



O Monatran

Beira-Mar Continental - Florianópolis/SC

JORNAL DO MONATRAN - MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - JULHO/2011 - ANO 02 - NÚMERO 20

Moradores do Estreito preocupados com situação da Beira-Mar Continental



O presidente da Associação de Moradores do Estreito (AME), Ari do Nascimento, procurou o MONATRAN para manifestar a preocupação dos moradores do continente com o estado em que se encontra a Beira-Mar Continental. Segundo Ari, a conclusão da obra, prevista para o final deste ano, vai afunilar e despejar todo o tráfego para dentro de um bairro residencial. “Do jeito que está, acho que é melhor nem abrir. Se não resolverem a questão do Bairro Balneário, é trocar seis por meia dúzia”, afirma. (Página 4)

SC-401 e SC-405
vão ganhando caras novas

Página 6

Monatran apresenta anteprojeto do Centro de Excelência de Trânsito à direção do Sapiens Parque.

Páginas 8 e 9



Colunistas de “o monatran”

Roberto Alvarez Bentes de Sá

Página 3



Incompetência ou...

José Roberto de Souza Dias

Página 5



Dirigir, um direito de todos

Ildo Raimundo Rosa

Página 7



O Trânsito e a Corrupção

STJ suspende processos de embriaguez ao volante em SC

Página 10

EDITORIAL

Números da Morte

Há algum tempo, a Secretaria de Saúde de Florianópolis divulgou um documento que nos chamou a atenção. Com o título “Acidentes de Trânsito – uma Epidemia Silenciosa”, o Secretário Municipal de Saúde João José Candido da Silva e o Diretor de Atenção Primária em Saúde, Dr. Daniel Moutinho Junior, divulgaram números assustadores que comprovam que os acidentes de trânsito têm se apresentado cada vez mais como um problema de Saúde Pública no Brasil e no mundo.

Em nosso país, a cada dia morrem cerca de 110 pessoas no trânsito, ou seja, quase cinco por hora. Só em 2008, foram contabilizados 38.450 óbitos e 118.700 lesões graves ou invalidez permanente. Considerando uma expectativa média de vida de 70 anos e um óbito impactando cerca de 30 pessoas (parentes e amigos próximos), é esperado que cada brasileiro, em média, tenha duas pessoas próximas como vítimas fatais ou com invalidez ao longo da vida, ocasionadas por acidente de trânsito.

Mais impressionante ainda foi quando as estatísticas do trânsito brasileiro foram comparadas a eventos que costumam repercutir muito na mídia, como guerras, ataques terroristas e acidentes com aviões.

Levando em conta os números de 2008, quando 38.500 pessoas perderam a vida no trânsito - sendo que destas, 1.983 mortes ocorreram em solo catarinense - é como se 226 Airbus A320 (com capacidade de 170 passageiros) tivessem caído no Brasil naquele ano; em SC teriam sido 12. Calculando uma média mensal, seriam 19 quedas de avião por mês no Brasil e uma em SC a cada 30 dias.

Quanta audiência teria dado na mídia! Quanto choro! Quanta comoção! No entanto, já estamos em 2011 e muita gente nunca havia parado para pensar por este ângulo.

Se formos levar em conta os ataques terroristas as Torres Gêmeas, em Nova Iorque, o número de óbitos no trânsito no Brasil em 2008 se equivale a 14 ataques como aquele ocorrido em 11 de Setembro de 2001, quando 2.800 pessoas perderam a vida. Totalizando uma média mensal de ataques de 1,15 no país.

Já os números da guerra são ainda mais assustadores. Na Guerra do Afeganistão, que durou de 2001 até 2010, 13.200 pessoas morreram entre civis e soldados americanos e aliados, produzindo uma média anual de 1.886 óbitos. Comparando esses números com o número de mortes no trânsito no Brasil, é como se em 2008 tivessem ocorrido quase 20 guerras no país, sendo uma em SC. Que tragédia!

No entanto pouco se fala sobre esses números de morte. Ou, quando se fala, parece que essas vidas ceifadas não passam de números e todos continuam a viver como se no Brasil não existissem problemas. Muita gente chega até a se vangloriar por morar num país pacífico, quando na verdade, estamos muito piores do que o temido Oriente Médio.

Passe adiante essas informações e se una conosco em prol de um trânsito mais seguro, numa espécie de corrente do bem – divulgando e realizando boas práticas no trânsito e, assim, ajudando a preservar a tão preciosa vida humana.

NOTAS E FLAGRANTES

Distúrbios do sono

Quem tem insônia, ronco, apneia, síndrome das pernas inquietas e sonambulismo tem maior risco de sofrer acidentes domésticos e no trânsito. Para se ter uma ideia, **30% dos acidentes de trânsito no Brasil tem como causa o cochilo no volante** provocado por noites mal dormidas. Pessoas que dormem ao lado de portadores desses distúrbios e crianças também estão entre o grupo de risco.

Para afastar esses riscos é necessário estabelecer uma rotina para o sono,

mantendo horários para dormir e acordar. Deve-se também evitar o consumo de estimulantes, como café e refrigerantes, assim como bebidas alcoólicas.

Cuidar do emocional também é importante, evitando o estresse e procurando fazer atividades relaxantes sempre que possível, principalmente nos fins de semana. Não é indicado fazer uso de tranquilizantes, que impedem o sono natural e repousante. Calmantes só devem ser usados por recomendação médica e por um curto período de tempo.

Mais um famoso que caiu na blitz da Lei Seca no Rio

No último dia 21 de junho, o ex-jogador da seleção brasileira e ex-treinador da Internazionale (ITA), Leonardo, foi parado em uma blitz da Lei Seca, em Niterói, no Rio. Dirigindo um Golf, o atleta não quis fazer o teste do bafômetro e perdeu a carteira de motorista. O carro, no entanto, não foi apreendido, já que um amigo de Leonardo, que o acompanhava, se prontificou a guiar o carro. Alguns dias depois, ele foi flagrado tomando água de coco com a esposa na praia de Ipanema, também no Rio de Janeiro.

Nota do Editor: Parabéns Leonardo! Água de coco pode!



Ponte sobre o mar mais longa do mundo é inaugurada na China



A ponte sobre o mar mais longa do mundo, que atravessa a baía de Jiaozhou da cidade de Qingdao, na província chinesa de Shandong, foi inaugurada no último dia 30 de Junho. A ponte de 36,48 quilômetros começou a ser construída em 2007 e custou 14,8 bilhões de yuans

(cerca de R\$ 3,6 bilhões). Ela deve encurtar a viagem entre o centro da cidade ao seu subúrbio de Huangdao em 30 quilômetros, diminuindo o tempo de viagem de mais de 40 minutos para 20 minutos, disse Han Shouxin, vice-diretor da Comissão de Administração do Trânsito da cidade.

Nota do Editor: Uma demonstração que o problema de se fazer uma ponte em cima do mar não é distância, mas sim vontade. Será que um dia veremos uma ponte ligando o Norte da Ilha ao Continente? Não seria nada mal!



monatran

Jornal do MONATRAN -

Movimento Nacional de Educação no Trânsito

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

Centro - Florianópolis / Santa Catarina - CEP 88020-000

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

E-mail: jornal@monatran.org.br

Site: www.monatran.org.br

DIRETORIA EXECUTIVA:

Presidente: Roberto Alvarez Bentes de Sá

Diretores: Romeu de Andrade Lourenção Júnior

Sergio Carlos Boabaid

Luiz Mario Bratti

Maria Terezinha Alves

Francisco José Mattos Mibielli

Jornalista Responsável e diagramador:

Rogério Junkes - Registro Profissional nº 775 - DRT

Redatora: Ellen Bruehmueller - Registro Profissional nº 139/MS - DRT

Tiragem: 10.000 exemplares

Distribuição: Gratuita

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

PALAVRA DO PRESIDENTE

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



Incompetência ou...

Já dissemos e repetimos a exaustão os números da tragédia que ocorre todos os dias no trânsito de nosso país. Tragédia essa que ultrapassa qualquer guerra e atentados terroristas em nosso mundo (como você bem viu no editorial desta edição).

No entanto, nesses meus quase 20 anos de luta em prol da vida no trânsito, existe uma situação que eu nunca entendi. Por que as autoridades e órgãos públicos não se unem de fato em prol de um trânsito mais seguro?

Afinal, o que temos acompanhado é um emaranhado de iniciativas isoladas que quase nenhum avanço trazem para essa causa tão importante.

Talvez alguns já estejam pensando que eu posso estar sendo injusto. Porém, permitam-me apresentar alguns fatos que demonstram claramente esta questão.

Em 21 de novembro do ano passado, foi celebrado o Dia Mundial em Memória das Vítimas de Trânsito - data instituída pela Organização das Nações Unidas (ONU). A cidade escolhida para a ação nacional foi Florianópolis, capital do segundo estado brasileiro no ranking da violência no trânsito.

