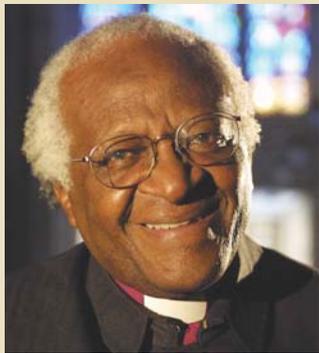


# PONTE HERCÍLIO LUZ

## Projeto mundial por segurança no trânsito

Preocupados com os altos índices de acidentes de trânsito nas estradas, várias personalidades mundiais discutirão na primeira Conferência da ONU sobre segurança no trânsito, nos dias 19 e 20 de novembro em Moscou, os dados que fazem parte do relatório chamado "Torne as Vias Seguras: Uma Década de Ação para a Segurança no Trânsito". O Arcebispo africano Desmond Tutu (foto) clas-



sifica o trânsito como uma "Epidemia negligenciada". O projeto pretende salvar 5 milhões de vidas em 10 anos. (Pág. 8)

## Detran/SC suspende milhares de CNHs por excesso de pontos

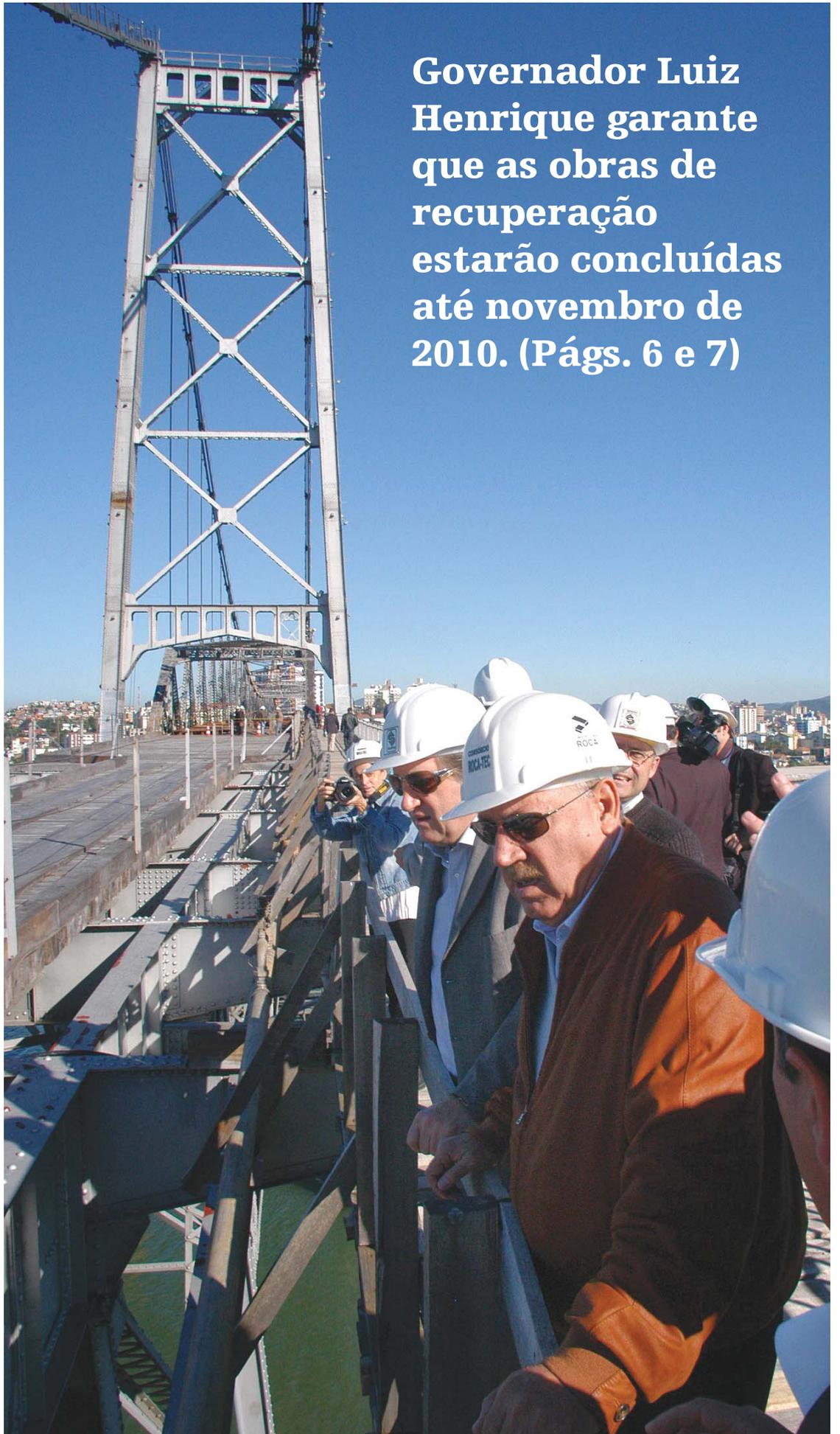
Vanderlei Rosso (foto), diretor-geral do Detran-SC, diz que a determinação do governo do Estado incentivou a aceleração da aplicação das penalidades e pegou muitos condutores infratores de surpresa. (Pág.3)



Projeto de Lei de autoria da deputada Solange Amaral (DEM-RJ) prevê como crime doloso os acidentes provocados por motoristas transgressores contra ciclistas e pedestres. (Página 11)

## CHEGA DE ACIDENTES

A Frente Parlamentar em Defesa do Trânsito Seguro, presidida pelo deputado federal Beto Albuquerque (PSB/RS) (foto), está junto com as entidades que lutam em prol da segurança no trânsito que criaram o Movimento "Chega de Acidentes". (Pág. 9)



Governador Luiz Henrique garante que as obras de recuperação estarão concluídas até novembro de 2010. (Págs. 6 e 7)

## EDITORIAL

## Por quê?

Tudo na vida tem um porque. E é desnecessário repetir o que todos exaustivamente estão sempre se explicando: porque comemos, porque bebemos, porque dormimos, porque trabalhamos, porque procriamos, porque vivemos e, enfim, até porque morremos.

O porque deste jornal é de uma elementar e quase dispensável obviedade – a vida.

Isto quer na verdade traduzir uma idéia que não tem nada de novo. Todo mundo quer viver e defender a sua vida.

Mas, contrariando essa inabalável postura do ser humano, jogam-se irracional e tragicamente os dados da vida no tabuleiro da morte.

Diuturnamente, cotidianamente, interminavelmente, cometem-se as mais desastrosas ações contra a integridade física do homem, da mulher, dos idosos e das crianças, ferindo seriamente a felicidade e a paz da vida em comum.

É hora do por que separado. Por quê?

Por que Henry Ford fabricou o primeiro carro? Não foi para oferecer mais conforto e mobilidade a todos?

Por que temos que nos matar?

Por que se destroem mais de 35 mil vidas por ano no Brasil? E quantas outras milhares passam a viver em condições dolorosas como definitivamente incapazes?

Este jornal lança de forma pioneira em nosso País um alerta contra essa brutal e injustificável carnificina.

Ele traz a voz dos milhares e milhares de brasileiros e brasileiras tombados numa guerra insana, desnaturada, cruel e fratricida, cujo eco, repercutindo das suas vidas inutilmente sacrificadas, pode fazer com que se acenda uma nova consciência para a vigilante preservação do mais precioso dos bens terrenos – a vida.



Jornal do MONATRAN - Movimento Nacional de Educação no Trânsito

Sede Nacional: Av. Hercílio Luz, 639 Conj. 911

Centro - Florianópolis / Santa Catarina – CEP 88020-000

Fone: (48) 3333-7984 / 3223-4920

E-mail: [jornal@monatran.org.br](mailto:jornal@monatran.org.br)

Site: [www.monatran.org.br](http://www.monatran.org.br)

## Diretoria Executiva:

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

## Jornalista Responsável e diagramação:

Rogério Junkes - Registro Profissional nº 775 - DRT

## Redatora:

Jornalista Ellen Ramos Gonçalves  
 - Registro Profissional nº 139/MS - DRT

**Tiragem:** 10.000 exemplares

**Distribuição:** Gratuita

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

## PALAVRA DO PRESIDENTE

Roberto Alvarez Bentes de Sá  
[robertobentes@monatran.org.br](mailto:robertobentes@monatran.org.br)



## Sebastião Pereira

Não poderia deixar passar esta oportunidade ímpar de, no primeiro artigo para este jornal, prestar minha homenagem ao catarinense Sebastião Pereira, nascido em Porto União e criado em Caçador.

Em 1969, como funcionário do Banco do Brasil, transferiu-se para a cidade de Campo Grande, Estado do Mato Grosso do Sul, onde, agora já aposentado, permanece até hoje.

Além de advogado atuante nas áreas do Direito Comercial e do Direito Civil, é ainda bacharel em Administração de Empresas e em Ciências Contábeis. Foi professor de Teoria Geral de Administração e Direito Comercial na Universidade Católica Dom Bosco e autor do livro “Terminologia do Direito Comercial”, obra que lhe valeu as melhores referências no plano em que se oferece o conhecimento dessas atividades jurídicas.

