates técnicos foram de altíssimo nível, porém, especialmente durante a discussão sobre a escassez do transporte marítimo em Florianópolis, o debate passou a descambar para o trágico lado político dos fatos. “O que se ouviu foram discursos vazios por

parte dos representantes dos órgãos da administração pública florianopolitana, dizendo: ou que havia falta de recursos financeiros, ou que determinadas melhorias só poderiam ser executadas mediante a ‘municipalização’ das rodovias estaduais (que cortam a cidade), o que não contribui em nada com o debate, de caráter técnico”, lamentou.

Segundo Barbosa, uma boa resposta ao mal estar gerado pelas desculpas ‘esfarrapadas’ foi o comentário do coordenador para assuntos econômicos externos do Presidente dos Açores, José Luís Pimentel Amaral, que disse que se pensassem na viabilidade orçamentária em detrimento da necessidade que a sociedade tinha de se locomover, o governo dos Açores não teria feito nada e não teria se desenvolvido até hoje. “E olha que a região autônoma de Portugal tem uma população menor que a de Florianópolis (250 mil contra 460 mil), mas viu na reativação do transporte hidroviário um caminho para o desenvolvimento

sustentável”, enfatizou.

Ao final do evento, foi assinada a carta “Acesso para Todos”, que segue o modelo proposto pelas Redes *Cities for Mobility** e *Mobilization*, aprovado pelo Congresso Mundial de Mobilidade, que aconteceu em Stuttgart, Alemanha, em 2009.

Um dos itens acordados, diz respeito ao transporte urbano: “Dar aos usuários dos transportes públicos, aos pedestres e aos ciclistas, maior destaque no desenvolvimento dos transportes e, dada suas vulnerabilidades, prover infraestrutura para conceder-lhes maior proteção, em relação aos transportes motorizados em geral”.

*O *Cities for Mobility* é uma rede global que promove o intercâmbio de experiências e *know-how* entre as cidades e outras organizações de negócios, pesquisa e sociedade civil por todo o mundo, objetivando a mobilidade urbana sustentável, contando atualmente com cerca de 550 membros, de 76 países.

Pontos de vista

Arquiteto e urbanista, **Vinicius Barbosa** participou como ouvinte do Fórum das Américas sobre Mobilidade Urbana em Florianópolis e ainda fez uma cobertura sobre o evento para o site Revista Sustentabilidade. Numa entrevista exclusiva ao jornal do MONATLAN, Vinicius falou um pouco mais sobre seus pontos de vista a respeito do evento.

OM MONATLAN - Você acha que a realização do Fórum de fato foi válida? Vinicius Barbosa - Todo evento tem sua parcela de contribuição à sociedade quando é composto de profissionais qualificados e realmente engajados ao tema, o que acredito ter sido o caso do Fórum sobre Mobilidade. No entanto, há por vezes uma falta de controle sobre os assuntos, quando convidados políticos (que são necessários) insistem em caracterizar todos os problemas e suas respectivas soluções fundamentados em ações políticas, o que não vem ao caso a partir da premissa de este ser um evento técnico. O contraponto exercido pelos administradores públicos, esclarecendo os empecilhos burocráticos, orçamentários e de interesses setoriais deve acontecer, mas não pode ser usado como justificativa quando o fórum é organizado justamente para se obter, a partir dos especialistas nos assuntos, as soluções criativas que venham a faltar à classe política.

OM - Você acredita que a coincidência de datas com o 5º Fórum das Nações Unidas, realizado no RJ, atrapalhou o evento de Florianópolis?

VB - O encontro de Florianópolis tratou da questão da sustentabilidade viária, que não foi abordada no Fórum Urbano. O assunto poderia interessar a toda e qualquer cidade, mas as apresentações acabaram por focar as especificidades da capital catarinense, o que é bastante natural.

OM - Qual foi o ponto mais positivo do evento?

VB - Tivemos a participação de vários especialistas que realmente contribuíram com os assuntos propostos, buscando mostrar ao auditório como é possível solucionar os entraves a partir de experiências passadas. Profissionais, estudiosos, pesquisadores e gestores trouxeram os benefícios (e também as privações) dos sistemas de transporte que uma sociedade quer e precisa para se desenvolver sustentavelmente. Eu mesmo saí com várias idéias interessantes.

OM - Qual foi o mais negativo?

VB - Como já falei da necessidade de uma classe política mais 'ouvinte' nesses eventos, posso dizer que o outro ponto negativo foi o certo desleixo para com as perguntas encaminhadas pelo público, nem sempre coerentemente respondidas. Talvez a diminuição de uma bancada de debatentes

políticos faça atenuar o vício em politizar-se a conjuntura, acarretando uma diminuição do desvio dos assuntos.