Apesar de toda a relevância do tema, estranhamente, nenhuma autoridade política catarinense prestigiou o evento. Aliás, o único político presente foi o autor da

Lei Seca, Deputado Federal Hugo Leal, do Rio de Janeiro. Pra piorar, o Denatran - órgão máximo do trânsito no Brasil - também ficou em silêncio. Além de não mandar representantes para o evento em Florianópolis, não publicou nenhuma matéria sobre o assunto em seu site.

Há poucos meses, o 2º Fórum Internacional sobre Mobilidade Urbana repetiu o fiasco do ano passado - terminando sem resultados práticos para a capital catarinense, devido à baixa participação das autoridades, a falta de divulgação entre aqueles realmente interessados no assunto e o alto custo para participação no evento.

No final do último mês de Abril, durante o passeio demonstrativo do Transporte Marítimo promovido pela Prefeitura de Palhoça, o vice-prefeito da capital anunciou que faria apresentações de um ônibus marítimo no mês de Maio. No entanto, nunca foram apresentados os tais ônibus e há poucas semanas, a Prefeitura de Florianópolis fez uma apresentação de um modelo de ônibus do projeto Via Rápida - proposta que segue as características do sistema BRT (Bus Rapid Transit, transporte rápido de ônibus), similar ao já utilizado em Curitiba/PR há 30 anos.

Para ocasião, a PMF convidou uma série de pesso-

as que não têm nada a ver com o trânsito, dando uma clara demonstração que o seu interesse está longe de querer resolver o problema da mobilidade da capital, mas sim fazer a sua auto-publicidade. Será que algum desses projetos vai para frente?

Finalmente, daqui a poucos dias a Polícia Rodoviária Federal de Santa Catarina estará desenvolvendo um programa fantástico: o I Seminário Catarinense de Segurança no Trânsito - com o tema "Santa Catarina e a Década Mundial de Segurança no Trânsito: como o Estado pode tirar proveito dela". Todavia, nem mesmo o site da Polícia Rodoviária Federal (sede nacional) se interessou em divulgar.

O que está acontecendo? Seria pouco caso? Desinteresse? Falta de organização? Má fé?

Por que as autoridades e órgãos públicos não se unem de fato em prol de um trânsito mais seguro? Estariam os interesses pessoais de promoção acima dos interesses da sociedade?

Quanto tempo mais o povo continuará cegado por essa cortina de ilusão e promessas não cumpridas?

Já passou da hora de nos organizarmos como sociedade e darmos um basta nessa hipocrisia que nos envolve.

Chega de tanta incompetência!

Um em cada três acidentados de moto fica com sequelas para o resto da vida

Segundo um levantamento recente feito pelo Instituto de Ortopedia do Hospital das Clínicas, um em cada três acidentados de moto fica com sequelas para o resto da vida. Somente em São Paulo, 478 motoqueiros morreram no ano passado, o que significa mais de uma morte por dia.

De acordo com o chefe do Centro de Traumas do Instituto Nacional de Traumatologia e Ortopedia (INTO), Leonardo Rocha, o motociclista está muito mais exposto a sequelas graves do que os motoristas dos demais veículos. "Essas lesões são mais graves do que os acidentes automobilísticos em função do motociclista ficar menos protegido na moto, e essas lesões em função da alta velocidade e da falta de proteção, você acaba causando uma lesão não só do osso, mas também da parte dos tendões e dos músculos", explicou.

Um outro estudo feito pela Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo (FMUSP) com o acompanhamento de 84 pacientes do Hospital das Clínicas (HC) revelou que, de cada dez motociclistas internados por causa de acidentes de trânsito, oito (82,4%) não conseguem voltar ao trabalho após seis meses de tratamento. Além disso, o estudo mostrou ainda que quase metade dos acidentados (47%) teve sequelas permanentes, incluindo 14,7% que ficaram inválidos.

Para o ortopedista do HC Marcelo Rosa, os números indicam que os danos sociais dos acidentes envolvendo motos são muito maiores do que a quantidade de mortos. "Além da morte que, por si só, é um problema grave, há o sequelado, com todas as implicações econômicas e sociais que isso acarreta". Somente o tratamento dos 84 pacientes acom-

panhados pela pesquisa custou R\$ 3 milhões.

Como possíveis causas dos acidentes, o estudo aponta a imperícia e imprudência dos pilotos. Segundo a pesquisa, 80% dos motociclistas acham que não foram culpados pelas colisões e quedas. Marcelo Rosa, que também é piloto de motocicleta, acredita que o dado demonstra que "a percepção deles de perigo é um pouco alterada". De acordo com a pesquisa, 32,4% dos pacientes aprenderam sozinho a conduzir motocicletas, 25% aprenderam em autoescolas, 19% com amigos e 19% com parentes.

Na opinião do médico, falta o entendimento da fragilidade do veículo de duas rodas no trânsito. "A pessoa que dirige moto tem que se conscientizar que está usando um meio de transporte que é mais frágil. Portanto, o meu cuidado ao dirigir

uma moto tem que ser redobrado".

Sobre o perfil do acidentado, 70% dos motociclistas pesquisados têm entre 19 e 30 anos e 67% usam o veículo como meio de transporte no dia a dia; 34% utilizam para o lazer e 31% em atividades profissionais.

O representante da Federação de Motoclubes de São Paulo, Paulo César Lodi, atribui o elevado número de acidentes graves à formação deficiente dos motociclistas. "Se houver uma boa educação, um rigor maior na lei para tirar a carta [Carteira Nacional de Habilitação], a médio e longo prazos a gente consegue fazer alguma coisa".

Enquanto Leonardo Rocha acredita que os números de acidentes envolvendo motoqueiros só irá diminuir quando houver a mudança de comportamento da sociedade, com informação e educação desde a infância.



BEIRA-MAR CONTINENTAL

Secretário faz novas promessas

Presidente da Associação de Moradores do Estreito diz que a comunidade está indignada com a situação da via que vai afunilar o trânsito num bairro residencial.



Ari do Nascimento, presidente da AME, conversa com Roberto Bentes, do Monatran e Adriano Luz, da Celesc

Poucas semanas depois de afirmar à equipe de reportagem do Jornal O Monatran que não havia nenhuma previsão para inauguração da Beira-Mar Continental - dada a complexidade dos processos de desapropriações discutidos na justiça, o Secretário de Obras da capital, Luiz Américo Medeiros, disse ao Jornal Diário Catarinense que a obra ficará pronta até o fim do ano.

Segundo a matéria publicada na primeira semana de Junho, no DC, a intenção era recomeçar as obras ainda naquele mês. No entanto, até o fechamento desta edição em meados de Julho, nenhum movimento nesse sentido foi percebido. Além do mais, não foi noticiada nenhuma desapropriação daquelas que estão sendo discutidas na justi-

ça - o que deixa qualquer um com o pé atrás quanto a data de inauguração da avenida, visto o histórico de descumprimentos.

Cansado de tantas promessas e preocupado com o aparente descaso da Prefeitura em relação a obra, o presidente da Associação dos Moradores do Estreito (AME), Ari do Nascimento, procurou o presidente do MONATRAN - Movimento Nacional de Educação no Trânsito, Roberto Alvarez Bentes de Sá, a fim de relatar seu descontentamento, que reflete as preocupações dos moradores da região.

Pra começar, Ari observou que a promessa original era levar a Beira-Mar Continental até a BR 101 - o que está muito longe de se tornar realidade. "O que a gente está

vendo é uma via de 1,5 km, com um único sentido, que vai desviar o trânsito para dentro do Bairro Balneário", reclama, alertando para o ponto mais problemático da obra: a transferência equivocada do tráfego para uma área residencial.

O presidente da AME lembra também que o projeto prevê a mudança de sentido da Rua Fulvio Aducci, obrigando os motoristas a acessarem a Beira-Mar Continental que, no fim das contas, vai afunilar e despejar todo o tráfego para dentro de um bairro. "Do jeito que está, acho que é melhor nem abrir. Se não resolverem a questão do Bairro Balneário, é trocar seis por meia dúzia.", afirma.

Outro problema apontado pelo líder comunitário é o desnível da pista em relação

ao comércio e residências. "Em alguns pontos, chega a ter uma diferença de 1,5 m. Quem tinha uma casa de apenas um pavimento ficou escondido pela avenida e muitos têm sofrido com a falta de um sistema de escoamento da água pluvial que desce dos morros e acaba alagando os imóveis. A impressão que dá é que foi um projeto feito meio aos trancos".

Embora acredite nos benefícios da obra para a comunidade, Ari lamenta a demora na execução do projeto e a falta de cuidado para com o que já está pronto. "A promessa é que um dia, isso aqui será bonito, com muitos atrativos para quem mora na região. Vai ser bom, mas eles precisam concluir a obra direito, enfatiza.