Em 25 de agosto de 1997 foi agraciado com o título de Cidadão Campograndense, por iniciativa da Câmara Municipal de Campo Grande/MS, graças à sua atuação em benefício da comunidade, principalmente com respeito aos assuntos ligados ao trânsito.

Em 1994, conhecendo meu interesse pela movimentação em geral do trânsito, convidou-me para participar do Movimento Mundial de Motomaestria, entidade fundada por ele e pelo Dr. Elpídio Reis em julho de 1984, levando-me a ser eleito vice-presidente.

Assim participei ombreado nas atividades exercidas por esse idealista, que muito lutou pela inclusão no Código de Trânsito Brasileiro de um artigo que contemplasse, em currículo, a educação para o trânsito em todos os níveis da formação escolar, de forma interdisciplinar, com conteúdo programático sobre segurança de trânsito. Ele tinha e tem a convicção de que somente através da formação de novas gerações com uma cultura mais humana e civilizada de comportamento no trânsito, é que poderemos reduzir drasticamente o número elevado de acidentes e mortes.

Comungando desse propósito, testemunhei sua decepção quando, por muitas vezes, em visita às escolas de ensino fundamental em Campo Grande, tanto públicas quanto particulares, não encontrava apoio dos educadores para inclusão desse tema. Toda essa luta se desenrolou antes da aprovação da Lei, que anos mais tarde foi contemplada com esse artigo, mas que, para sua tristeza, até a presente data não foi regulamentado.

Lembro-me bem do dia em que o recebi em minha casa para discutirmos as atividades da entidade, ocasião em que lhe disse que estava pensando seriamente em fundar uma instituição voltada para a educação de trânsito a nível nacional, cuja sede seria na cidade de Florianópolis/SC. Perguntou-me porque em Florianópolis, pensando talvez que a escolha seria em sua homenagem. Claro que nisso havia essa intenção, mas era, principalmente, como apressei-me a lhe explicar, o desejo que eu tinha de voltar a morar na querida cidade que amei à primeira vista, quando a conheci e nela morei no período de 1979/1984, e onde havia feito muitos amigos. Apesar de se solidarizar com a minha iniciativa e ter oferecido todo o apoio necessário, percebi que não acreditava muito na concretização dessa idéia, pois pensava que eu não teria coragem de me afastar dos meus negócios em Campo Grande.

Tempos depois, e por coincidência, foi em minha casa que lhe disse: Sebastião, estou pronto para viajar para Florianópolis e dar início às providências para a fundação do MONATRAN – Movimento Nacional de Educação no Trânsito. Ele se mostrou emocionado e reiterou seu apoio ao projeto, acrescentando que seu sonho seria um dia voltar a Santa Catarina e, quem sabe, se a concretização do meu sonho poderia contribuir para a realização do seu acalentado desejo.

Em Florianópolis, com a participação decisiva do grande amigo Romeu Lourenção e, mesmo de longe, de Sebastião Pereira, fundamos em janeiro de 1998 o MONATRAN, cujas atividades vêm agora receber o vigoroso apoio deste veículo de comunicação – O Jornal do MONATRAN.

A você, SEBASTIÃO PEREIRA, amigo precursor da luta pela vida, exemplo de uma cidadania brasileira, nossa eterna gratidão pela fecunda semente de uma tão saudável idéia.

Meu irmão, que o Grande Arquiteto do Universo te ilumine e guarde.

# Detran/SC suspende milhares de CNHs por excesso de pontos

Há muito tempo, o Movimento Nacional de Educação no Trânsito (MONATRAN) luta pelo cumprimento da lei que determina a suspensão do direito de dirigir para todo condutor habilitado que atingir 20 pontos, ou mais, na Carteira Nacional de Habilitação (CNH), no período de um ano.

A falta de um sistema automatizado para a emissão de notificações de suspensão por pontos e o número reduzido de funcionários trabalhando nesse setor, por algum tempo, pareceu prejudicar o trabalho dos DETRANs, resultando numa falsa idéia de impunidade. Porém, para a satisfação do Monatran, os DETRANs estão driblando as dificuldades e fazendo cumprir a lei.



Segundo o diretor-geral do DETRAN/SC, Vanderlei Olívio Rosso, em Santa Catarina, por exemplo, uma determinação do governo do Estado incentivou a aceleração da aplicação das penalidades e pegou muitos condutores infratores de surpresa. “Mesmo os motoristas que acumularam pontos de infrações realizadas há cinco anos atrás estão sendo notificados, independentemente, da classe social e do poder de influência que exercem”, observa.

O gerente-geral das JARIs e de Aplicação e Imposição de Penalidades do DETRAN/SC, Carlos Henrique do Amaral e Silva, explica que o prazo para a prescrição do processo de suspensão do direito de dirigir é de cinco anos, após a primeira multa do período analisado; e mais cinco contados a partir da notificação da suspensão.



## MELHORA NO SISTEMA

Desde 2007, o DETRAN/SC passou a contar com um sistema em que cada uma das 30 Circunscrições Regionais de Trânsito (Ciretrans) tem ciência dos motoristas infratores da sua região, o que já gerou a conclusão de cerca de 20 mil casos de suspensão no Estado, nos últimos dois anos. Contudo, quando o Centro de Informática e Automação do Estado de Santa Catarina (Ciasc) concluir a adequação do sistema, a aplicação da penalidade será ainda mais eficiente.

Segundo Silva, ainda não é possível quantificar o número exato de motoristas que chegaram à pontuação máxima permitida pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB) no Estado, porque alguns casos ainda estão em grau de recurso. Contudo, “estima-se que cerca de dez mil condutores se encontrem com o direito de dirigir suspenso em Santa Catarina e, no que depender de nossa equipe, eles serão notificados”, assegura.

## VELOCIDADE é a causa número um de suspensão de CNHs em SC

Muita gente não sabe, mas existem diversas infrações que, por si só, podem resultar na suspensão do direito de dirigir, independente da pontuação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Trafegar com velocidade superior a máxima permitida, em mais de 50%, por exemplo, além de gerar multa, implica na suspensão imediata do direito de dirigir, mesmo que esta seja a primeira infração cometida pelo motorista. (Veja quadro de infrações)

Segundo Carlos Henrique do Amaral e Silva, gerente-geral das JARIs e de aplicação e imposição de penalidades do DETRAN/SC, o excesso de velocidade é a causa número um de suspensão de CNHs no Estado, seguida

da embriaguez e, finalmente, do excesso de pontos. “Além das relativas à falta do uso de capacetes com viseira ou óculos de proteção para motociclistas”, complementa Elizangela da Silva de Souza, coordenadora de Imposição de Penalidades do DETRAN/SC, a qual explica ainda que as razões variam dependendo da região do Estado. “Jaraguá do Sul, Blumenau e Balneário Camboriú, por exemplo, suspendem mais por causa da embriaguez”, afirma.

O perfil dos infratores continua, predominantemente, masculino. Com um percentual aproximado de 70%, sendo que os jovens, com idade entre 20 e 40 anos, são os que mais perdem o direito de dirigir no Estado.

## Infrações que geram suspensão

Artigo	Resumo do dispositivo legal
165	Embriaguez
170	Dirigir ameaçando pedestre
173	Disputar Corrida
174	Promover competição ou eventos na via
175	Manobra perigosa
176	Deixar de prestar socorro; de adotar providências; de preservar local; de remover veículo; ou de identificar-se em acidente
210	Transpor bloqueio viário
218, III	Excesso de velocidade em mais de 50%
244	Conduzir moto sem capacete; passageiro sem capacete; moto fazendo malabarismo; moto com faróis apagados; ou transportas menor de 07 anos em moto
261, §1º	Excesso de pontos (igual ou maior que 20 pontos)

## Como funciona a suspensão por excesso de pontos

- ✓ Caso um motorista some 20 pontos ou mais na Carteira Nacional de Habilitação (CNH) no período de um ano, o Departamento Estadual de Trânsito (Detran-SC) abre um processo administrativo
- ✓ O condutor é notificado, por meio dos Correios, sobre sua situação irregular e recebe um prazo para defender-se
- ✓ Caso apresente defesa, o processo segue até o julgamento pela Junta Administrativa de Recursos de Infrações (Jari) e /ou ao CETRAN
- ✓ Se não apresentar defesa no prazo estipulado, a CNH é suspensa. Para recuperá-la, o motorista precisa fazer um curso de reciclagem de 30 horas-aula
- ✓ O motorista deve, por vontade própria, procurar o DETRAN, entregar a carteira e concluir o curso. Caso não o faça, pode ter o documento apreendido se for pego em uma blitz
- ✓ Estima-se que, em Santa Catarina, pelo menos dez mil motoristas estejam com o direito de dirigir suspenso. (Com informações do Diário Catarinense)

## Estudo comprova a eficiência dos redutores eletrônicos de velocidade

Os redutores eletrônicos de velocidade (REVs) reduzem, em média, 35% o número de acidentes e fatalidades em estradas. Este é um dos dados do estudo realizado pela economista Daniela Ornelas sobre o impacto das políticas públicas na redução de acidentes e fatalidades de trânsito no Brasil. A pesquisa considerou dados de 1996 a 2005 e é o único estudo realizado no país a respeito da eficiência dos REVs.