Diretora do IPUF e organizadora do evento, Cristina Piazza, também falou exclusivamente ao jornal do MONATLAN.

O MONATLAN - Qual a importância da realização de um evento como este em Florianópolis?

Cristina Piazza - Florianópolis tem sido acusada de ser a segunda pior cidade do mundo em mobilidade urbana. Apesar de não concordarmos, pois cremos que este é um problema que afeta a todas as cidades em crescimento muito rápido no Brasil, por diversas questões, principalmente aquelas que dizem respeito às políticas públicas nacionais, preferimos não nos omitir e encarar a discussão acerca deste problema. Assim decidimos por montar o I FORUM DAS AMÉRICAS SOBRE MOBILIDADE NAS CIDADES e buscar a opinião de grandes especialistas internacionais e nacionais da área, e seus exemplos.

OM - Quais foram as principais deliberações?

CP - Concluímos que só conhecendo as soluções propostas em outras cidades, através de um corpo técnico consciente e corajoso, é que podemos buscar melhores condições de mobilidade para Florianópolis. A carta "Acesso para Todos" se transformará em uma ferramenta de disseminação e incentivo de aplicação de políticas públicas voltadas para a mobilidade.

OM - O evento de Florianópolis foi prejudicado com a realização do Fórum das Nações Unidas no RJ?

CP - Florianópolis já havia decidido realizar o I Fórum em agosto de 2009, devido aos grandes problemas que enfrentamos em nossa cidade. Dizer que fomos prejudicados pelo Fórum das Nações não saberia avaliar, pois não possui dados concretos. Entretanto, posso afirmar que muitos dos especialistas que estavam lá, a exemplo de Peter Cox e Roel Massink, primeiro vieram à Florianópolis participar do nosso evento, para só depois seguirem ao Rio.

OM - Qual foi o maior problema que enfrentaram?

CP - O maior problema que enfrentamos, na verdade, é a grande falta de interesse dos que reclamam e daqueles que se dizem técnicos no assunto, mas que não se preocuparam em participar. Sentimos uma grande falta na participação dos gestores públicos, também. No Fórum das Américas, eles poderiam ter aprendido muito sobre Mobilidade Urbana e perderam a oportunidade de entender esse complexo e tão importante tema.

Ildo Raimundo Rosa *



A mobilidade urbana e o automóvel

Avinda do Presidente Mundial da FIAT ao Brasil, Sergio Marchionne, neste mês de março, brindou-nos com a rara oportunidade de interagir com um dos mais brilhantes executivos mundiais do setor automobilístico.

Em sua entrevista concedida à revista VEJA, Marchionne deixa claro que a influência histórica dos motores à combustão ainda permanecerá por muito tempo, mesmo sendo mais poluente com sua emissão de CO2.

Ainda na entrevista enfrenta de forma convincente a predisposição mundial ao "ecologicamente correto", com o irrefutável argumento de que para sua implementação haveria uma grande elevação de custos para o consumidor final, tendo em vista o valor agregado à produção dos motores movidos a hidrogênio e eletricidade.

Questiona também a própria autonomia destas novas tecnologias, ao mesmo tempo em que demonstra certa preocupação com o passivo ambiental produzido pelas baterias e demais acumuladores de energia.

A análise da mobilidade urbana é encarada pelo CEO da FIAT com uma clareza elogiável, no momento em que constata o óbvio, qual seja, só optaremos pelo transporte de massas quando obtivermos nesses novos modais de mobilidade o devido retorno em eficiência e competitividade, ou seja, quando o uso do automóvel for simplesmente dispensável.

Quanto ao uso massivo do transporte individual defende ostensivamente o aumento das multas expedidas e de restrições ao uso da locomoção em nossas cidades, algo bastante improvável no nosso país, onde as políticas públicas ainda são muito pautadas de forma demagógica.

A boa notícia fica por conta da forma como serão concebidos os automóveis no futuro, a adoção de novos conceitos de inteligência artificial reduzirá drasticamente o número de acidentes.

Este novo veículo já está sendo testado prevendo-se inclusive o barateamento dessas novas tecnologias que irão facilitar a condução dos veículos e ampliar consideravelmente os níveis de segurança de nossas cidades.

Marchionne, por outro lado, defende novos modelos de gestão para a indústria automobilística devido basicamente à clara demanda de uma economia cada vez mais globalizada, o que está a exigir altos investimentos, especialmente em novas tecnologias.

O que realmente importa é que estas novas políticas associadas à produção de veículos automotores merecem um especial acompanhamento por parte da sociedade civil, tendo em vista que elas irão repercutir diretamente na mobilidade urbana e na qualidade de vida em nossas cidades.