In Locu - Outro proble-

ma que foi observado e registrado "in locu" pela equipe de reportagem do jornal O Monatran, foi o livre acesso a via - apesar da obra não ter sido entregue - possibilitando a má utilização da avenida que está servindo de estacionamento e permite que carros fiquem circulando nos dois sentidos da via - de mão única, gerando uma grande possibilidade de acidentes graves.

Curiosamente, também pode ser observada a falta de propósito da via que, por enquanto, como diria o prefeito da capital, "liga o nada a lugar nenhum".

Iluminação Pública - Um dos pontos questionados pela última reportagem do Jornal O Monatran sobre o assunto e uma preocupação dos moradores do Estreito é a falta de Iluminação Pública - diretamente ligada com a constante ameaça à segurança na região.

Responsabilidade da Prefeitura, o sistema de iluminação estava na dependência da melhoria de quatro pontos por parte da empresa de distribuição de eletricidade Celesc. No entanto, nos últimos dias 16 e 17 de Julho, a Celesc conclui os trabalhos dos dois últimos pontos, voltando a responsabilidade para a PMF que deve instalar o cabeamento e realizar a conexão do seu sistema ao da Celesc.

Segundo o gerente da divisão técnica da Regional Florianópolis da Celesc, Adriano Luz, todo esse trabalho tem condições de ser concluído no prazo de duas semanas. Agora é esperar pra ver!

Jose Roberto de Souza Dias *



DIRIGIR, UM DIREITO DE TODOS

Os acidentes de trânsito no Brasil voltaram aos índices alarmantes do passado, agravados pelo crescimento da frota de motocicletas, em todo o País. A situação tornou-se tão crítica que o Instituto de Ortopedia e Traumatologia, IOT, do Hospital das Clínicas da Faculdade de Medicina da USP, se viu na contingência de se envolver diretamente na realização de um programa permanente de redução da violência no trânsito.

Pesquisa recente realizada pelo IOT, referente ao período 2010/11, revela que a maioria dos motociclistas aprenderam a dirigir sozinhos, com amigos ou familiares. Na maioria, 32%, são autodidatas, 19% contaram com o apoio de algum amigo e exatamente na mesma proporção, foram os iniciados por um familiar.

Importante observar-se a extrema gravidade do problema aqui apresentado. Setenta por cento dos motociclistas internados no maior hospital do Brasil começaram a equilibrar-se em uma moto sem a menor noção de trânsito.

Estes números por si só são alarmantes e tornam-se ainda mais graves quando se considera que de cada quatro motociclistas internados no HC, apenas um aprendeu a dirigir em um Centro de Formação de Condutor - CFC.

Importante se faz salientar que as estatísticas aqui apresentadas referem-se aos dados obtidos em um único hospital da maior cidade brasileira.

Para compreender toda esta situação, relevante se faz distinguir a atitude social que representa dirigir uma motocicleta, pois envolve cidadania, responsabilidade civil, respeito ao direito dos outros, conhecimento de legislação de trânsito, leitura perfeita da sinalização horizontal e vertical, direção defensiva, noções básicas de primeiros socorros, princípios de funcionamento mecânico

e perfeito domínio do equipamento e não somente manejar e equilibrar-se sobre duas rodas.

Assim, não é de todo estranho que 55% dos pacientes que participaram da pesquisa do IOT já tenham sofrido outro acidente de trânsito e que 80% não considerem que a imprudência tenha sido sua.

Tais resultados demonstram que os acidentes de trânsito estão diretamente relacionados com a questão da cidadania e a precária formação dos condutores.

Outra questão que não pode ser desprezada é a que se refere à qualidade do transporte público e os preços das motos de baixa cilindrada, praticados pelo mercado brasileiro.

Para muitos usuários é muito mais vantajoso e prático adquirir uma motocicleta de baixa cilindrada do que depender de serviços de transporte coletivo que, na maioria das cidades brasileiras, são de péssima qualidade.

Pesquisas do Instituto de Ortopedia e de Traumatologia da USP confirmam a crescente migração de usuários do transporte público para as motos de baixa cilindrada. Isto pode ser constatado pelo crescente número de internamentos de motociclistas que usam o veículo como meio de transporte e não como instrumento de trabalho.

Mas há outro fator que somado a estes, amplia a gravidade desta situação. Trata-se do preço de um curso de habilitação, considerado muito alto e desmesurado para quem compra uma moto a perder de vista. Por exemplo, paga-se por um curso, em média, entre mil e mil e quinhentos reais em quatro ou seis meses, enquanto a prestação de uma moto zero de baixa cilindrada pode ser até de cem reais em quarenta e oito vezes.

Por falta de opção, confiantes na sorte e na falta de fiscalização, estes novos

usuários do sistema individual passam a arriscar suas vidas e a dos outros, transformando-se em alvos e armas de uma guerra urbana.

Só uma grave miopia política, para se dizer o mínimo, pode explicar o estímulo ao transporte individual e a total falta de comprometimento com a formação e reciclagem dos condutores de veículos.

Tudo bem, que este tipo de ensino técnico esteja nas mãos de entidades privadas, mas cabe ao Estado o papel fundamental de fiscalizar, orientar, instruir esse tipo de atividade. Afinal, trata-se de uma das principais causas de morte externa no País.

Difícil crer que, até hoje, não se tenha percebido que dirigir é um direito de todos, inclusive dos que não possuem um veículo. As pessoas provenientes das camadas de baixa renda têm os mesmos e legítimos direitos que qualquer outro cidadão. Isso obriga que se criem centros públicos de formação de condutores, ou, um sistema de bolsas como hoje já existe em outros setores educacionais.

Recursos para isso existem de sobra, é só cumprir com o que manda o Artigo 320 do CTB, ou seja, que toda a receita arrecadada com a cobrança das multas seja aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito.

Mas, isso não basta! O combate ao acidente de trânsito passa obrigatoriamente pela melhoria no transporte público.

Caso emblemático é o trem-bala, ligação entre Campinas, São Paulo e Rio de Janeiro. Em 2008 custaria R\$ 20 bilhões, hoje se especula que chegue aos 53 bilhões de reais, para transportar 3,8 milhões de passageiros.

Ao contrário, o previsto para obras

do metrô em todo o Brasil, entre 2007 e 2010, era de apenas R\$ 3,1 bilhões, para transportar 609 milhões de passageiros, conforme dados divulgados pela imprensa nacional provenientes do gabinete do senador Aécio Neves.

Em resumo, com um valor 17 vezes menor transportam-se 160 vezes mais passageiros. Desafoga-se o trânsito caótico das cidades brasileiras e liberam-se leitos hospitalares.

Em Florianópolis, Santa Catarina, a opção pelo transporte individual parece não ser muito diferente. Prevalece a escolha pela construção de uma quarta ponte - que na verdade é a terceira, pois a primeira está desativada há muitos anos - ao invés de estimular o transporte público marítimo ou implantar um metrô leve, tipo monorail, com média capacidade de transportar pessoas, sem causar engarrafamentos, que seriam soluções mais apropriadas.

Privilegia-se, dessa forma, o veículo particular, estimula-se a compra de motos e carros em substituição ao transporte público de baixa qualidade e jogam-se os congestionamentos um pouco mais adiante.

A violência no trânsito só diminuiu nos países que investiram maciçamente em educação, formação de condutores e transporte público de qualidade. Está na hora de segui-los!

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

O Sistema de Ensino Borges de Mendonça chega a São José
Cursos Superiores de 01 ano e Pós-Graduação

Matrículas Abertas!

Informações: (48) 3034.9215 - www.facidsj.com.br

Localização MundoCar MAIS SHOPPING

4ª LIGAÇÃO

Governo bate o martelo

No último dia 08 de Julho, o Governo do Estado divulgou a definição quanto ao modelo da quarta ligação entre a Ilha e continente. Será uma ponte convencional, similar às pontes Pedro Ivo Campos e Colombo Salles. A nova ligação será erguida entre a Avenida Beira-Mar Norte e o bairro Estreito, sendo que o projeto prevê ainda a construção de um aterro hidráulico para integrar o complexo à BR-101.

O governador Raimundo Colombo guarda o projeto em seu gabinete. Em um “book”, de capa dura e na cor branca, estão expostos detalhes do projeto. O material traz desenhos dos vários projetos pensados para a quarta ligação, como a ponte convencional, a ponte estaiada e o túnel subaquático. Traz também os motivos porque o governo acabou optando pela ponte convencional.

O túnel, embora tenha custo similar ao da ponte convencional, tem uma manutenção bem mais cara, até pela



quantidade de energia elétrica que consumirá. Já a ponte estaiada foi descartada porque, mesmo com preço menor, encobriria a visão da Ponte Hercílio Luz, que é um patrimônio do Estado.