No estudo, foi analisada a

eficácia de três políticas públicas: a introdução do Código de Trânsito Brasileiro de 1998, a privatização das estradas federais e a introdução dos redutores eletrônicos de velocidade (REVs). Os resultados encontrados sugerem que as três políticas públicas em questão, particularmente a implementação dos REVs, foram eficazes.

Segundo a economista, em 2004, os REVs foram responsáveis por uma redução supe-

rior a 9 mil acidentes e a mil fatalidades de trânsito nos 14 estados que apresentam REVs instalados nas rodovias federais.

Daniela observou ainda que faltam ao Brasil estudos permanentes de monitoramento dos resultados das políticas públicas, especialmente na área de trânsito. “É essencial para que se saibam quais políticas têm e quais não têm os resultados almejados”, enfatiza. (Fonte: Perkons)

## MPSC e PRF firmam cooperação para agilizar encaminhamento de infrações de trânsito

O Ministério Público de Santa Catarina e a Polícia Rodoviária Federal firmaram termo de cooperação, no dia 29 de outubro de 2009, para permitir que os policiais rodoviários possam assinar termos circunstanciados (TCs) ou boletins de ocorrência (BOs) quando houver irregularidades ou crimes de menor potencial ofensivo nas rodovias federais no Estado.

A cooperação agiliza o atendimento das infrações, pois os envolvidos não precisam mais ser conduzidos às delegacias. A parceria prevê inclusive o encaminhamento de ocorrências pela PRF nos casos semelhantes de infrações praticadas por adolescentes.

Para o Procurador-Geral de



Coordenadoria de Comunicação Social/MPSC

Justiça, Gercino Gerson Gomes Neto, a parceria é de grande importância, tendo em vista que uma grande parte dos municípios catarinenses situa-se próxima às rodovias federais. “Temos conseguido superar barreiras para melhor dar conta da demanda”, afirmou o Chefe do Ministério Público.

O novo termo de cooperação dá sequência ao instrumento já firmado com a PRF para o mesmo fim em 2004.

O novo termo de cooperação dá sequência ao instrumento já firmado com a PRF para o mesmo fim em 2004.

## Uso do CINTO de segurança - A lei que pegou pela metade

Em vigor há mais de dez anos, a lei que determina a obrigatoriedade da utilização do cinto de segurança parece ter “prego” apenas pela metade. O uso do cinto no banco dianteiro já virou hábito para a maioria dos condutores e passageiros, mas quem passeia no banco traseiro, continua correndo riscos.

Uma pesquisa realizada pela Federação das Associações de Municípios do Rio Grande do Sul (Famurs) mostrou que 91% dos condutores e passageiros do Estado afirmam utilizar cinto de segurança no banco da frente nas rodovias. Enquanto no banco traseiro dos veículos, somen-

te 47% dos passageiros afirmaram utilizá-lo.

Dentro das cidades, a situação é ainda mais preocupante. O número dos que utilizam o cinto no banco dianteiro cai para 78% quando circulam em áreas urbanas e, em percursos menores, para apenas 64%. No banco traseiro, o percentual despenca para 32%.

Para o presidente da Famurs, Marcus Vinícius Vieira de Almeida, a pesquisa demonstra que as campanhas de educação estão equivocadas, estimulando a utilização do cinto onde o motorista já está habituado a usar.

## TRÂNSITO E MOBILIZAÇÃO SOCIAL

Segundo a Organização Mundial da Saúde, OMS, mais de um milhão de pessoas, por ano, perdem a vida nas ruas e estradas em todo o mundo. Dessas mortes, a maioria ocorre nos países em desenvolvimento, como o Brasil. Enquanto na Suécia acontece uma vítima fatal para cada 4.500 veículos, no Brasil a estatística é de uma morte a cada 260 veículos.

Dados divulgados pela Rede Sarah de Hospitais apontam que no Brasil, para cada morte, contabilizam-se cinco feridos, sendo um, em estado grave. Esses feridos ocupam 60% dos leitos de traumatologia dos hospitais públicos.

Os custos com acidentes, conforme estudo do IPEA, variam entre cinco e dez milhões de dólares.

Um estudo divulgado, nos EUA pela revista *Injury Prevention*, revela que acidentes de trânsito, nos países em desenvolvimento, provocam quase 400 vezes mais mortes do que as guerras. Em 2001, três mil pessoas morreram a cada 26 dias, nas estradas dos Estados Unidos, a mesma quantidade de vítimas, atingidas pelos ataques de 11 de setembro do mesmo ano.

O acidente de trânsito, segundo o Dr. Dario Birollini, é uma doença que pode, como qualquer outra, ser diagnosticada, prevenida e tratada, diminuindo seus efeitos sociais e econômicos.

A experiência brasileira mostra que programas de **mobilização social e a conscientização** dos atores do trânsito devem ser os remédios utilizados na busca de resultados. Um bom exemplo foi o Programa PARE de Redução de Acidentes de Trânsito que atingiu seus objetivos através da mobilização conjunta da sociedade e do Estado.

“Conscientizar pela mobilização social é o caminho mais curto para diminuir a violência no trânsito.”



Jose Roberto de Souza Dias

Mestre em História Econômica e Doutor em Ciências Humanas 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.



## CRÔNICA

Dante Alligero

## Um episódio urbano

**G**uilherme é um cidadão muito conhecido na cidade. Um tipo alegre, extrovertido e cheio de vida. Alguém que reúne predicados de urbanidade e convivência que lhe afiançam bom conceito tanto no seu trabalho quanto entre os seus amigos. Sedutor, galvaniza com lances de histriônica originalidade a sua pequena mas habitual confraria.

Guilherme, o sociável, o simpático, o indefectível Guilherme traz, no entanto, na essência da sua personalidade, um hábito arraigado desde muito cedo – aprecia de veras o que ele chama carinhosamente de “minha lourinha”. Loura, espumante e bem gelada, ele não pode passar sem a sua cervejinha ao final de cada dia.

O bar da sua cotidiana freqüência, um pouco mais distante da sua casa, considerando outras opções botequineiras pelo caminho, mas também situado no centro da cidade, tem uma forte e definitiva razão para gozar de uma evidente preferência – é o único que ainda serve a tradicional “ampola”, tal como é vulgarmente conhecida a garrafa grande, em lugar da detestável *longnet*.

Sempre a pé, da Secretaria para o bar, do bar para casa, Guilherme cumpre rigorosamente o mesmo trajeto quando o *start* soa pelas badaladas do sino da Catedral, anunciando a Ave Maria.

Pelo caminho encontra quase sempre seguindo na mesma direção, ou o Geraldo ou o Borba, aos quais indaga protocoladamente:

- Vamos “trolar uma bramota”?

Esses termos ele os tinha ouvido pela primeira vez de um “galego” de Santa Amaro. Achou muita graça e adotou a fórmula do convite como especial deferência às libações alcoólicas.

- “*Das ist gut!*”! Responde o Geraldo que não esconde seus pendores nazistóides.

E lá seguem os três, numa quase incontrolável ânsia por aplacar a sede.

Os três amigos e outros freqüentadores assíduos cumprem sua rotina invariavelmente nos cinco dias úteis da semana. Entre dez e onze horas da noite retiram-se, ora mais ora menos oscilantes, mas sem se preocupar com os passos trôpegos, pois moram todos no centro.

Uma noite, era sexta-feira, entrou no bar um alegre grupo de moças, quatro belos tipos, revelando flagrante disposição para conversar, bebericar e sustentar uma garrulice de que só as mulheres são capazes.

Boa parte do público masculino ali presente ficou, desde logo, alvoroçado com a presença feminina de ocorrência tão rara.

Guilherme não se fez exceção. Ao contrário, interessou-se vivamente pela garota mais risonha e tagarela dentre elas. Achou-a uma graça. E era uma graça. Morena, cabelos negros, olhos grandes e gateados num verde transparente, média na altura e esplêndida no corpo, era ela a musa, o sonho, o delírio existencial do nosso Guilherme.

E foi com surpresa para ele próprio, que nunca se aventurava muito nisso de assediado mulheres, que se levantou, foi até a mesa das moças e entregou à Marina, assim se chamava a sua deusa, um cartão de visita, que mandara imprimir com esse propósito, mas que até então nunca fora entregue a ninguém. No cartão tinha ele escrito com as mais caprichadas letras:

Em teus olhos a vida sorri  
 Numa cálida chama de amor  
 Ao te ver esperança eu vivi  
 De sentir do teu corpo o calor.

Ass: Guilherme

Marina leu e... gostou!

Passou o cartão para as amigas.

- Você é um poeta mesmo hem!?

- Serei certamente mais poeta se puder continuar inspirado por essa linda morena de quem ainda não sei o nome.

- Sou Marina, e você?

- Guilherme.

- Prazer.

- Será que eu vou ter a chance de vê-la outra vez?

- Tudo é possível.

- Posso sentar aqui um pouco ao seu lado?