* 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 MONATLAN - Movimento Nacional de Educação no Trânsito.

Pesquisa inédita revela o que jovens pensam sobre a **LEI SECA** e o **CINTO DE SEGURANÇA**

A pesquisa "A balada, o carona e a Lei Seca" realizada pelo Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) entre outubro e novembro de 2009, com 868 jovens de 15 a 17 anos, revelou que mesmo conhecendo e concordando com a obrigatoriedade do uso do cinto de segurança e com a proibição de conduzir veículos depois de ingerir bebida alcoólica a maioria age diferente.

A pesquisa foi realizada com alunos do ensino médio, de escolas públicas e particulares, durante a realização do Ciclo de Palestras do projeto Trânsito Consciente do Denatran. Participaram alunos de seis capitais: Florianópolis, Curitiba, Belo Horizonte, Brasília, Recife e Porto Alegre. A partir deste trabalho foi possível perceber três importantes aspectos que podem servir para os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito fundamentarem suas ações junto ao público jovem.

O primeiro está relacionado à questão de gênero. Meninos e meninas agem de forma diferente quando o assunto é trânsito. Outro aspecto é o papel da família, como exemplo para a prática de atitudes seguras no trânsito. Além disso, a pesquisa constatou que o jovem é informado, porém, demonstra incapacidade de agir de forma segura e de intervir em seu grupo social no caso de uma situação com a qual não concorde.

CINTO DE SEGURANÇA

Dos jovens pesquisados cerca de 2/3 (65,5%) é carona de um veículo conduzido por seus amigos ou pais. Mas a pesquisa concluiu que essa condição não está associada a uma atitude de segurança efetiva. Apenas dois em cada dez jovens (21,6%) afirmaram utilizar sempre o cinto de segurança na condição de passageiros no banco traseiro.

Enquanto caronas de amigos 35% dos jovens afirmou que nunca usa o cinto de segurança no banco traseiro. A companhia dos pais também não está associada à maior segurança. Apesar da presença e autoridade do pai ou da mãe conduzindo o jovem para a "balada" e no retorno para casa, 28,9% revelou que **nunca** usa o cinto de segurança e outros 44% o utiliza **eventualmente**.

LEI SECA

Quando o tema é álcool e direção, os dados revelam um quadro preocupante: mesmo que 84,9% dos jovens afirmem conhecer a Lei Seca e 88,5% defendam a proibição de beber antes de dirigir, 55% deles revelou que retorna para casa de carona no carro do amigo que ingeriu bebida alcoólica.

Mais uma vez meninos e meninas têm comportamentos diferentes. Entre as meninas mais da metade (50,7%) afirmou voltar da balada com um amigo que não bebeu. Já entre os meninos a vulnerabilidade é ainda mais acentuada, 61,2% deles admitiu ser carona de veículo conduzido por um amigo que bebeu antes de dirigir.

Embora meninos (88,5%) e meninas (91,4%) concordem que beber e dirigir deve ser proibido, na avaliação dos pesquisadores a carona no carro do amigo que bebeu antes de dirigir indica uma incapacidade majoritária



ria entre os jovens de intervir em uma situação com a qual eles não concordam.

EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO

A pesquisa também levantou informações sobre as perspectivas dos jovens sobre atividades relativas à educação no trânsito e às campanhas públicas. Verificou-se que nenhuma atividade de educação para o trânsito é realizada na maioria das escolas (51,8%) nas quais estudam os jovens pesquisados.

No que se refere às campanhas públicas de segurança no trânsito, seis em cada dez jovens não se lembrou de nenhuma campanha recente. Quando questionados sobre mudança de comportamento a partir de campanha, 53,3% dos jovens afirmou que não mudou nenhuma atitude por causa de campanha de educação para o trânsito. Quando os dados são analisados por gênero percebe-se que as meninas são mais sensíveis às campanhas, 52,2% delas admitiu já ter adotado uma nova atitude, diferente dos meninos que 60,4% respondeu negativamente.



Denatran investe mais de 400 milhões no trânsito

Em 2009 o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) investiu R\$ 428.417.806,66 em ações voltadas para a melhoria do trânsito. Na área de educação para o trânsito foram investidos R\$ 7.511.704,20. Entre os projetos destacam-se o Ciclo de Palestras para alunos do Ensino Médio e a impressão e o envio de 1.880.000 exemplares das Diretrizes Nacionais da Educação para o Trânsito na Pré-escola e no Ensino Fundamental para as instituições de ensino.