O custo estimado para a obra, que

prevê a construção de uma ponte convencional com oito pistas e acesso de 9km até a BR-101, é de cerca de R\$ 900 milhões. Para financiar o empreendimento, o governador pretende comercializar 500 mil metros quadrados do aterro hidráulico, via Parceria Público-Privada (PPP).

A área total do novo aterro é estimada em 1,78 milhão de metros quadrados. Destes, 509 mil metros quadrados serão destinados para o uso público municipal, estadual e federal.

Já os cerca de 776 mil metros quadrados restantes serão utilizados no sistema viário e equipamentos urbanos. O projeto traz propostas para o uso da área, com áreas verdes, estacionamentos, espaços para lazer, marinas, píer e áreas para o esporte.

Os desenhos que integram o material mostram ideias para a urbanização e aproveitamento dos espaços,

como a construção de prédios modernos, embora Colombo já tenha adiantado que não serão construídos “espigões” naquela área.

Tratativas com Marinha e órgãos ambientais - No momento, o governador trabalha em negociações para tirar o plano do papel. As tratativas envolvem órgãos ambientais e a Marinha, já que para chegar até a BR-101, uma nova via terá como obstáculo a Escola de Aprendiz de Marinheiros, no Estreito. Colombo aguarda estes contatos para anunciar o projeto.

A interlocutores, o governador afirmou que não queria anunciar uma obra com estas dimensões sem antes ter, por exemplo, um pré-estudo de viabilidade ambiental. No dia 30 de Junho, Colombo recebeu um laudo da Fundação Estadual do Meio Ambiente (Fatma) atestando que a obra enfrentará alguns obstáculos ambientais, mas nenhum “intransponível”.

SC-401 e SC-405 vão ganhando caras novas

Deinfra garante que SC-401 e SC-405 estarão duplicadas no próximo verão

As obras nas SC-401 e SC-405, em Florianópolis, são executadas com a promessa de que no próximo verão os motoristas não passem mais tempo na pista do que nas praias da Ilha. Na temporada, quando o número de carros aumenta, é comum moradores e visitantes esbarrarem em obras inacabadas que atrapalham o trânsito e atrasam os planos de milhares de famílias.

Desta vez, o Departamento Estadual de Infraestrutura (Deinfra), diz que será diferente. Com o cronograma em dia, o órgão garante que os dois trechos das vias estarão totalmente transitáveis no prazo final, dezembro deste ano. Até 15 de dezembro, segundo o diretor do Deinfra, Paulo Meller, a SC-405 estará pronta. Já a SC-401, se não estiver completamente concluída, terá as quatro pistas totalmente transitáveis.

Enquanto os trabalhos acontecem, motoristas e moradores precisam aprender a conviver com as vias transformadas em canteiros de obras. Para 93 moradores da SC-405, no Sul da Ilha, as mudanças vão além da poeira, dos desvios do trânsito e do barulho das máquinas. Eles precisaram desocupar os terrenos, ou parte dele, para que a terceira pista, no sentido bairro/Centro pudesse ser feita.

Na SC-401, o deslocamento dos postes do sentido Centro/praias até Ingleses deve terminou no final do mês de Junho. Na próxima semana começam as mudanças de Ingleses a Canasvieiras.

A fundação do viaduto da Vargem Pequena, segundo Meller, também está concluída e a previsão é terminá-lo em setembro, quando começam as obras de acesso ao local.



Ildo Raimundo Rosa *



O Trânsito e a Corrupção

Dois assuntos vêm dominando a pauta jornalística nos últimos dias, um associado aos incríveis acidentes ocorridos em vias públicas de nossas cidades, onde vidas são ceifadas de forma dramática e quase sempre em decorrência do uso abusivo de bebidas alcoólicas e do excesso de velocidade.

O outro assunto diz respeito à corrupção, onde diferentes órgãos governamentais de forma reiterada promovem um verdadeiro “assalto” aos cofres públicos diante da revolta generalizada da opinião pública.

A mais recente acusação envolve justamente o órgão responsável pelas estradas e pelo transporte em todo o Brasil.

As suspeitas ocasionais quanto ao trabalho desenvolvido pelo Ministério dos Transportes deram lugar a uma mal-cheirosa operação onde de forma sistêmica e continuada recursos públicos passaram a engrossar as contas correntes dos caixas de campanha geridos por políticos inescrupulosos, a partir de processos licitatórios

fraudados, chegando-se assim a somas estratosféricas o que contrasta de forma evidente com as dificuldades endêmicas de nossas rodovias, levando inclusive o poder público a optar pela terceirização, transferindo para empresas privadas a gestão dos trechos de melhor trafegabilidade, não sem antes investir somas vultuosas na construção e manutenção das vias.

Para uma pessoa comum do povo é difícil entender e muito menos aceitar que logo após concluir de forma onerosa uma via pública ela seja transferida para uma empresa privada, que fica por vários anos locupletando-se dos benefícios do pedágio, responsável tão somente por sua manutenção, feita em muitos dos casos de forma precária e sem nenhuma contrapartida.

Contudo, a “privatização” mais onerosa ao interesse público é a causada pela corrupção endêmica, que fortalece o crime organizado, mantendo redes de proteção para tal atividade, valendo-se inclusive das próprias estruturas do estado para beneficiar-se em detrimento da po-

pulação brasileira.

A mesma classe política que se envolve com tais atividades é a que aprova novas leis e ao mesmo tempo promove alterações na própria lei processual, que não consegue atender a expectativa da população em contar com uma legislação penal moderna e ágil que não gere essa crescente sensação de impunidade que gradativamente vem tomando conta de todos.

Assim sendo, parece por demais claro que, tanto para o acidente que acabou de ser provocado na frente da nossa rua, quanto a nova denúncia sobre fraudes do poder público no BRASIL dependem de todos nós, pois é através de nosso voto que acabamos legitimando esse estado de coisas e a própria classe política brasileira.

** Delegado da Polícia Federal. Ex-presidente do IPUF – Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis. Ex-secretário da Secretaria de Segurança Pública e Defesa do Cidadão de Florianópolis. Membro do Conselho Deliberativo do MONATran – Movimento Nacional de Educação no Trânsito.*

GOOGLE STREET: SC entra no mapa

As ruas das cidades catarinenses vão aparecer no Google. As imagens capturadas no Estado serão disponibilizadas no Google Street View, recurso que mostra vistas panorâmicas de diversas regiões do mundo.

O monitoramento começou a ser feito no final de Junho. Carros do Google estão percorrendo os bairros das cidades de Santa Catarina, primeiro nos municípios maiores, como Florianópolis, Joinville e Blumenau, e depois nos menores. A empresa não divulga datas precisas da captura das imagens.

Equipados com 15 câmeras, os veículos tiram fotos em 360 graus. A empresa também utiliza triciclos para monitorar locais em que não é possível chegar de carro. Após a captura das imagens, começa a fase de tratamento das fotografias.

Não há previsão de quando as imagens captadas em SC estarão disponíveis no site, mas é provável que sejam

Monitoramento já começou e as imagens serão exibidas até o fim do ano

exibidas até o final do ano, segundo a assessoria de imprensa do Google.

No Brasil, os estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais já possuem imagens no Street View. No total, 51 cidades brasileiras já foram



monitoradas e estão no Google.

Para garantir a privacidade dos moradores dos locais fotografados, o Google utiliza uma tecnologia que borra automaticamente os rostos e placas de carro. O usuário também

pode pedir à empresa que aplique o efeito em outras imagens, como pessoas e casas. Para acessar, entre em www.googlemaps.com e digite o endereço a ser procurado, ou aproxime com a ferramenta de zoom.

CENTRO DE EXCELÊNCIA

Monatran apresenta antep

No dia 27 de Junho, o Presidente do MONATRAN – Movimento Nacional de Educação no Trânsito, Roberto Alvarez Bentes de Sá, juntamente com os Conselheiros da entidade, José Carlos Pacheco, Jose Roberto de Souza Dias e Ildo Raimundo Rosa estiveram reunidos com os representantes do Sapiens Parque, o Diretor Presidente Saulo Vieira, o Diretor Executivo José Eduardo Azevedo Fiates e a Gerente Executiva Carolina Menegazzo, a fim de apresentar o estudo preliminar do projeto arquitetônico do Centro de Excelência de Trânsito.

Para tanto, estava presente o arquiteto Guilherme Simon, representando o Studio Domo Arquitetura & Design, empresa responsável tecnicamente pela elaboração do projeto e adequação ao Master Plan (Plano Diretor) do Sapiens Parque.

A área de 5.060,57 m² foi contemplada por um lindo prédio linear que abrigará três pavimentos, onde serão instalados um Centro de Desenvolvimento de Estudos e Pesquisas Tecnológicas e Científicas de Trânsito, uma Escola Pública de Trânsito, uma Escola Infantil de Trânsito, um Centro de Reciclagem de Motoristas, um Centro de Formação de Professores, além da administração da entidade e um Centro de Eventos. Complementando o projeto paisagístico, foi proposta a construção de duas praças de convivência e passeio, o plantio de árvores e a instalação de uma cobertura jardim sobre o prédio principal.