- Mas os seus amigos não vão sentir a sua falta?

- Eles já viram que minha ausência é por uma boa causa.

E ali ficou o afortunado Guilherme, a se embevecer com cada pequeno gesto ou palavra da bela jovem.

A conversa agora está animada e mais ainda se tornou com a apresentação que Guilherme promoveu dos seus amigos, os quais se abancaram também à volta da mesa.

A essa altura cresce não só a animação, mas igualmente o consumo de cerveja em copos generosamente distribuídos entre eles e elas.

La pelas tantas Marina cochicha ao Guilherme que precisa ir embora, pois tem que levantar muito cedo no dia seguinte. Guilherme pergunta-lhe onde ela mora e, como é num bairro distante, prontifica-se a levá-la.

- Está bem, eu aceito sua carona, obrigado.

Guilherme leva dez minutos para ir buscar o carro, entrar no bar, despedir-se do alegre bando e conduzir Marina, segurando-a delicadamente pelo braço, até o carro.

Pôs o veículo em movimento e então, já na Beira-mar, sente-se presa de uma excitação como ainda não havia experimentado antes. Fala, gesticula e olha, sobretudo olha aquela peça rara ao seu lado.

É tal o seu encantamento que quase não sente a súbita batida em algo à sua frente.

Marina deu um pequeno grito assustada com o acidente.

O estrago não é grande, o carro tinha abalroado o que ia na frente, amassando o pára-choque e boa parte do porta-malas do mesmo.

Que maçada, pensou Guilherme descendo do automóvel.

- Ah! Meu Deus, é o Secretário!

De fato o carro que seguia à frente era o veículo oficial do titular da Secretaria de Segurança Pública, onde Guilherme exerce suas funções burocráticas.

O Secretário o reconheceu de pronto.

- O senhor está embriagado. Amanhã falaremos. Vamos Ataliba.

O motorista abre a porta para o Secretário e eles partem sem mais tardança.

Guilherme leva Marina à sua casa, pois o seu carro quase não sofreu avaria.

À frente da casa, Guilherme ainda junta forças para dizer:

- Marina, posso lhe telefonar amanhã?

- Acho melhor a gente dar um tempo, depois ... vamos ver.

- Está bem, até logo.

- Adeus!!!

No dia seguinte, na Secretaria, no Gabinete, no Departamento do Pessoal, na Rua.

- Então, adeus emprego e ... adeus cerveja!

## Shoppings aplicam **MULTA MORAL** em vagas reservadas

As vagas reservadas podem até parecer que são muitas. Mas, muito maior, de fato, é o número de motoristas que desrespeitam a sinalização e ocupam, indevidamente, as vagas reservadas aos idosos e portadores de necessidades especiais. Para tentar conscientizar esses infratores, shoppings centers de São Paulo começaram a adotar medidas educativas - baseadas no Termo de Ajustamento de Conduta (TAC), elaborado pelo Ministério Público Estadual (MPE) e pela Secretaria Municipal da Pessoa com Deficiência e Mobilidade.

O Cidade Jardim, por exemplo, além de advertir motoristas com avisos sonoros, decidiu criar uma “multa moral” para os infratores. “Se você não é uma pessoa com esse tipo de deficiência, não faça mais isso”, adverte o panfleto colocado no para-brisa de cada carro sem adesivo parado nas vagas reservadas. Segundo a diretora do shopping, Malu Pucci, não existe nenhuma lei que obrigue o deficiente a usar o adesivo no carro que o identifica “Por isso pensamos na multa moral para conscientizar quem para indevidamente e evitar que os deficientes fiquem sem vaga”, explica.

O TAC assinado por 14 shoppings prevê que 50% das vagas exclusivas para deficientes sejam cercadas e que funcionários estejam disponíveis para liberá-las. Os shoppings têm até 2 de novembro para se adequar.

O Ministério Público prepara proposta semelhante para hipermercados.



## Campanha de trânsito causa polêmica

Intitulada “Paz no Trânsito”, uma campanha da Prefeitura de Barretos/SP está causando polêmica entre motociclistas, pessoas ligadas aos direitos dos portadores de necessidades especiais e também educadores. Enquanto muitos cidadãos afirmam que a campanha traz imagens ofensivas e desrespeitosas, a prefeitura se defende dizendo que a intenção era mesmo chocar.

Um outdoor com a mensagem “Moto Clube Irresponsáveis do Asfalto. Quer fazer parte deste?”, ao lado de uma imagem com diversas cruzes, é uma das peças publicitárias da campanha. Para Nelson Pereira dos Santos Junior, representante do motoclub “Os Dependentes da Trilha”, a propaganda é equivocada. “Acredito que foi feita por desconhecimento de como funciona um motoclub. Somos avessos à violência no trânsito”, enfatiza.

Outro outdoor que levantou críticas traz a imagem de uma cadeira de rodas ao lado da frase: “Ele só andava a 140 km/h. Hoje não passa de 5 km/h”. Para José Antônio Lanchotti, do Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência, a propaganda é discriminatória e ofensiva. “A pessoa na cadeira de rodas está sendo colocada como se a condição dela fosse um castigo. Quando todos nós sabemos que muitos nascem com alguma deficiência e, muitos outros são vítimas de fatalidades”, observa.

# Governador confirma reabilitação da **PONTE HERCÍLIO LUZ** até novembro de 2010

**Símbolo da capital catarinense, a ponte Hercílio Luz é uma das mais importantes pontes pênseis do mundo e a maior do Brasil. Construída na década de 20, a ponte foi interditada ao tráfego pela primeira vez, em 1982, quando ainda absorvia 43,8% do total do tráfego da época, ou seja, 27.345 veículos por dia. No fim da década de 80, a Ponte Hercílio Luz foi reaberta parcialmente ao tráfego e, cerca de três anos depois, foi totalmente interditada outra vez, condição que persiste até os dias de hoje.**

**Em entrevista exclusiva ao jornal O Monatran, o governador do Estado de Santa Catarina, Luiz Henrique da Silveira - idealizador do Projeto de Reabilitação da Ponte Hercílio Luz - fala sobre os investimentos já realizados na ponte, os benefícios que devem ser proporcionados por esta ação e garante a conclusão das obras de reabilitação até novembro do ano que vem.**

**O Monatran - A ponte Hercílio Luz será realmente entregue à população até o final do ano de 2010, conforme foi divulgado no início do seu governo?**

**Governador -** Sim, planejamento e cronograma seguem sendo cumpridos para concluir a reforma e reabilitação da Ponte Hercílio Luz até novembro de 2010. Além das condições climáticas terem prejudicado sensivelmente a produtividade das frentes de serviço, outra dificuldade enfrentada refere-se às desapropriações que precisam ser realizadas, especialmente, em relação à documentação legal de posse dos imóveis.

**O Monatran - Mesmo após o seu afastamento do governo, para candidatura ao Senado, fica garantida a implantação do metrô de superfície?**

**Governador -** O processo

licitatório para contratar os projetos técnicos de implantação do metrô de superfície encontra-se aberto, sob a responsabilidade da Secretaria do Desenvolvimento Regional da Grande Florianópolis. A decisão de Governo já foi tomada e os recursos para o projeto técnico, da ordem de R\$ 7 milhões, estão reservados. As obras de implantação e operação do sistema devem ser licitadas, assim que concluídos os projetos e licenças ambientais, na modalidade PPP ou Concessão.

**O Monatran - Os recursos utilizados na recuperação da ponte, até a presente data, foram somente do Estado? Ou teve outra fonte de recursos?**

**Governador -** Somente recursos do Estado.

**O Monatran - Em 1988, a ponte Hercílio Luz chegou a ser liberada para tráfego de**

**pedestres, bicicletas, motocicletas e veículos de tração animal. Porém, apenas três anos depois foi fechada novamente. A obra que está sendo realizada agora na ponte tem efeitos definitivos?**

**Governador -** Sim, com certeza. As obras de reforma e revitalização da ponte Hercílio Luz estão sendo executadas de forma a garantir total capacidade de carga, tanto estrutural como de tráfego.

**O Monatran - O que a reativação da ponte Hercílio Luz vai significar para a melhora da mobilidade urbana na capital catarinense? Realmente valerá a pena o investimento?**

**Governador -** A Ponte Hercílio Luz terá condições de absorver até 17% da movimentação veicular que transita entre a ilha e o continente. Mas creio que sua maior contribui-

**“Não costumo olhar para trás, nem criticar antecessores, mas posso lhe garantir que é preciso muita coragem para enfrentar críticas e muita vontade política diante de um enorme desafio técnico.” (L.H.S.)**





Governador Luiz Henrique com o Secretário Valter Galina e o vice-prefeito da capital, João Batista

ção ao processo da mobilidade urbana será a integração da passagem do metrô de superfície com a movimentação de ciclistas e pedestres. Diante da importância histórica e cultural que a Ponte Hercílio Luz ocupa na sociedade catarinense, associada aos benefícios de desenvolvimento turístico e melhoria da mobilidade urbana, todo investimento justifica-se plenamente.