Na capacitação de profissionais do Sistema Nacional de Trânsito o Departamento destinou no último ano R\$ 5.427.719,80, mais que o dobro de 2008, quando foi utilizado R\$ 2.252.549,77 e quatro vezes mais que o investido em 2007, R\$ 1.250.776,00. Já em publicidade o investimento subiu de R\$ 48.498.547,44, referente a 2008, para R\$ 120.000.000,00.

Para projetos destinados à redução de acidentes de trânsito o Denatran repassou R\$ 189.173.086,64 a 499 municípios. O Estado de São Paulo foi o que mais recebeu recursos, R\$ 22.439.701,87, seguido do Rio Grande do Sul, R\$ 19.923.837,48, Amazonas R\$ 18.083.600,00, Rio de Janeiro R\$ 17.603.800,00 e Bahia R\$ 17.592.941,49. Santa Catarina recebeu R\$ 11.115.002,80.

O Denatran também investiu na manutenção dos sistemas Renach, Renavam e Renainf que permitem, respectivamente, o registro de condutores, veículos e infrações. Segundo o Código de Trânsito Brasileiro, cabe ao Departamento organizá-los e mantê-los. É o Denatran que custeia os acessos aos sistemas realizados pelos Departamentos Estaduais de Trânsito (Detrans). Em 2009 o Órgão destinou R\$ 82.038.925,81 para a manutenção dos sistemas.

Em passagens e diárias para servidores a trabalho externo, como para a fiscalização de instituições credenciadas pelo Órgão ou em reuniões e eventos na área de trânsito foram gastos R\$ 536.182,68.

Em 2010 a previsão de dotação orçamentária é de R\$ 500 milhões.



Motoristas brasileiros só obedecem quando se "sentem" fiscalizados

Desde 21 de maio de 2007, a resolução 214 do Contran determinou que seria obrigatório o uso de placas de sinalização nas vias onde estivessem instalados equipamentos medidores de velocidade. O objetivo, segundo o ministro das Cidades, Márcio Fortes, era que a fiscalização fosse educativa e não arrecadatória.

Infelizmente porém, o que tem se observado, ao longo desses três anos, é que, ao invés de serem educados a trafegar sempre na velocidade permitida, grande parte dos motoristas brasileiros só reduz ao passar pelo equipamento.

Estatísticas do ano de 2009, compiladas a partir de uma amostra de vários medidores eletrônicos de velocidade em operação em 13 estados brasileiros foram divulgadas pela Perkons e revelam informações importantes sobre o comportamento do condutor.

Ao analisar o tipo de infra-

ção, por exemplo, exceder o limite de velocidade em até 20% da via aparece em primeiro lugar, com 75,9% das infrações. Em seguida, vem o excesso entre 20% e 50%, representando 22,5% do total de infrações e exceder o limite acima de 50% - com 6,2%.

Além disso, segundo o engenheiro especialista em trânsito, José Mario de Andrade, diretor de negócios internacionais da Perkons, as estatísticas por tipo de equipamento, mostraram que a Lombada Eletrônica continua sendo o equipamento com maior índice de respeito. "Por um lado, isto é positivo, pois ela é indicada para locais mais críticos. Porém, por outro lado, notamos ser importante um trabalho maior de conscientização quanto ao respeito aos limites de velocidade ao longo de toda a via", avalia.

Já para o consultor em transporte e trânsito Osias Baptista



Neto, o problema do desrespeito só vai ser resolvido com muita fiscalização. "O brasileiro só obedece se ele tem a possibilidade da penalização, porque julga que a transgressão não é danosa. Uma pessoa não mata outra só porque tem

medo de ser presa, ela sabe que a transgressão é forte", diz. "No caso da infração de velocidade, ela acha que não é problemática porque acha que dirige bem, que o limite não é adequado etc.".

Para ele, a solução passa

pela revogação da resolução 214 do Contran, que estabelece a obrigatoriedade de sinalizar a presença dos equipamentos de fiscalização, e a criação do conceito que em qualquer lugar você pode ser fiscalizado e multado.

Falta de padronização das sinalizações prejudica daltônicos no trânsito

Longe de ser um caos cheio de obstáculos em preto e branco, o dia-a-dia de um daltônico no trânsito é muito mais prejudicado pela falta de padronização dos semáforos e placas, do que pela dificuldade na diferenciação de cores. Isso porque os daltônicos aprendem a codificar as cores por meio de associações à tonalidade e contraste do que veem.