O projeto foi muito elogiado por todos os presentes e muito pouco deverá ser alterado, já que a maior parte do planejamento já está de acordo com o Plano Diretor do Sapiens Parque. “Fiquei muito satisfeito com o trabalho. É um projeto limpo, sem nada em excesso”, afirmou Saulo Vieira, enfatizando ainda a ótima localização da área cedida ao Monatran. “Ali vai ser uma área privilegiada, à beira do lago e com acesso quase que direto a SC 401”, destacou.

Já para José Eduardo Fiates, além da excelência do projeto arquitetônico, é importante lembrar que o Centro do Monatran deverá ser uma referência nacional em práticas, tecnologias e inovações voltadas para um trânsito seguro. “Precisamos trabalhar o projeto técnico do Centro pra aproveitar oportunidades e capacitar recursos para sua construção”, afirmou.

José Roberto Dias completou a ideia dizendo que o Monatran poderia se transformar num produtor de inteligências voltadas para a qualificação de condutores de veículos, desenvolvendo e implantando o uso de simuladores. “Para isso, seria interessante juntar aquilo que a UFSC já produz, com as tecnologias internacionais, criando convênios em prol de um trânsito mais seguro”, sugeriu.

Ao final, Roberto Bentes esclareceu que, logo depois do projeto ser aprovado integralmente pelo Conselho e Diretoria do Sapiens Parque, será elaborado um portfólio completo, contendo todas as infor-



Roberto Alvarez Bentes de Sá, presidente do Monatran, e Conselheiros da entidade reunidos em reunião.

mações a respeito do Centro Educacional e Tecnológico de Trânsito do Monatran, que tem como objetivo o desenvolvimento e implantação de cursos e tecnologias pensadas especificamente para a segurança viária e a conscientização de adultos e crianças. “Acredito que um dos maiores problemas do nosso trânsito é a má formação dos nossos condutores. Mas através desse Centro de Excelência, conseguiremos escrever uma nova história colorida pelas milhares de vidas que serão preservadas no trânsito”, confia.



Da esquerda para direita: Saulo Vieira, Carolina Menegazzo, José Eduardo Azevedo Fiates, José Roberto de Souza Dias.

DE TRÂNSITO

Projeto ao Sapiens Parque



os com diretores do Sapiens Parque na apresentação do Projeto pelo arquiteto Simon



ina Menegazzo, Roberto Alvarez Bentes de Sá, José Carlos Pacheco, Ildo Raimundo Rosa, de Souza Dias e Guilherme Simon.

O que é o Sapiens Parque?

O Sapiens Parque está localizado a 25 km do centro de Florianópolis, capital do estado de Santa Catarina. O empreendimento compreende uma área de 4,5 milhões m², localizado no Norte da Ilha da Capital.

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

O Sapiens Parque é um empreendimento concebido dentro de um novo conceito que busca mesclar e melhorar projetos como: parques científicos, complexos urbanos novos e revitalizados, empreendimentos comerciais ou de entretenimentos, parques temáticos de última geração, centros de educação, cultura e lazer, buscando integrar os elementos positivos destas experiências dentro de uma perspectiva de sustentabilidade, diversidade e competitividade, diferenciando-se de outros empreendimentos por focar o projeto no ser humano e em conhecimento/sabedoria.

A infraestrutura do Sapiens Parque é projetada para prover às pessoas um ambiente diferenciado do ponto de vista urbanístico, paisagístico e estético, tudo para estimular e facilitar o espírito inovador e a cooperação de outras pessoas

FENAPRF é admitida como terceiro em ADI que questiona atribuições da PRF

O ministro Marco Aurélio, relator da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI 4447) que questiona dispositivos do Decreto nº 1.655/95 (que define a competência da Polícia Rodoviária Federal), os quais estariam em desacordo com a Constituição Federal, admitiu o ingresso no processo da Federação Nacional dos Policiais Rodoviários Federais (FENAPRF), na qualidade de terceiro.

O relator ponderou, ao analisar o pedido da federação, que “o preceito atacado mediante a ação direta de inconstitucionalidade versa sobre as atribuições da Polícia Rodoviária Federal”. Dessa forma, o ministro entende que é conveniente ouvir a entidade que congrega os servidores da corporação.

HISTÓRICO

A ADI 4447 foi proposta no Supremo, em agosto de 2010, pela Associação Nacional dos Delegados de Polícia Federal e a dos Peritos Criminais Federais. Para as entidades de classe, a permissão legal para que os policiais rodoviários federais executem atos privativos da polícia judiciária – como interceptações telefônicas, cautelares de prisão, busca e apreensão, quebra de sigilos e perícias – invadiu a atribuição reservada à Polícia Federal pela Constituição.

Na ação, as associações afirmam que



o problema surgiu depois que o Ministério Público Federal e órgãos estaduais passaram a demandar à Polícia Rodoviária Federal atividades que não têm nenhuma relação com o patrulhamento ostensivo das rodovias federais. “O Ministério Público tem frequentemente requisitado, em desconformidade com a legislação e a Constituição, a atuação da Polícia Rodoviária Federal (polícia administrativa) para execução de atividade típica de polícia judiciária, e fundamenta-se na Lei Complementar nº 75/93, art.8º c/c Decreto nº 1.655/95, art. 1º, incisos V e X”, salientam os advogados das associações.

Os dispositivos questionados – incisos V e X do artigo 1º – dispõem que compete à Polícia Rodoviária Federal “realizar perícias, levantamentos de locais, boletins de ocorrências, investigações, testes de dosagem alcoólica e outros procedi-

mentos estabelecidos em leis e regulamentos, imprescindíveis à elucidação dos acidentes de trânsito” e, ainda, “colaborar e atuar na prevenção e repressão aos crimes contra a vida, os costumes, o patrimônio, a ecologia, o meio ambiente, os furtos e roubos de veículos e bens, o tráfico de entorpecentes e drogas afins, o contrabando, o descaminho e os demais crimes previstos em leis”.

“As normas impugnadas, que subtraem a competência da polícia

judiciária para entregá-la à Polícia Rodoviária Federal, não podem afetar diretamente o conteúdo de normas constitucionais e legais, sob pena de usurpar a competência estabelecida na Constituição. A investigação policial, desenvolvida exclusivamente pela polícia judiciária, formalizada mediante o inquérito, constitui procedimento administrativo de caráter essencialmente apuratório. É peça informativa que instrui ações penais. Sob pena de grave ofensa à Constituição – art. 144, § 1º, IV e § 4º –, essa investigação não pode ser realizada pela Polícia Rodoviária Federal, tampouco pode ela realizar perícias ou atuar na repressão e apuração de infrações penais. À Polícia Rodoviária Federal está reservado, constitucionalmente, o patrulhamento ostensivo das rodovias federais”, enfatiza a ADI.

STJ suspende processos de embriaguez ao volante em SC

As ações penais por embriaguez no trânsito que tramitam no Tribunal de Justiça de Santa Catarina (TJSC) deverão ser suspensas. Os julgamentos só acontecerão depois que os ministros do Superior Tribunal de Justiça (STJ), em Brasília, decidirem quais são os meios eficazes para que haja a comprovação do crime ao volante. Hoje, muitos motoristas infratores têm conseguido absolvição porque não havia contra eles a prova do teste do bafômetro. Costumam se negar a fazer o exame com o aval da própria Constituição, que desobriga a pessoa a produzir prova contra si.

A suspensão das ações penais no TJSC é uma determinação do STJ, concedida a pedido da coordenadoria de

recursos do Ministério Público de SC. Os procuradores do MPSC mostraram no STJ que o TJSC vinha julgando ações de embriaguez mesmo sem a definição do tribunal de Brasília de quais os meios que podem ser usados para se constatar esse crime de trânsito.

O MPSC não informou quantas ações devem ser atingidas no Estado. Também não está prevista a data do julgamento do STJ sobre os meios da comprovação do estado de embriaguez. A assessoria de imprensa do TJSC disse que a maioria dos desembargadores tem absolvido os réus que não passaram pelo teste do bafômetro, mas que também há casos de condenação quando há, por exemplo, testemunhos contundentes da embriaguez.

Para o presidente da comissão de segurança, criminalidade e violência da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB/SC), Juliano Keller do Valle, a medida é importante porque o STJ irá estabelecer a segurança jurídica sobre o assunto para os dois lados – tanto de acusação quanto de defesa.

O advogado lembra que há outros meios que podem servir como prova da embriaguez além do bafômetro. Cita as testemunhas, exame clínico e até a análise da fala do motorista. “A decisão tem o objetivo de estabelecer normas no caso das pessoas que se negam a fazer o exame de bafômetro. Com mais coerência na prova pericial, os objetivos podem ser alcançados”, diz o advogado, sobre a aplicação da chamada lei seca.