**O Monatran - A ponte Hercílio Luz completará, em 2011, 20 anos de interdição. O senhor sabe apontar as razões pelas quais nenhum antecessor (no governo do Estado) conseguiu reativá-la?**

**Governador** - Não costumo olhar para trás, nem criticar antecessores, mas posso lhe garantir que é preciso muita coragem para enfrentar críticas e muita vontade política diante de um enorme desafio técnico.

**O Monatran - Sob sua ótica, qual é o maior problema do trânsito da capital catarinense? Existe alguma ação emergencial que poderia ser adotada ainda no seu governo?**

**Governador** - Excesso de carros para um sistema viário limitado, aliado às dificuldades ambientais de realização de obras. A principal ação é dar prioridade ao sistema de trans-

porte coletivo e criar condições de trafegabilidade com segurança para pedestres e ciclistas. Importante destacar, que são ações vinculadas ao Governo Municipal.

**O Monatran - Qual o maior benefício que o seu governo deixou (ou deixará) para o trânsito da capital catarinense?**

**Governador** - Valorizar e dar prioridade ao planejamento urbano do município, independentemente da jurisdição da rodovia, gerando as condições essenciais para o desenvolvimento do transporte coletivo de qualidade, como o metrô de superfície.

## Histórico da Ponte Hercílio Luz

**Novembro de 1922** – início da construção da Ponte Hercílio Luz.

**13 de Maio de 1926** – inauguração da Ponte.

**22 de janeiro de 1982** – a Ponte Hercílio Luz é totalmente interditada ao tráfego.

**15 de março de 1988** - a Ponte é reaberta somente ao tráfego de pedestres, bicicletas, motocicletas e veículos de tração animal.

**04 de julho de 1991** - a Ponte Hercílio Luz foi novamente interditada a qualquer tipo de tráfego.

**04 de agosto de 1992** – tombamento municipal da Ponte Hercílio Luz como Patrimônio Histórico, Artístico e Arquitetônico do Município de Florianópolis.

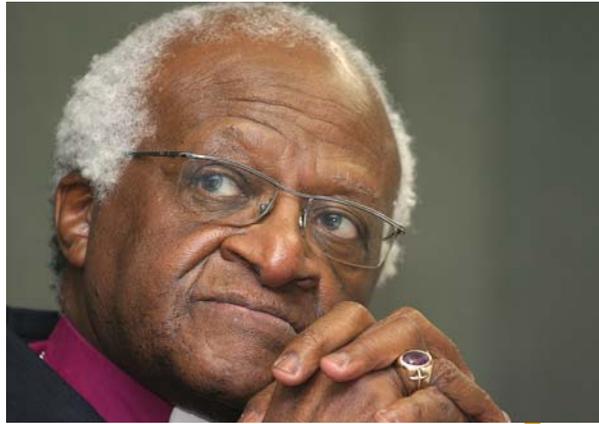
**13 de maio de 1997** - homologação do Tombamento da Ponte Hercílio Luz, de propriedade do Estado de Santa Catarina / DER/SC.

**24 de março de 2005** - o Governador do Estado de Santa Catarina, Luiz Henrique da Silveira, em conjunto com sua equipe técnica, apresenta um resumo do Projeto de Reabilitação da Ponte Hercílio Luz.

**17 de fevereiro de 2006** - iniciada a execução das obras de restauração e reabilitação da Ponte Hercílio Luz.

**Novembro de 2010** – previsão para a conclusão das obras de reabilitação da Ponte.





Desmond Tutu\*

## EPIDEMIA negligenciada

De tempos em tempos na história da humanidade, ocorre uma epidemia letal que não é reconhecida pelo que ela é. Não sendo assim combatida até quase ser tarde demais. HIV/AIDS que dizima a região sul do Saara na África e outras regiões do mundo é uma das tais. Perdas por acidentes nas estradas têm o potencial de ser outra.

Ignoramos acidentes nas estradas por nossa conta e risco. Esta epidemia é invisível através de sua onipresença, ignorada mesmo quando paramos para somar juntos os números diários em cada vizinhança e cidade, cada país e região. Aí sim, podemos compreender a verdadeira tragédia: 3.500 pessoas mortas diariamente, milhares a mais sendo seriamente feridas; 260.000 crianças mortas todos os anos e mais de um milhão delas com ferimentos graves. Tudo isto acontece sem que quase nenhuma voz seja levantada em protesto.

Morte nas estradas é predominantemente uma matadora de pobres. São os mais pobres que vivem ao longo das estradas mais rápidas. São as crianças mais pobres que tem de percorrer as mais perigosas rotas indo e voltando de suas escolas. São os usuários mais vulneráveis das estradas, pedestres e ciclistas, que enfrentam os maiores riscos, sendo eles os mais esquecidos pelos planejadores e formuladores de políticas.

Em março de 2008, fiquei satisfeito em adicionar meu nome a uma Carta Aberta as Nações Unidas reivindicando por uma inédita Conferência Ministerial Global sobre segurança nas estradas e fiquei feliz quando Assembleia Geral das Nações Unidas aprovaram a proposta. Agora, enquanto nos preparamos para este encontro histórico em Moscou, em Novembro, é chegada a hora para aqueles que fazem a real diferença – governos, instituições de financiamento global, a comunidade de doadores, ativistas do desenvolvimento e os milhões que estão necessitados, mas calados – de se prepararem para encarar este desafio e se comprometerem com *Uma Década de Ação por Segurança no Trânsito*.

\* Arcebispo Emérito da Cidade do Cabo (África do Sul) - Tradução: Marcos Sá

# Projeto para **SALVAR VIDAS**

**Projeto mundial por segurança no trânsito pretende salvar cinco milhões de vidas em dez anos**

Acidentes no trânsito matam pelo menos 1,3 milhões de pessoas a cada ano, ferindo ou mutilando outros 50 milhões no mundo, em sua maioria (90%) nos países de renda média e baixa. A cada ano, 260.000 crianças morrem no trânsito e cerca de um milhão ficam seriamente feridas. No Brasil, as mortes no trânsito se equivalem à queda de um Boeing lotado de passageiros, a cada dois dias.

Os dados fazem parte de um relatório chamado *"Make Roads Safe: A Decade of Action for Road Safety"* (Torne as Vias Seguras: Uma Década de Ação para a Segurança no Trânsito) que, além de alertar sobre a triste realidade global, propõe o lançamento de uma campanha que visa reduzir, em 50%, as previsões de morte nas estradas até 2020. Ou seja, cinco milhões de vidas poupadas em dez anos.

O estudo será debatido durante a primeira conferência da Organização das Nações Unidas (ONU) sobre segurança no trânsito, que acontece em Moscou, nos próximos dias 19 e 20 de novembro. E, em seguida, apresentado na 64ª Assembleia Geral das Nações Unidas para aprovação, prevendo o lançamento da campanha já no ano que vem.

Dentre as recomendações apontadas pelo relatório, destacam-se a postura a ser adotada pelos governos, bem como o que se espera do Banco Mundial e dos bancos nacionais de desenvolvimento:

- Governos devem estabelecer metas para 2020 em relação a:

melhorias do sistema de segurança rodoviário; melhoramento da segurança nos veículos; educação dos usuários das estradas (concordância com níveis de aceitação de cintos de segurança e capacetes para motociclistas, índices sanguíneos de álcool e limite de velocidade); e no aperfeiçoamento dos atendimentos pós-acidente.



*"Os níveis de financiamento para a segurança viária ainda não são proporcionais à dimensão do problema"*.

(Ban Ki Moon)

- Governos dos países ricos devem liderar pelo exemplo de melhorias contínuas em relação à segurança no trânsito; além de reconhecer suas obrigações de compartilhar suas experiências e *know-how* com países de baixa e média renda;

- O Banco Mundial e os bancos nacionais de desenvolvimento, juntos com doações de outros países, devem assegurar que pelo menos 10% do custo do investimento em malha rodoviária devam ser dedicados à segurança, acessibilidade e melhoria de infra-estrutura.

Segundo o Secretário Geral das Nações Unidas, Ban Ki Moon, os níveis de financiamento para a segurança viária ainda não são proporcionais à dimensão do problema. "Os traumas e as mortes provocadas pela violência do trânsito ameaçam as conquistas e o desenvolvimento humano e social do mundo", alerta.

A fim de reverter este quadro, o projeto *Uma Década de Ação para a*

*Segurança no Trânsito* recomenda que a comunidade internacional invista US\$300 milhões de dólares para construir uma estrutura global, regional e nacional, permitindo demonstrações de projetos pilotos e encorajando investimentos nacionais em segurança nas estradas, especialmente nos países de média e baixa renda.

Para o diretor executivo da Comissão Global por Segurança no Trânsito, Lord Robertson, o resultado final é um preço pelo qual se vale a pena investir. "Cinco milhões de vidas: Isto é o que está em jogo em *Uma Década de Ação por Segurança no Trânsito*. Cinco milhões de pessoas cujos potenciais poderão ser aproveitados; cinco milhões de famílias que não precisarão sofrer uma perda inesperada, nem sentirão a dor por uma vítima de um acidente rodoviário", enfatiza.