Porém, a falta de padrão de semáforos e placas de uma cidade para outra dificultam o aprendizado dessas associações. Para os daltônicos, o contraste é essencial para melhorar a visibilidade no trânsito. Placas com letras amarelas sobre verde e azul, comuns em pequenas cidades, se tornam invisíveis para daltônicos. As placas de obras, com fundo laranja e letras em preto também dificultam a identificação. "Para ajudar, a sinalização viária deveria ser feita com materiais reflexivos, que melhoram a visão noturna, e nas cores estabelecidas pela lei", destaca o médico oftalmologista do Instituto Penido Burnier, Leônicio Queiroz Neto.

Semáforos em LED também atrapa-

lham por emitir excesso de luminosidade. "Se cada cor do semáforo recebesse apenas o contorno em LED, aí sim ajudaria, porque forma contraste", ressalta o oftalmologista. Sinais na horizontal também dificultam. "Como eles observam a posição da luz nos semáforos, nas cidades em que eles ficam na horizontal não há como fazer a associação", exemplifica.



Deputado Fernando Gabeira-PV/RJ

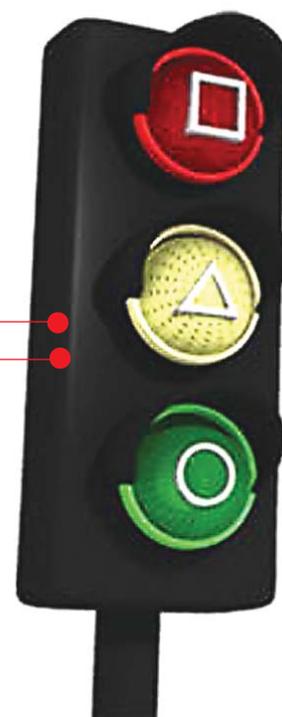
PROJETO DE LEI

Tramita na Câmara um projeto de Lei que visa ajudar essa parcela da popula-

ção, estimada em 15 milhões de brasileiros. De autoria do deputado federal Fernando Gabeira (PV-RJ), o projeto de Lei 4937/09 propõe alterar os formatos das lentes de semáforos e determina a colocação de figuras geométricas brancas em cada cor.

"O projeto gerou certa discussão porque acharam que se gastaria muito dinheiro trocar os semáforos. Mas a ideia não é trocar, é fazer um plástico para colocar no semáforo", explica o deputado federal.

De acordo com Gabeira, já existe sinalizações nesse sentido em Portugal. Na cidade de Campinas, no interior de São Paulo, por exemplo, as lentes amarelas ganharam uma tarja branca, para facilitar a visualização pelos portadores de daltonismo.



MÍOPES TAMBÉM SÃO BENEFICIADOS

No trânsito, quem sofre de miopia enfrenta mais dificuldade do que os daltônicos. O médico Leônicio Queiroz Neto explica que essas pessoas, que possuem dificuldade para enxergar objetos de longe, possuem muita dificuldade em identificar obstáculos entre 17h e 20h, período popularmente chamado de lusco-fusco. "Neste período, o contraste é menor e as pessoas perdem a noção de profundidade", explica o oftalmologista.

Segundo ele, se o contraste das sinalizações for intensificado, os míopes também serão beneficiados. "O contraste é mais importante do que a identificação da cor, por causa da noção de profundidade", destaca Queiroz Neto.

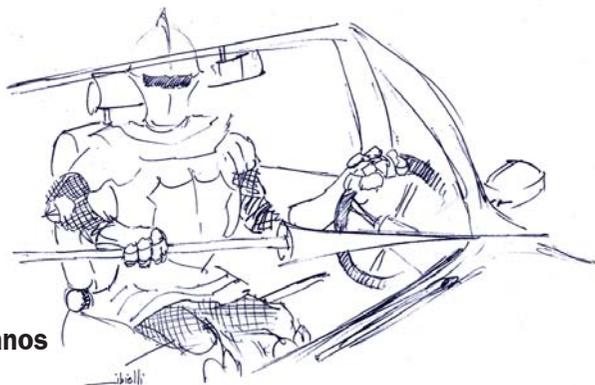


CARTAS

“Boa tarde! Esta semana recebi um exemplar do Jornal do Monatran, achei muito interessante e úteis as informações.

Tenho dois poemas sobre o trânsito e gostaria de saber se vocês tem interesse em publicá-los. Em deles, inclusive, fala sobre a guerra que é travada todos os dias na ruas, refletindo justamente o que o senhor Roberto escreveu no “Palavra do Presidente” sobre a tolerância no trânsito. Embora tenha sido escrito anteriormente, ele trata do mesmo assunto. Se houver interesse, estarei à disposição. Abraços.”

Nivaldo Joaquim – Florianópolis/SC



Gladiadores Urbanos

Uma batalha esta anunciada, os soldados saem de suas barricadas..
Instantes antes da partida são meros homens com a mente limpa..
Calmos, serenos, amigos e compassivos,
Tomam suas armaduras e num piscar de olhos a transformação..
Surge um soldado forte, destemido, com uma arma na mão.