Multa para quem induzir motoboy a desenvolver alta velocidade

Sem prejuízo da aplicação de multas por eventual excesso de velocidade, empresas e empregadores ou pessoas que contratarem serviço e insistirem em descumprir a Lei 12.436/11 - que proíbe práticas que obriguem os motoboys a correrem no trânsito - também vão ter de acertar as contas com a fiscalização trabalhista. A iniciativa da lei partiu do senador Marcelo Crivella (PRB-RJ) e recebeu a sanção da presidente da República Dilma Rousseff no último dia 06 de Julho.

Por se tratar de uma norma de proteção ao trabalhador, caberá aos auditores do Ministério do Trabalho e Emprego investigar se aqueles empregadores adotam as seguintes práticas e, assim, levam os motoboys a desrespeitarem os limites de velocidade no trânsi-

to: oferta de prêmios por maior volume de entregas ou prestação de serviço; dispensa de cobrança ao consumidor em caso de entrega ou serviço prestado fora do prazo; estímulo à competição entre motoboys para elevar o número de entregas ou de serviços prestados.



Se os fiscais constatarem o uso de algum desses recursos, proibidos pela Lei 12.436/11, aplicarão multa ao empregador infrator oscilando de R\$ 300 a R\$ 3 mil. Essa penalidade alcançará sempre o grau máximo em caso de reincidência ou quando ficar comprovado o emprego de artifício ou simulação para fraudar a lei.

A Consolidação das Leis do Traba-

lho (CLT) regula, em seus artigos 626 e 627, as formas de fiscalização e aplicação de multa nestes casos. Além de visitas regulares ou aleatórias a esses empregadores, os fiscais poderão agir motivados por denúncia do cidadão ou reclamação trabalhista.

Na justificativa de sua proposta (PLS 98/07), Crivella ressaltava resultado de estudo do Ipea (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada), de 2001, que estimava o custo anual de acidentes em áreas urbanas do país em R\$ 5,3 bilhões. O parlamentar chamava atenção ainda para a disparidade entre a proporção de acidentes de trânsito envolvendo motocicletas e outros tipos de veículos. Os motorizados de duas rodas respondiam por 90% das ocorrências, enquanto os demais participavam com apenas 9%.

Seguridade agrava punição por uso indevido de vaga de idoso ou deficiente

A Comissão de Seguridade Social e Família aprovou no último dia 29 de Junho o Projeto de Lei 460/11, da deputada Mara Gabrilli (PSDB-SP), que torna infração grave (cinco pontos na carteira de habilitação) o uso indevido de vagas de estacionamento para idosos e portadores de deficiência física. O texto tramita apensado ao PL 131/11, do deputado Antonio Bulhões (PRB-SP), que trata do mesmo tema, mas rejeitado pela comissão.



Hoje, o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97) não prevê punição específica para esse tipo de conduta. A norma determina apenas que estacionar o carro em desacordo com a sinalização para vagas exclusivas seja considerado infração leve (três pontos na carteira), punida com multa e remoção do veículo.

O relator da proposta, deputado Pastor Marco Feliciano (PSC-SP), concordou com o aumento da punição para os infratores. "Frequentemente as vagas de estacionamento reservadas às pessoas idosas ou com deficiência são utilizadas por aqueles que não atendem aos requisitos necessários para o usufruto do direito", disse.

Feliciano defendeu a aprovação do PL 460/11, apensado, sob argumento de que o texto "estabelece as mesmas medidas da proposição principal, adotando, no entanto, outra forma de redação e apresentando detalhamento de conceitos".

TRAMITAÇÃO

Os projetos tramitam em caráter conclusivo e ainda serão analisados pelas comissões de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Arrecadação com multas de trânsito poderá subsidiar transporte coletivo

O Projeto de Lei 711/11, em tramitação na Câmara, determina que a receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito seja aplicada também para subsidiar o valor das tarifas do transporte coletivo urbano e metropolitano.

Hoje, o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97) estabelece a aplicação dessas receitas exclusivamente em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito. O projeto mantém essas destinações, acrescentando a possibilidade de subsídio para tarifas do transporte coletivo.

MÁFIA

O autor da proposta, deputado Ratinho Junior (PSC-PR), cita reportagem veiculada pelo Fantástico, da Rede Globo, segundo a qual uma "máfia das multas e lombadas eletrônicas fatura R\$ 2 bilhões por ano". O deputado afirma que "é preciso aplicar a quantia arrecadada com multas corretamente e conforme a previsão legal".

Na avaliação do parlamentar, a inclusão do transporte coletivo significa dar uma consistente ajuda a um setor absolutamente deficitário e precário, porém vital para a população.

TRAMITAÇÃO

O projeto tramita apensado ao PL 3920/08, do Senado. As propostas serão analisadas pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania e pelo Plenário.



Federações se unem para iniciar o maior estudo de logística do Sul

As federações das indústrias de Santa Catarina, Paraná e Rio Grande do Sul (FIESC, FIEP e FIERGS), com o apoio da Confederação Nacional da Indústria, se unem para dar início ao que será o maior estudo até hoje realizado sobre modais de transporte na região Sul, interligados aos países vizinhos (Argentina, Uruguai, Paraguai e Chile). No dia 1º de julho, na sede da FIESC, em Florianópolis, foi feito o lançamento catarinense do projeto Sul Competitivo, que visa traçar uma radiografia do que há hoje e apresentar soluções integradas para o transporte de produtos através de portos, aeroportos, ferrovias, hidrovias, dutovias e rodovias.

A integração técnica desses modais pode gerar redução de custos e dar rapidez a todo o sistema de circulação de mercadorias, gerando maior competitividade da região. O pontapé inicial do estudo em Santa Catarina reuniu empresários, associações produtivas e autoridades estaduais para conhecer detalhes sobre o desenvolvimento do projeto. “O grande diferencial desse estudo é a busca por soluções integradas para os três estados, também com vistas ao Mercosul. Dessa forma, será possível otimizar os recursos buscando a competitividade da região”, diz o presidente do Sistema FIESC, Alcantaro Corrêa.

Durante a primeira fase do Sul Competitivo, uma equipe de 12 profissionais fará um amplo diagnóstico das condições da infraestrutura de transportes na região sul e no Mercosul, bem como estuda-

rá as 19 principais cadeias produtivas produzidas, exportadas e/ou importadas pela região Sul do país o que representa cerca de 70 produtos agrícolas, minerais, florestais e industriais, levantando os gargalos logísticos e respectivas soluções.

“Também serão analisados números sobre a produção atual e futura e o local de consumo de todas essas cadeias, bem como as matrizes origem-destino e o impacto destas no custo logístico. E visitaremos portos e outros modais de transporte do Chile, Argentina, Uruguai e Paraguai para entender como funciona a logística de escoamento dos três estados sulistas por essas vias. O objetivo final será o de realizar uma priorização dos projetos de infra-estrutura de transportes necessários na região sul com base no seu potencial de redução do custo logístico e conseqüente aumento da competitividade da região”, explica Olivier Girard, sócio da Macrologística, consultoria que está à frente do desenvolvimento do estudo, incluindo diagnóstico e propostas de soluções. A empresa também foi a responsável pelo Projeto Norte Competitivo, um conjunto de soluções logísticas para os nove estados que integram a Amazônia Legal, entregue ao governo federal em março de 2011.

“No estudo que culminou no Norte Competitivo, foram identificados 42 eixos Integrados de transporte. Desses, foram priorizados nove eixos capazes de gerar economia de R\$ 3,8 bilhões anuais nos custos logísticos da região. Nesse



Reunião da Câmara de Transporte e Logística realizada na sede da FIESC, em Florianópolis.

novo estudo, que envolve os estados que servem de porta principal para o comércio com os países do Cone Sul, o setor privado novamente toma a iniciativa buscando redução semelhante, a fim de também tornar a região Sul do país mais competitiva”, afirma Girard.

As visitas técnicas começaram no dia 11 de julho e, em

três meses, os primeiros diagnósticos dos gargalos logísticos da região devem ser apresentados.

Para o presidente do MONATRAN – Movimento Nacional de Educação no Trânsito, Roberto Alvarez Bentes de Sá, a união dos três estados do Sul do Brasil é um grande avanço para a mobilidade da região. “Sempre de-

fendi a união dos estados de Santa Catarina, Paraná e Rio Grande do Sul em prol da mobilidade. É uma pena que esta decisão não tenha partido do poder público. Porém, ainda assim, nos acende uma pequena chama de esperança de que com a pressão dos três estados, o governo federal aja de maneira mais eficiente”, declarou.