*"Cinco milhões de vidas: Isto é o que está em jogo em Uma Década de Ação por Segurança no Trânsito"*.

(Lord Robertson)

### BENEFÍCIOS ECONÔMICOS

Estima-se em 100 bilhões de dólares anuais o custo dos acidentes rodoviários no mundo em desenvolvimento - o equivalente a toda a ajuda internacional proveniente dos países desenvolvidos da OECD.

Segundo o documento, a segurança no trânsito poderia representar um incremento econômico significativo para os países pobres. "Cada dólar gasto em segurança viária no mundo em desenvolvimento economizaria até 20 dólares com o aumento da produtividade, melhoria na saúde e lucros maiores", afirma o relatório.

Afinal, em algumas regiões do mundo, a violência do trânsito já é a principal causa de morte na faixa etária mais produtiva, dos 15 aos 44 anos.

Muitas personalidades de alto prestígio mundial têm apoiado à proposta da década de ações, como Chefes de Estado nos três continentes, além de figuras públicas como Bill Clinton, Michael Schumacher, Felipe Massa, Desmond Tutu, Lord Robertson e Michelle Yeoh.



Acidentes no trânsito matam 1,3 milhões de pessoas a cada ano. 90% nos países de renda média e baixa.

# Movimento **CHEGA DE ACIDENTES**

## defende criação de Plano Nacional de Segurança Viária

Após mais um feriado prolongado, o de Finados, as manchetes dos jornais do país voltam a estampar o número de mortes nas rodovias brasileiras. Alarmadas com os números, algumas entidades com um histórico de lutas em prol da segurança no trânsito brasileiro decidiram se unir em um movimento denominado “Chega de Acidentes”. Dentre elas, estão o CESVI BRASIL, a ABRAMET (Associação Brasileira de Medicina de Tráfego), a ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos) e a Frente Parlamentar

em Defesa do Trânsito Seguro, presidida pelo deputado federal Beto Albuquerque (PSB/RS).

A ação propõe a implantação de um Plano Nacional de Segurança Viária (PNSV) no Brasil, além de incluir a criação de um contador eletrônico, a ser instalado inicialmente nas principais capitais brasileiras, que estimará a quantidade de vítimas do trânsito no país. Os números serão atualizados automaticamente a partir dos dados disponibilizados mais recentes. O contador também estimará o conse-

quente impacto econômico dos acidentes.

A contagem (veja nos sites [www.chegadeacidentes.com.br](http://www.chegadeacidentes.com.br) e [www.frentetransitoseguro.com.br](http://www.frentetransitoseguro.com.br)) teve início em 18 de setembro de 2009, data do nascimento do movimento, e só vai parar quando um Plano Nacional de Segurança Viária for implantado no País. “Queremos chamar a atenção da sociedade para a necessidade de adotarmos políticas de gestão mais eficazes no trânsito, a partir da coleta de estatísticas mais confiáveis do número de



Deputado federal Beto Albuquerque (PSB/RS)

vítimas nas rodovias e cidades brasileiras, além de elencarmos quais as causas das tragédias”, explica Albuquerque.

## Projeto de Lei propõe **PLANO NACIONAL DE REDUÇÃO** de Mortes no Trânsito

A proposta formulada pela frente Parlamentar do Trânsito Seguro que resultou na chamada Lei Seca, em vigor desde 20 de junho de 2008, teve grande contribuição para a redução dos índices de violência no trânsito. “Em pouco mais de um ano, a lei que instituiu a tolerância zero para o consumo de bebida alcoólica por motoristas evitou milhares de acidentes, lesões e mortes envolvendo condutores embriagados”, afirma Beto Albuquerque (PSB/RS), presidente da Frente, destacando ainda que a Lei não é eficaz se não tiver fiscalização permanente. Com esse objetivo, o deputado apresentou o PL 5.525/2009, que cria o Plano Nacional de Redução de

Mortes e Lesões no Trânsito. “Hoje contamos os mortos, mas se tivermos um plano nacional de redução de mortos no trânsito, vamos passar a contabilizar quantas vidas estaremos salvando”.

Pelo texto, fica estabelecida a necessidade de se realizar anualmente a abordagem de 30% da frota de veículos e seus respectivos condutores. Beto Albuquerque enfatiza que as abordagens devem ser preventivas e não podem ser realizadas somente quando há suspeita de alcoolemia. “É preciso criar o hábito das abordagens”, alerta. “Se há uma lei que prevê álcool zero na direção não é pos-



sível que se continue abordando somente suspeitos. Todos temos que ser alvos de abordagens, suspeitos ou não.

Para isso é preciso haver uma política permanente”, defende o parlamentar.

O deputado também tem defendido a realização permanente de campanhas de educação no trânsito. “É hora de os governos investirem os recursos de multas de trânsito em campanhas educativas que ajudem a mudar a atitude de todos. O primeiro passo foi dado, com êxito. Agora é seguir avançando para garantir um direito que é de todos – o direito à vida”.

## Subcomissão da Câmara discute revisão do Código de Trânsito Brasileiro

A subcomissão criada na Câmara dos Deputados para discutir a revisão do Código de Trânsito Brasileiro, elaborado em 1997, reuniu-se, no dia 14 de outubro, para tratar dos principais pontos de divergência. As mudanças mais polêmicas são o endurecimento da Lei Seca, o aumento do valor das multas, a proibição de motociclistas andarem em corredores entre os carros e a proibição de que condutores de transporte de passageiros e motoristas de carga dirijam mais de quatro horas sem descanso.

Um dos artigos em estudo estabelece que motoristas envolvidos em acidente têm que passar pelo bafômetro ou exame de sangue para determinar se houve consumo de álcool, mudando a Lei Seca. Antes, apenas quando havia suspeita de que o condutor tinha bebido é que ele era obrigado a se submeter ao teste. (Fonte: Agência Brasil)

## HUMOR: OS CAFAJESTES



## Especialistas criticam campanhas educativas de trânsito realizadas no Brasil

Poucas, ineficientes e pontuais. Assim são as campanhas educativas para o trânsito realizadas no Brasil, segundo a análise de especialistas em trânsito que participaram do chat organizado pela empresa Perkons S/A, no mês de setembro, para debater a educação para o trânsito com foco em campanhas, mobilização e informação para a sociedade.

“São raros os espaços destinados a campanhas de educação para o trânsito em larga escala”, afirmou a psicóloga Gislene Macedo, professora da Universidade Federal do Ceará/Sobral. Para ela, as campanhas de marketing são pontuais e não cumprem seus objetivos. “Para funcionar mesmo, são necessárias outras ferramentas que vão além de panfletagens e outdoors. O problema é que os recursos destinados à educação no Brasil são pouquíssimos e empobrece o caráter permanente das ações de longo prazo”, advertiu.

Para a publicitária Maria Amélia Franco, gerente de Marketing da Perkons S/A e responsável pelo portal [www.educacaotransito.com.br](http://www.educacaotransito.com.br), a produção de conteúdo, como algumas redes de comunicação tem realizado, traz melhores resultados que somente a veiculação de peças publicitárias. Segundo ela, o conteúdo jornalístico tem melhor crédito da população.

Porém os participantes do chat, no total de 30 pessoas, lembraram dois exemplos de campanhas educativas para o trânsito: uma eficiente e outra sem resultados. Philip Gold, consultor em Segurança de Trânsito, lembrou que a campanha sobre o uso do cinto de segurança, em São Paulo, durou um ano e meio, foi constante e resultou em aumento do uso do equipamento de 8% para 98%, quando acoplada à fiscalização.

Em contraponto, foi lembrado que todo o esforço realizado de combate ao consumo de álcool pelos motoristas, com aprovação da lei de tolerância zero, campanhas educativas e aumento da fiscalização está sendo derrotado pelo simples fato dos motoristas se negarem a fazer o teste do bafômetro.

Por isso, Gold defendeu educação para as crianças e fiscalização e punição para os adultos. “Educação de trânsito começa com crianças. Através da lei, atingiremos os adultos”, afirmou. Segundo ele, educação não funciona sem regras e punições.

A psicóloga Gislene Macedo completou a discussão lembrando que “super valorizar a educação é desconsiderar que há uma dimensão atravessando as formas de organização social. A educação é complementar a outras medidas em toda a sociedade. Um governo que incentiva a compra de veículos individuais como saída de mobilidade não está de fato comprometido com o trânsito e com a saúde pública”, provocou. (Fonte: Perkons. Adaptado.)

## você sabia...

- ✓ ...que a frota de veículos do Brasil dobrou nos últimos 10 anos, aumentando consideravelmente o índice de acidentes no trânsito?
- ✓ ...que, anualmente, são registradas mais de 35 mil mortes no país?
- ✓ ...que o Brasil é um dos cinco países com maior número de mortes no trânsito (100 óbitos por dia)?
- ✓ ...que as mortes no trânsito do Brasil se equivalem à queda de um Boeing lotado de passageiros, a cada dois dias?
- ✓ ...que o trânsito e a violência devem matar 5,8 milhões de pessoas neste ano no mundo?
- ✓ ...que a ultrapassagem proibida é uma das principais causas de acidente nas estradas?