Suas armaduras são imponentes e se confunde no meio de tanta gente..
E partem todos para o campo de batalha,
Disputam cada espaço, sempre no fio da navalha.
Há quem sem amontoa numa grande armadura,
Que parece o Cavalo de Tróia, que leva os soldados por estas ruas.

Cada qual quer seu canto, briga, xinga, esbraveja..
Isso é uma loucura, cada um com a idéia dura.
E a luta é grande, as vezes sangrenta, que nos tira a paz,
Que nos tira a vida com uma velocidade voraz.
Todos desejam chegar. Onde? Saber isso não se é capaz.

E assim ficam o tempo inteiro, correndo feitos felinos..
De um lado para o outro, desdobrando-se entre tantos guerreiros..
São fracos soldados, fortalecidos por suas armaduras...
Que muitas vezes não se ajudam e vivem na amargura...
Pobres soldados de vida curta e sem ternura.....

Nivaldo Joaquim 03/03/10

ESPAÇO LIVRE

Claudinei Tomas *

Cinto ou sinto muito!

O que nós imaginamos de mais valoroso neste mundo terreno? O que nos causaria imensa dor? O que nos faria falta todos os dias de nossa vida?

Estes questionamentos muitos pais, irmãos, parentes e amigos já não se fazem mais, pois estão passando por tal experiência da qual não gostariam de fazer parte.

Como exemplo posso citar um amigo que no dia 16 do mês de Fevereiro envolveu-se em um acidente que vitimou seu filho de apenas 09 anos e a causa de sua morte foram vários traumas sofrido pela criança por ter sido arremessada para fora do veículo pelo pára-brisa.

Talvez por falta de costume, falta de atenção ou até por confiar que nada de mal aconteceria, o Pai deixou de colocar o cinto de segurança em seu filho. Mas a falta deste simples e, ao mesmo tempo, tão importante ato de segurança fez com que ele pagasse com a perda de seu garoto e isso o faz chorar lágrimas de sangue todos os dias, principalmente por ter sido responsável diretamente por esta fatalidade.

Como este, temos vários outros casos em nosso país, ocorrendo com crianças e com adultos. Já tivemos em Paranaguá situações desta mesma natureza e não faz muito tempo! Todas as pessoas que sofrem por ter perdido alguém por negligencia ou até mesmo imprudência seja delas ou de outras pessoas, gostariam muito de ter outra chance para não cometer o mesmo erro.

Nós, eu e você querido leitor, somos pais e filhos, irmãos e amigos e temos esta oportunidade de não deixar acontecer conosco o que infelizmente aconteceu com outras pessoas que hoje lutam contra sua dor.

Nem é necessário falar que o Código de Trânsito Brasileiro instituiu, desde janeiro de 1998, a obrigatoriedade da utilização do cinto de segurança para o condutor e os passageiros em todas as vias do território nacional, cuja infração é prevista no artigo 167 e considerada de natureza grave (R\$127,69 e 5 pontos na carteira de habilitação). Tal obrigatoriedade deve ser tratada por todo cidadão como questão de respeito a sua própria vida e das pessoas por ela conduzida. Agindo assim de uma forma inteligente, não se preocupando com a multa, mas sim com a vida e o bem estar.

Algumas pessoas pensam e até falam que o cinto de segurança atrapalha, mas as estatísticas demonstram que este pequeno ato de amor à vida, que é colocar o cinto, salva e protege milhares de vidas todos os dias.

O cinto de segurança é um dos mais importantes equipamentos existentes nos veículos automotores, porém só se torna eficiente se utilizado corretamente, por todos os ocupantes do veículo. E as crianças estarão sempre mais seguras no banco de trás e fazendo uso da cadeirinha.

A utilização do cinto, além de proporcionar melhores condições de segurança aos que o usam, induz ao condutor uma postura correta ao dirigir. O motorista que conduz seu veículo com postura fica mais atento ao trânsito. E as pessoas que o observam usando o cinto de segurança logo concluem que este condutor é uma pessoa inteligente e responsável com a vida e a segurança no trânsito.

* Gestor de Trânsito e Transporte, professor e especialista em Mobilidade Urbana e Saúde Pública. Originalmente, publicado no site da Perkons

HUMOR

MIBIELLI



PLANO DIRETOR: Prefeitura de Florianópolis volta atrás e protela entrega do projeto ao Legislativo

Depois de muitos protestos com direito a cartazes e gritaria, a Prefeitura da capital catarinense decidiu adiar a entrega do Plano Diretor à Câmara Municipal de Vereadores. O projeto, que é de suma importância, está sendo discutido desde 2006 e, com a nova decisão, só deve ser votado no ano que vem.