NOTA DA ASSOCIAÇÃO DOS ENGENHEIROS DO DNIT SOBRE AS NOTÍCIAS DE CORRUPÇÃO

“Serei rígida na defesa do interesse público. Não haverá compromisso com o erro, o desvio e o malfeito. A corrupção será combatida permanentemente, e os órgãos de controle e investigação terão todo o meu respaldo para atuarem com firmeza e autonomia.”
(Presidenta Dilma Roussef, no discurso da posse)

A Associação dos Engenheiros do DNIT - AEDNIT vem declarar ao povo brasileiro que os Engenheiros do DNIT têm como ideário as palavras da nossa Presidenta Dilma Roussef proferidas em seu discurso de posse, e que igualmente não compactuam com o erro, com o desvio e com o malfeito, congratulando-a pelas ações incisivas adotadas durante a primeira semana de Julho, voltadas para restabelecer a moralidade no Ministério dos Transportes e no DNIT.

Um dos efeitos mais perversos da corrupção é a intencional desorganização do Estado. O DNIT desestruturado, com insuficiência de pessoal, submetido a permanente ingerência política continuará a ser submetido à ação nefasta de agentes políticos, sem compromissos com a técnica ou com o interesse público.

A substituição dos dirigentes será inócua, se não forem adotadas medidas voltadas para a reestruturação, profissionalização e melhorias das práticas de gestão, somente possíveis com adequação do quadro servidores à demanda, investimentos em capacitação, aparelhamento e remuneração justa. Comprometidos com a missão do DNIT, seus Engenheiros, que muito se orgulham do trabalho que realizam pelo progresso do País, reivindicam:

1. Estruturação das Superintendências e Unidades Locais, se implantando o organograma funcional adequado;
2. Provimento dos cargos em comissão do Grupo de Direção e Assessoramento Superior, até o DAS 101.4, exclusivamente para os servidores ativos dos quadros permanentes;
3. Convocação dos 100 engenheiros remanescentes, aprovados no último concurso;
4. Autorização para realização de novos concursos;
5. Cancelamento dos editais de terceirização.

Brasília, 7 de julho de 2011

José Augusto Veloso Pinto Eng. M.Sc.
Presidente da AEDNIT

Aparelho **BLOQUEIA** funcionamento do celular dentro do carro

Nos EUA, 5.500 pessoas foram mortas por acidentes causados por distração ao volante, em 2009.

Quando dirige falando no celular, o motorista reage de maneira mais lenta, esquece o retrovisor, não vê placas de sinalização, avança o sinal, reduz ou ultrapassa a velocidade indicada, tem dificuldade de trocar as marchas e não consegue manter o trajeto correto.

De acordo com um estudo da Associação Brasileira de Medicina do Tráfego, o tempo de reação do motorista quando está no celular aumenta em 50%, e o número de acidentes triplica.

Ainda assim, muitas pessoas têm dificuldade de largar o celular quando estão na direção. Um novo sistema promete ajudar quem não consegue se controlar.

A americana Taser lançou o Protector, que bloqueia funções do telefone que exigem muito o uso das mãos, como envio de mensagem de texto ou navegação na Internet

É preciso instalar um aplicativo no celular e um dispositivo no carro, que fica conectado ao veículo.

Quando o aparelho detecta que o motorista ligou o carro, se conecta via Bluetooth ao aplicativo no celular e bloqueia as quase todas as funções do telefone. Ligações para serviços de emergência continuam ativas.

O aparelho custa US\$ 100, pode ser importado, mas é preciso contratar um plano de serviços do fabricante.

APLICATIVOS DE CELULAR são causas de acidentes de trânsito

Primeiro foram os chats, depois as mensagens de texto. Agora os aplicativos estão distraindo jovens motoristas. Mais de um terço dos estudantes de uma universidade dos Estados Unidos afirmou usá-los atrás do volante.

De acordo com novas pesquisas da UAB (Universidade do Alabama), até mesmo motoristas que já relataram acidentes anteriores envolvendo aplicativos de celulares não conseguem resistir a usá-los enquanto dirigem.

“É assombroso, assustador. Muito pouco dessa atividade se deve a negócios urgentes. É socialização e entretenimento”, disse David Schwebel, diretor do laboratório de segurança da juventude da UAB, que supervisionou o estudo.

Dez dos quase cem estudantes da UAB entrevistados no estudo relataram acidentes diretamente relacionados à direção distraída nos últimos cinco anos, e três deles tiveram dois acidentes no período.

Todos que participaram da



pesquisa são donos de smartphones e usam aplicativos ao menos quatro ou mais vezes por semana.

“O que salta aos olhos é o número de participantes que afirmou compreender que o uso da internet em aparelhos móveis na direção é perigoso, mas continua fazendo isso”, disse Lauren McCartney, que trabalhou no estudo.

Socializar pelo telefone pareceu mais importante para alguns estudantes universitários do que a segurança no trânsito. “Eles parecem bastante interessados em se

manter atualizados com o que todos estão fazendo a cada hora do dia”, disse McCartney.

Um décimo dos estudantes admitiu usar frequentemente ou quase sempre aplicativos ao dirigir. Mais de um terço os utiliza de vez em quando.

Nota do Editor: No Brasil, embora não existam estudos específicos, a situação não deve ser diferente. E o perigo tende a ser muito maior se levarmos em conta as más condições das estradas e a falta de consciência de grande parte dos motoristas.



Com o apoio do CRAS, milhares de catarinenses estão dando uma virada na vida.

Muitos catarinenses já encontraram um caminho para melhorar o seu presente e mudar o seu futuro: o CRAS - Centros de Referência de Assistência Social. Lá, famílias em situação de risco social contam com o apoio de profissionais especializados e têm acesso a diversos programas de inclusão e oficinas culturais, artísticas, esportivas e profissionalizantes. Com o CRAS essas pessoas já estão provando hoje que o futuro pode ser melhor. Mais informações: procure a Secretaria de Assistência Social de sua cidade.

CARTAS

Mensagem ao presidente

“Amigo Roberto Bentes, Tenho lido todas as edições que me chegam de O Monatran, cada vez melhor. E a cada leitura, cresce a minha convicção: a maldição da sociedade urbana e moderna de hoje é o trânsito, os automóveis. Um abraço, cumprimentos pelo trabalho e esforço. No que eu puder, conte comigo. Abraços.”

Luiz Carlos Prates - Florianópolis/SC

Palavra do Presidente

“Aproveitando sempre uma boa leitura, principalmente com orientações. Retorno a este para dar-lhe os parabéns pelo ótimo artigo de junho/2011 “Radares da Vida”. Ele não deveria ater-se somente neste jornal, porém projetar em outro porque é um artigo ótimo e útil a nós. Acredito que a solução dos radares seja comprar os serviços e nós mesmos usarmos e não dividir o resultado das multas. Se eu comprar um automóvel, automaticamente me tornarei dono dele. É uma opinião particular. Obrigado pela atenção!”

Alcione Sell Wagner - Florianópolis/SC

Dor que não prescreve

“Ao ler o editorial da última edição fiquei pensando: quão difícil deve ser a vida daqueles que escrevem as leis. Num primeiro momento, parece que eles não têm coração. Como pode um crime de trânsito prescrever num período tão curto de tempo? No entanto, creio que o maior problema não seja esse. Mas sim, a complacência de nós cidadãos que não nos indignamos e aceitamos toda essa tragédia como uma circunstância natural da vida. Precisamos tomar um novo rumo. E é urgente!”

Claudio Guerra - Campo Grande/MS

Radares da Vida

“De fato um radar honestamente instalado se torna um grande aliado da vida. É uma pena que nossas autoridades parecem não saber utilizar esse equipamento tão benéfico. Só nos resta torcer para que nossos semelhantes resolvam por si só respeitar a vida dos outros no trânsito.”

Lidia Linhares - São José/SC

Herança

“Não sabia que o nosso ex-presidente Fernando Henrique Cardoso já tinha chegado aos 80 anos. Sem dúvida alguma, ele deixou um legado esplêndido a todos nós brasileiros. Enquanto muitos só se lembram do Real, foi muito bom relembrar a atuação dele no trânsito. De fato, os resultados dos programas implantados por ele, na época, demonstraram a redução no número de acidentes e de vítimas fatais.”

Alessandro Dias - Brasília/DF

Seminário Catarinense

“Estou bem ansiosa para acompanhar os resultados do 1º Seminário Catarinense de Segurança no Trânsito, promovido pela PRF/SC. Espero que, dessa vez, as autoridades da Grande Florianópolis se engajem na causa da Década Mundial de Segurança no Trânsito. Aproveito para parabenizar a PRF/SC.”

Cristina Santos - Florianópolis/SC

Autoescolas

“Interessante saber sobre o aumento da exigência nas avaliações dos futuros condutores e o endurecimento na fiscalização de todo o processo de formação. Realmente era necessário. Infelizmente, algumas autoescolas não estavam cumprindo o papel de formar bons motoristas. Algumas só queriam saber de receber o dinheiro, sem se preocupar se o motorista participava das aulas ou não.”