## entretenimento

### Mau Motorista – Bicho Perigoso

Um policial rodoviário manda parar um condutor por excesso de velocidade. Esse foi o diálogo:

- Posso ver a sua carta de motorista?

- Não tenho. Foi suspensa na minha última renovação.

- Posso então ver o registro de propriedade do veículo?

- O carro não é meu. Roubei-o.

- O carro é roubado?

- Sim, é verdade. Mas agora que falou sobre isso, acho que vi o registro de propriedade no porta-luvas, quando guardei a minha pistola...

- Há uma arma no porta-luvas?

- Sim. Coloquei-a lá depois de matar a dona do carro e ter metido o corpo dela no porta-malas.

- Existe um CORPO no porta-malas?

- Sim senhor.

Ao ouvir isto, o policial chama imediatamente o seu superior. O carro foi rapidamente cercado por um cordão policial e o capitão aproximou-se do veículo para controlar a situação.

- Senhor, posso ver a sua carta de motorista?

- Claro, aqui esta ela! - Responde o motorista, entregando ao capitão uma carteira absolutamente regular.

- A quem pertence este veículo?

- É meu, seu guarda. Aqui estão os documentos! Confuso, o capitão pede:

- Me faz o favor de abrir o seu porta-luvas lentamente para eu verificar se existe uma arma dentro?

- Sim senhor.

O homem abre a portinha e não há arma nenhuma!

- Podia abrir o porta-malas do seu veículo, por favor?

- Claro! - Diz o condutor, solícito. O capitão não acha corpo algum.

- Não compreendo. O guarda que o mandou parar disse que você afirmou não ter carta de condução, ter roubado o carro, ter uma arma no porta-luvas e um corpo no porta-malas.

- Ah, claro.... - respondeu o motorista, com uma cara de desdém - E aposto que o mentiroso também lhe disse que eu ia em excesso de velocidade, certo?

## mitos & verdades

### Quando o passageiro precisar de auxílio médico, não pode ser multado.

#### Mito

As regras de circulação e conduta foram desenvolvidas para assegurar a todos que estejam na via o trânsito em condições seguras. Essas normas devem ser respeitadas por todos e em todos os momentos.

Os condutores, mesmo os profissionais, que não passaram por treinamento especial carecem de habilidade para transporte de enfermos ou de grávidas. A imperícia para efetivar a condução de veículo com referidas pessoas, pode lhes ocasionar danos gravíssimos ou até mesmo a morte, em decorrência de manobras bruscas.

Importante ainda destacar que os veículos, em geral, não possuem sinalização adequada para informar aos demais usuários da via o deslocamento em caráter de emergência. Em razão disso, os riscos de colisão e atropelamento são eminentes.

As infrações mais comuns nesse tipo de situação são excesso de velocidade, avançar o sinal vermelho e ultrapassagem em local proibido. Exatamente as infrações que mais causam acidentes mais graves no trânsito.

#### A origem

O Código de Trânsito Brasileiro previu expressamente no artigo 29, inciso VII que “os 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 e devidamente identificados por dispositivos regulamentares de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitente”. Cumpre ressaltar o cuidado do legislador em estabelecer que apenas os veículos especiais, destinados ao socorro, quando devidamente sinalizados, possuem alguns privilégios no trânsito.

Nota-se que em momento algum existe a possibilidade legal do deslocamento em excesso de velocidade, sendo que esta condição é tolerada pelas autoridades administrativas, considerando os casos especiais, quando o atendimento seria efetivamente inócuo sem a devida presteza.

Em casos excepcionais, quando o socorro não está próximo, por exemplo, pode-se admitir que o particular faça o transporte especial, mas respeitando a todas as regras de trânsito.

O desrespeito aos limites de velocidade e a atenção em cruzamentos ou ultrapassagens realizadas com insucesso, ocasionado danos a terceiros ou à pessoa transportada, gera dever de indenizar. (Fonte: [www.perkons.com.br](http://www.perkons.com.br))

# Em DEFESA da vida do ciclista

Está tramitando na Câmara dos Deputados o Projeto de Lei nº 74/2007, de autoria da deputada Solange Amaral (DEM-RJ), que introduz no Código de Trânsito Brasi-



leiro a figura do crime doloso praticado por motoristas transgressores contra ciclistas e pedestres.

O projeto, já aprovado na Comissão de Viação e Transporte e na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, estabelece pena de seis anos de prisão para o motorista que praticar homicídio doloso na direção de veículo automotor.

Pela proposta da deputada, são considerados crimes de lesão corporal dolosa: vitimar ciclista, pedestre ou terceiros ao dirigir em acostamento, na contra-mão, sob influência do álcool ou de substância de efeitos análogos; por deixar de reduzir a velocidade do veículo de forma compatível com a se-

gurança do trânsito; por não guardar distância lateral de 1,5 metro ao passar ou ultrapassar bicicleta; ao participar em via pública de dis-

puta ou competição automobilística não autorizada; ao não dar prioridade no tráfego ao ciclista ou ao pedestre; por dirigir sem habilitação ou com a habilitação vencida; por deixar o condutor que causou o acidente de prestar socorro à vítima.

“A aprovação do projeto que agrava o Código de Trânsito Brasileiro para prever a hipótese do crime doloso representa, na verdade, um primeiro e fundamental passo para se reordenar o trânsito no Brasil”, afirma Solange Amaral, observando que os acidentes de trânsito causam prejuízos anuais aos cofres públicos da ordem de R\$ 24 bilhões, além de ceifar a vida de mais de 35 mil brasileiros.

## Celebridades Reprovadas

Segundo o Globo Online, os atores Bruno Gagliasso e Danielle Winits foram reprovados no teste do bafômetro em blitz da Lei Seca, na Zona Sul do Rio, na madrugada do dia 28/10.

O ator, que estava acompanhado da namorada - a também atriz Giovanna Ewbanck - teve a carteira apreendida e o veículo - uma Land Rover - rebocado.

Segundo a polícia, Gagliasso estava sem os documentos do carro e também foi reprovado no teste do bafômetro, que detectou 0,15 ml de álcool por litro de ar expelido. O ator terá que pagar multas de R\$ 951,17 pela apreensão da carteira e R\$ 151 pela falta de documentação do carro, além das taxas de rebo-



que. De acordo com os agentes, ele vai responder administrativamente pelas infrações.

A atriz Danielle Winits também foi parada na blitz. Ela, no entanto, se recusou a fazer o teste do bafômetro e teve a carteira apreendida. Winits, que estava dirigindo um Volvo, terá de pagar multa e responderá administrativamente pela infração. A atriz foi levada para casa pelo marido, o também ator Cássio Reis.

## ESPAÇO LIVRE

### FISCALIZAÇÃO JÁ!

**O**s jornais estampam diariamente incontáveis mortes no trânsito. Sinto-me profundamente consternado com esta hedionda imolação em nossas estradas.

A grande maioria das pessoas acreditava que o novo código de trânsito viesse a transformar para melhor o cotidiano da sociedade brasileira. Vivemos uma guerra no verdadeiro sentido da palavra, pois que, diariamente vemos ceifadas e subtraídas do nosso convívio, de forma trágica e violenta, dezenas de pessoas.

É estúpido pensarmos que somos imortais e indestrutíveis quando dentro do carro. A vã ilusão de segurança que se apodera de nós quando dirigimos, tem sido contestado convincentemente pelas estatísticas, que ao contrário, nos revelam nossa total fragilidade.

Como podemos, no entanto, banalizar este bem tão precioso que é a vida? Como podemos, ao mesmo tempo, diante deste morticínio nas estradas, ficarmos tão apáticos frente a esta grotesca e insensível omissão de nossas autoridades? Em um período de quase 30 anos de rogos, de súplicas, mostram-se incapazes de duplicar a rodovia sob a perene alegação de falta de recursos, enquanto que para outros objetivos não tão importantes (saneamento de bancos mal ou dolosamente administrados), nunca faltaram verbas. Onde anda a força da sociedade e a representatividade política deste País?

Não bastasse a insensatez de frequentes medidas provisórias, leis e regulamentos, pretende-se agora, através de decretos corrigir todas as mazelas do trânsito por meio do novo código. O resultado é bem visível e está à mostra de todos. Somos todos testemunhas e a imprensa tem com bastante frequência registrado o flagrante desrespeito às normas de trânsito. Basta que nos detenhamos em alguns breves minutos de observação para registramos os mais variados tipos de infração, sejam automóveis, cami-

nhões ou ônibus. Todos numa manifesta demonstração de caos e desordem.

Porque ocorrem tais fatos, se existe uma legislação moderna e atual? Em parte, a responsabilidade é do próprio condutor. Entretanto grande parte deste fenômeno poderia ser reduzido simplesmente com uma fiscalização constante e mais efetiva. Na verdade, sem uma permanente fiscalização de nada valem todas as leis do mundo. A propósito costuma-se dizer que tivesse a natureza tantas leis quantas nós possuímos, nem Deus poderia governá-la.