O grande problema é que, em 2008, a Prefeitura destituiu o Núcleo Gestor que vinha discutindo o novo Plano e abandonou as diretrizes dos Núcleos Distritais, desprezando o que havia sido debatido por centenas de pessoas em vários bairros.

Segundo o presidente do Núcleo Gestor da época, Dr. Ildo Raimundo Rosa, no período compreendido entre 2006 e 2008, foram realizadas 1.200 reuniões, 33 audiências públicas, definidas 1.600 diretrizes e 4.000 demandas, através dos 21 Núcleos Distritais.



Dr. Ildo Raimundo Rosa

Porém, segundo as associações de bairro, todo esse trabalho foi abandonado pela Prefeitura nos anos seguintes, ocasionando a revolta de muitos moradores e, por fim, o adiamento da entrega do projeto.

Segundo o executivo, novas audiências públicas serão realizadas para discutir e incluir sugestões.

Antes tarde, do que nunca

Secretaria de transportes de Florianópolis promove I Seminário sobre transporte marítimo, na semana em que a capital completou 284 anos.

Vocacionada para o transporte marítimo, Florianópolis deu um importante passo na direção daquela que pode ser grande parte da solução dos problemas de mobilidade enfrentados pela população na atualidade. Foi realizado, no último dia 25, o I Seminário sobre Transporte Marítimo na capital catarinense.

O evento, realizado na sede do CDL, reuniu autoridades, especialistas, representantes de ONG's, moradores interessados e representantes do Banco do Brasil, que tem se mostrado interessado em investir na implantação do transporte marítimo da região.

Na ocasião, a senadora Ideli Salvatti alertou para a necessidade da integração entre os modais de transporte, as cidades que compõem a Grande Florianópolis e as ações dos entes Município, Estado e União. "Se eles estiverem desconectados, não resolverão os problemas", afirmou.

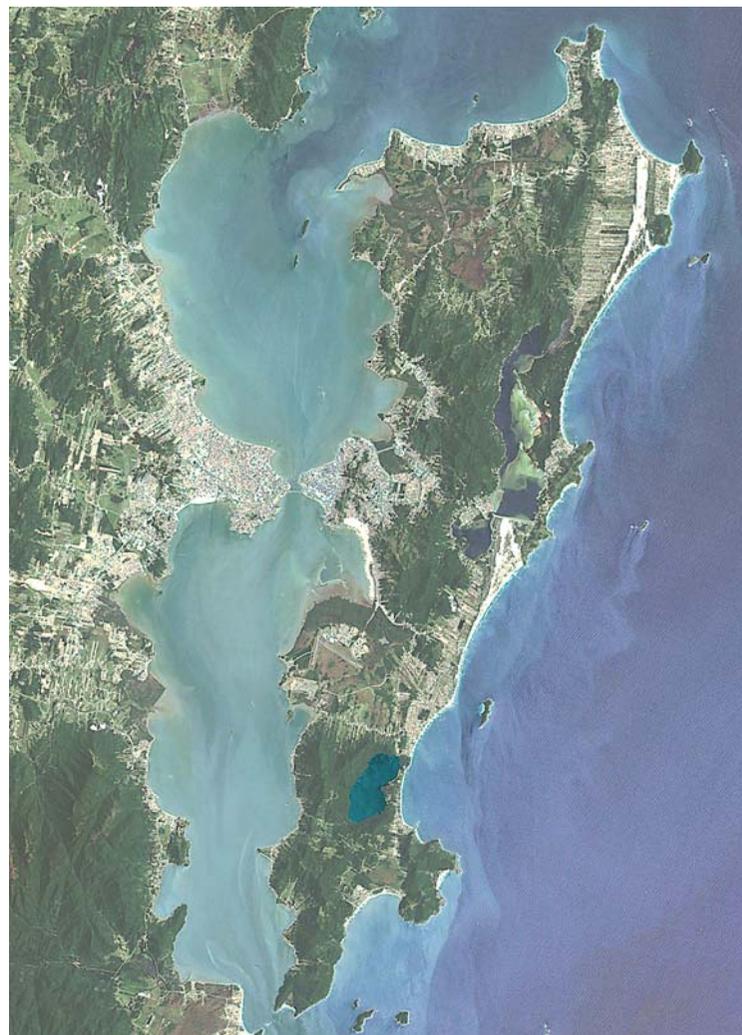
Já para a Dra. Marinez Scherer, bióloga e doutora em gerenciamento costeiro, antes de tudo se faz necessário regulamentar a Lei Municipal de Gerenciamento Costeiro e planejar para que não haja conflito entre as diversas atividades que são exercidas nesta área. "O transporte marítimo não pode ser



pensado isoladamente, mas de modo a não prejudicar outros trabalhos, como a maricultura", exemplificou.