Grande parte dos problemas que ocorrem em nossa sociedade tem como origem a falta de fiscalização. Faltam fiscais para o Inmetro. Do mesmo mal se queixa o IBAMA. A Receita Federal alega que sua arrecadação poderia duplicar, talvez, tivessem eles mais fiscais. Parece que para nossos legisladores bastam as leis.

Afinal, quem está incumbido de fiscalizar o trânsito em nossas rodovias federais, onde se registra o maior número de mortes? É a Polícia Rodoviária Federal, cuja fiscalização é insatisfatória, justificada pelo contingente reduzido de policiais que, até hoje permanece o mesmo que se registrava em 1980.

Estou convicto que a duplicação da rodovia minimizaria significativamente os acidentes e mortes mas também é imperioso um intenso policiamento e permanente fiscalização para que se reduzam ainda mais as infrações. Se assim não fosse, os Estados Unidos não teriam, em suas rodovias, as grandes parafernálias destinadas a coibir tais abusos.



**Daltro Halla**

*Cirurgião Dentista. Membro da Academia Catarinense de Odontologia*  
halladaltro@yahoo.com.br

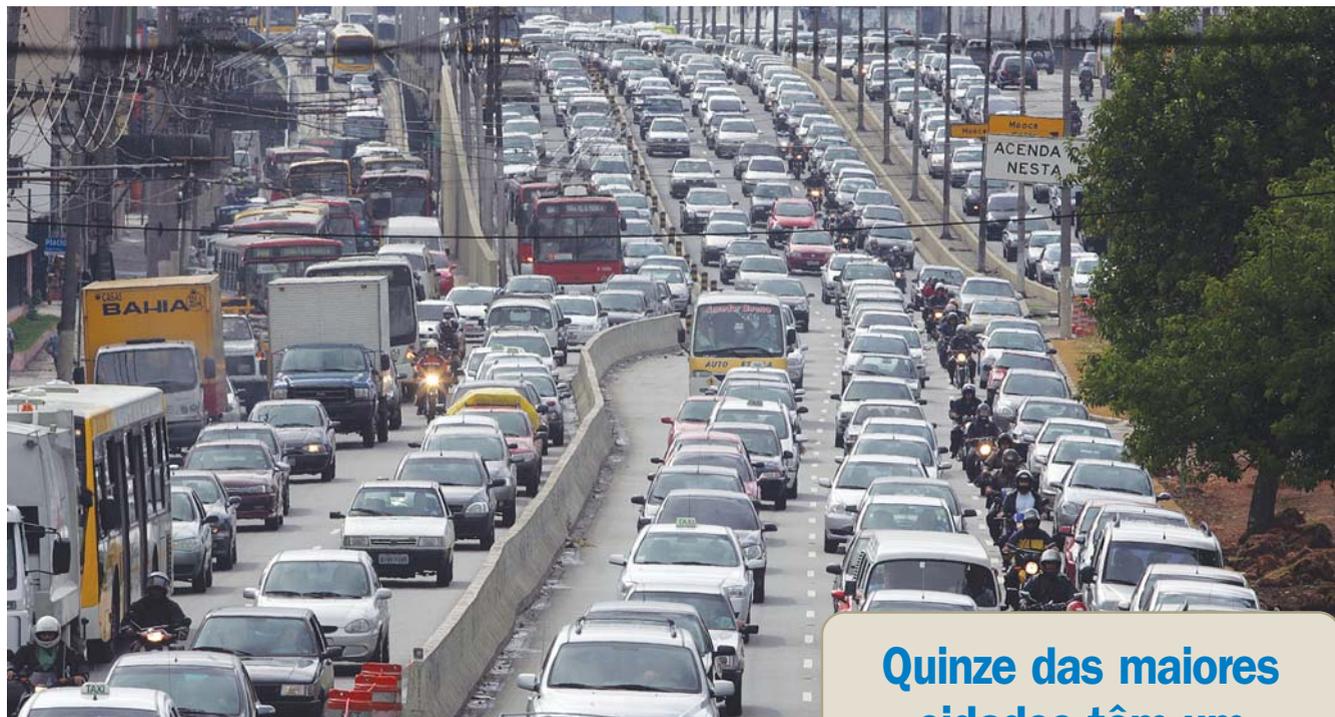
Leitores que queiram opinar sobre assuntos relacionados ao trânsito, podem encaminhar seus artigos para [jornal@monatran.org.br](mailto:jornal@monatran.org.br)

# País pode ficar parado no Trânsito

**Frota brasileira dobra nos últimos dez anos e deve fechar 2009 com 58,5 milhões de veículos**

**N**ão há quem não reclame do trânsito nas maiores cidades brasileiras. Filas intermináveis e, conseqüentemente, muita demora pra chegar ao trabalho ou voltar pra casa exigem paciência de motoristas e passageiros. Para piorar o que já era caótico, a frota brasileira tem crescido de maneira assustadoramente desproporcional às obras de infraestrutura no trânsito.

Segundo o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), entre 1999 e maio de 2009, o Brasil ganhou mais de 27 milhões de carros, caminhões, motocicletas e outros veículos – e deve fechar o ano com uma frota de 58,5 milhões de veículos, totalizando um incremento de 30,2 milhões de



veículos à frota brasileira.

Os números colocam o país entre os maiores compradores de veículos do mundo. Com taxa de um carro para cada seis habitantes – o índice que era de nove pra um no início dos anos 2000. Ou seja, saíram mais carros das linhas de montagem do que crianças das maternidades.

Porém, tanto crescimento, sem o devido acompanhamento nas

obras de infra-estrutura e educação no trânsito, fez aumentarem os problemas de trafegabilidade e o número de mortes no trânsito chega a mais de 35 mil por ano, numa média de cem óbitos por dia, colocando o Brasil entre os cinco países líderes em mortes no trânsito. Uma inaceitável realidade, que muitas vezes é ignorada no afã por conquistar algum destaque no cenário econômico mundial.

**Quinze das maiores cidades têm um veículo para cada dois habitantes**

Em 15 das maiores cidades brasileiras, a quantidade de veículos corresponde a pelo menos metade da população, ou seja, um carro para cada dois habitantes, segundo dados mais recentes da frota nacional (referentes a maio de 2009) do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) e da estimativa populacional (2009) do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Quatro cidades têm um veículo para cada 1,6 habitante: Curitiba (PR), Goiânia (GO), Ribeirão Preto e São José do Rio Preto (SP). Florianópolis (SC), Campinas e Santo André (SP) têm um veículo para cada 1,7 habitante. A capital paulista tem um para cada 1,8 habitante. Caxias do Sul (RS), Santos, São Bernardo do Campo (SP) e Londrina (PR) tem um veículo para cada 1,9 habitante. Joinville (SC), Palmas (TO) e Sorocaba (SP) têm exatamente um veículo para cada dois moradores. As capitais Belo Horizonte (MG), Brasília (DF) e Porto Alegre (RS), por exemplo, registram um veículo para pouco mais de dois habitantes.

A matéria observa ainda que é preciso considerar que parte dos veículos informados pelo Denatran não está mais em circulação. “Os Detrans (Departamentos Estaduais de Trânsito) têm grande dificuldade em dar baixa nos veículos fora de circulação”, afirma Maurício Broinizi, coordenador-executivo do Movimento Nossa São Paulo, entidade que atua pela redução do uso de veículos na capital paulista. (Fonte: G1)

## Inspeção veicular será obrigatória em todo o País

O Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama) aprovou no último dia 20 de outubro uma resolução para fazer valer em todo o País a inspeção veicular. A regra vai abranger todos os veículos automotores, motocicletas e veículos similares, independentemente do tipo de combustível que utilizem.

A exemplo da cidade de São Paulo e do estado do Rio de Janeiro, onde a inspeção veicular para controle da poluição é uma rotina obrigatória, todos os estados brasileiros e os municípios com mais de três milhões de veículos passarão a ser obrigados a ter um plano de inspeção veicular. A norma começa a valer após a publicação no Diário Oficial da União.

A inspeção veicular nos carros brasileiros terá por objetivo identificar irregularidades nos

**Resolução do Conama determina que estados e municípios com mais de 3 milhões de carros adotem controle de poluição**

veículos em uso. Entre elas, as falhas de manutenção e alterações do projeto original que provocam aumento na emissão de poluentes.

Os resultados esperados são a melhoria da qualidade do ar, com a conseqüente melhoria da saúde pública e aumento da expectativa de vida dos habitantes das grandes cidades. A redução das emissões veiculares reflete diretamente na questão do aqueci-

mento global e na questão da concentração de ozônio na troposfera, responsável pelo efeito estufa.

Segundo o especialista em trânsito Cyro Vidal, que foi diretor do Departamento Estadual de Trânsito (Detran) de São Paulo por dez anos e participou da elaboração do Código Brasileiro de Trânsito, um dos principais problemas da evolução expressiva na frota é que não ocorre a devida retirada dos veículos mais antigos, responsáveis pela poluição veicular e, conseqüentemente, por danos ao meio ambiente. “A inspeção veicular pode ser uma das possíveis soluções, porém é preciso discutir o que fazer com veículos que não têm mais condições de rodar nas cidades, já que muitas não têm lugar para colocar esses veículos antigos”, avalia Vidal.