Para o oceanógrafo, Alberto Pedrassani Costa Neves, o transporte marítimo, em Florianópolis, não é algo novo. "Talvez a construção das pontes nos tenha feito dar as costas para o mar, que são vias prontas", afirmou.

Foram discutidas ainda questões sobre normas de segurança para um transporte marítimo de qualidade; planejamento e impactos a médio e longo prazo; a experiência do transporte lacustre na Baía da Lagoa; além da manifestação da vontade política por parte da administração pública do município neste projeto de modo planejado, valorizando o pescador artesanal. Segundo o vice-prefeito e Secretário de Transportes, João Batista Nunes, os barcos não chegarão para competir com os meios de transporte coletivos, mas com o transporte individual.



Pra inglês ver

Sancionada e publicada em outubro do ano passado, a Lei que instituiu o Plano Municipal de Gerenciamento Costeiro ainda não foi regulamentada e não tem data pra sair do papel.

O prazo de 90 dias para regulamentação já expirou. A Secretaria de Turismo que, estranhamente, seria a coordenadora dos trabalhos não recebeu nenhuma comunicação oficial e a Secretaria de Transportes e o IPUF pretendem, em breve, dar início aos debates para regulamentação.

Enquanto isso, como observou a bióloga, doutora Marinez Scherer, a lei, embora louvável, se não for regulamentada é vazia.

Projeto de retorno para sul da Ilha é modificado

Mais de cinco meses depois do fechamento da avenida Paulo Fontes, em Florianópolis, IPUF decide mudar local de retorno para o sul da Ilha na Beira-Mar Norte. Na última edição, nossa equipe de reportagem detectou a dificuldade dos motoristas em sair do centro em direção ao sul da Ilha, ocasionada pelo fechamento da Paulo Fontes.

Na época, o prefeito em exercício João Batista Nunes e técnicos do IPUF haviam nos informado que o retorno seria aberto logo no início da avenida Beira-Mar Norte, na direção do Floripa Music Hall. Segundo o IPUF, estavam sendo feitas as últimas contagens de veículos e o projeto seria divulgado ainda naquela semana. Em meados de março, porém, fomos informados que o retorno será transferido para a altura do Hotel Baía Norte, sem data certa para sua inauguração. Vamos esperar que seja breve!

Muito pouco a comemorar

Os motoristas que esperavam chegar em casa mais rápido, através da Beira-Mar Continental, terão que esperar, pelo menos, até o fim do mês para aproveitar a faixa de asfalto com 1,3 quilometro de extensão. Sem sinalização, meio-fio, iluminação ou calçada, a inauguração de parte da via foi sensatamente cancelada e duas vezes adiada, com data a ser definida.

Já os moradores do Balneário do Estreito que imaginavam poder caminhar nas calçadas ao lado da via terão que esperar muito mais. Por enquanto, além do asfalto, tudo não passa de um canteiro de obras. A ciclovia, calçadas, bolsão de estacionamento, arborização e a outra metade da via só devem ficar prontas no final do ano (e olhe lá).

Mesmo com a via em obras, pedestres e carros já circulam pelo local. “Um perigo!”, considera a moradora de Balneário do Estreito, Ana Lúcia Alves. “Gostaria que eles a inaugurassem por completo porque vai ficar peri-

O tão esperado aniversário da capital catarinense passou e os tais presentes para a população ficaram apenas na promessa



goso para os pedestres”, preocupa-se a moradora.

Enquanto isso, do outro lado da Via Expressa, outra inauguração foi adiada. A conclusão da ampliação da Avenida Beira-Mar de São José, que faz a ligação da via com Florianópolis (perto do acesso da Via Expressa) foi prometida para 31 de março, mas novamente adiada, desta vez, por causa da agenda dos prefeitos.

Segundo as prefeituras de São José e Florianópolis, que tocam os trabalhos em conjunto, o atraso se deu principalmente no lado de Florianópolis. “A desapropriação de quatro terrenos demorou mais do que o previsto e acabou prejudicando a inauguração”, explica o engenheiro da Secretaria de Obras da Capital, Antônio Simões Neto.

A pavimentação dos 730 metros de rua que ficam na Capital foi concluída, mas falta a finalização do meio-fio, calçadas, arborização e ciclovias. Já no lado de São José, onde a obra tem menos de 100 metros, está praticamente tudo concluído.

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