Anderson Cadori - Palhoça/SC

Pardais

“Essa história dos pardais de Florianópolis está uma vergonha. A prefeitura faz de conta que não é que ela e a população continua a sofrer com a ação dos maus motoristas que só respeitam a legislação de trânsito quando vigiados. Como escreveu o Dr. Ildo, temos que buscar uma solução que vise preservar o interesse público, independentemente das ações que forem empreendidas pelos responsáveis. Mas tem que ser rápido!”

Igor Bruehmüller - Florianópolis/SC

Estressadinhos

“Eu já sabia! Mas foi bom comprovar cientificamente que os homens são sete vezes mais estressados que as mulheres no trânsito. Chegam a ser chatos. Espero que os homens que lerem a matéria resolvam aprender alguns exercícios de paciência e relaxamento. Pávio longo galera!”

Ana Bela - Rio de Janeiro/RJ

Molhado no ponto

“É lamentável que o ato de molhar o pedestre só resulte em multa se a ação for visualizada por um agente de trânsito. Eu que ando muito de ônibus já cansei de ver motoristas cruzarem a pista só para ter o prazer de molhar quem está parado no ponto. Deveria existir uma outra forma para punir estes infratores.”

Ermelino Lima - São Paulo/SP

Boa Vontade

“Gostaria de parabenizar a equipe do jornal O Monatran por, finalmente, apresentarem o outro lado da história. Realmente, a prefeitura de Florianópolis vinha se fazendo de vítima e colocando o Ministério Público como bicho papão. Agora que vocês revelaram que, para o funcionamento dos radares, depende ‘apenas’ da boa vontade da PMF, ela foi desmascarada. No entanto, a nós não resta muita esperança; já que boa vontade é tudo que a PMF não parece ter.”

Lucas Granado - Florianópolis/SC

MAURO MOTORISTA:

PLACAR DA VIDA

Sete dias sem morte no trânsito de Campo Grande/MS

No último dia 1º de Julho, o Placar da Vida completou sete dias consecutivos de vidas preservadas no trânsito de Campo Grande/MS. Este é o número recorde de dias desde que o placar foi inaugurado, no dia 11 de maio. Desde então o número recorde era de seis dias e foi atingido apenas duas vezes. E até o fechamento desta edição, o recorde ainda não havia sido ultrapassado.



Criado pela Agência Municipal de Transporte e Trânsito de Campo Grande (Agetran) por ocasião do lançamento mundial da Década de Ação pela Segurança no Trânsito, o Placar da Vida, reproduzido em diversos pontos da cidade, mostra o número de dias em que a capital do Mato Grosso do Sul permanece sem vítimas do trânsito.

Toda vez que alguém morre vítima do trânsito (no local da ocorrência ou em até 30 dias de internação), o placar é zerado. A torcida, portanto, é para que o placar permaneça com o número crescente o maior tempo possível. “A ideia é induzir as pessoas a fazerem uma reflexão sobre a paz no trânsito” disse Rudel Trindade Júnior, presidente da

Agetran e do Gabinete de Gestão Integrada de Trânsito (GGIT) de Campo Grande.

Cruzando os dados do Denatran (Departamento Nacional do Trânsito) com os do Censo 2010 do IBGE, a Capital já tem mais carro do que motorista – levando em conta a frota de 404.664 veículos e os 385.374 habitantes na faixa etária entre 20 e 69 anos – idade da maioria dos motoristas. Ou seja, isso representaria 1,05 carro por habitante. Claro que o número representa uma média e que a distribuição não é igualitária.

Além disso, Campo Grande tem 91 mil motocicletas em circulação, o que aumenta o perigo de acidentes, uma vez que, os

motociclistas estão mais expostos a acidentes graves. Segundo a Agetran, os jovens e os motociclistas continuam sendo os principais grupos de riscos no trânsito.

Com o objetivo de reduzir este cenário estão sendo instaladas lombadas eletrônicas e radares em diversas localidades da Capital e também estão sendo realizadas blitz educativas em determinados pontos da Cidade.

Ainda dentro do programa, que será dividido em três ações, incluem 55 estrelas amarelas pintadas nos locais onde ocorreram mortes no trânsito da Capital.

O Placar da Vida também pode ser acompanhado pelo site: <http://placardavida.blogspot.com/>

ALEMANHA: mesmo após obtenção da carteira, motoristas precisam frequentar aulas de trânsito

Governo quer implantar a mesma medida que fez a Suíça diminuir em 30% o número de acidentes de trânsito entre jovens

O governo alemão pretende tomar mais uma medida para diminuir as mortes no trânsito entre os jovens. A proposta é que três meses após a obtenção da carteira de habilitação o jovem tenha que tomar mais algumas aulas práticas. Segundo o governo, a inspiração veio da Suíça, que desde 2003 adota a prática e já diminuiu em 30% os acidentes de jovens no trânsito.

Esta seria a segunda medida alemã para diminuir os acidentes com jovens. A primeira foi a autorização de obter a carteira de motorista já com 17 anos, mas,

para isto, durante um ano só é permitido trafegar com uma pessoa habilitada junto.

Especialista em gestão de trânsito e mobilidade urbana pela PUC-PR e coordenadora do site www.educacaoetransito.com.br, Maria Amélia Franco, considera que a adoção de medidas similares a estas no Brasil precisa ser vista com cautela. “As aulas aqui ainda são muito voltadas para o exame prático do DETRAN e o futuro condutor não tem a consciência de que são para aprender a conduzir um veículo de forma segura para toda a vida. Pensam

apenas na habilitação como um direito conquistado por um teste”, lamenta.

Segundo ela, primeiro é preciso que o país invista massivamente em campanhas educativas. “Há uma cultura a ser mudada. E a ideia da direção durante um ano com outro adulto experiente é muito boa, mas precisa ser precedida de um trabalho de conscientização dos pais e de fiscalização efetiva”, diz. “O histórico que vemos nas ruas mostra o contrário: pais estimulando os filhos a guiarem, sem avaliar se eles estão aptos”.

ESPAÇO LIVRE

Daltro Halla *



DECIBÉIS VERSO ESTRESSE

Queremos paz de criança dormindo.

Pode parecer implicação ou coisa de louco, mas quem se estiver no centro da cidade, ficará estupefato, senão atordoado com o impressionante barulho da cidade produzido pelos veículos que ali trafegam.

São ônibus caminhões, automóveis e especialmente motocicletas, sem considerar, betoneiras e o tradicional caminhão do lixo, num frenesi, tal qual animais ferozes a rugirem, todos ávidos por assumir a dianteira, numa demonstração inequívoca de que a pressa é seu principal companheiro, ou quem sabe, uma forma imperceptível da ira ou incontida revolta de seus condutores.

Nossa legislação ambiental define poluição sonora, como a degradação da qualidade ambiental, resultante de atividades que criem condições adversas à saúde, segurança e bem-estar da população. Deve-se, portanto, imputar ao ruído fora dos padrões de aceitabilidade, como sendo considerado uma das formas mais graves de agressão ao homem e ao meio ambiente.

Segundo a Organização Mundial da Saúde, o limite tolerável de ruído ao ouvido humano é de 65 decibéis. Acima disso, o nosso organismo é submetido a sérios riscos de comprometimento à saúde, cuja intensidade pode variar de moderada a severa gravidade, atingindo situações como a irreversível perda da capacidade auditiva.

Além deste aspecto negativo, o barulho excessivo leva o indivíduo comumente a estados depressivos e altamente estressantes. Tal fato é particularmente verdadeiro e constatado pelos psicanalistas, que cada vez mais solicitados, bem comprovam esta assertiva. Quando a poluição sonora afeta grande parte de uma cidade, como no caso de trânsito intenso, a questão se agrava, por ser generalizado, porquanto compromete um grande número de pessoas, se convertendo então, num problema de saúde pública.

Segundo dados na área trabalhista, uma das principais causas de incapacidade funcional tem sido a perda auditiva devido ao excesso de barulho. Com a tecnologia que a indústria automobilística hoje dispõe, sabemos que os veículos vêm equipados com dispositivos que reduzem ao máximo o ruído do motor. É de se perguntar então, por que razão são os carros tão barulhentos, especialmente se levarmos em conta que existe, uma legislação que regulamenta perfeitamente esta questão.

A lei 9605/98, que trata de crimes ambientais, configura crime: “causar poluição de qualquer natureza em níveis tais que resultem ou possam resultar danos à saúde pública”.

Portanto, muitas das sequelas hoje sofridas pelo cidadão, se devem ao ensurdecido ruído por ele mesmo provocado, pelo abuso na alteração do escapamento e consequente falta de fiscalização dos veículos que transitam livremente pelas ruas.

Neste particular, as motocicletas gozam do privilégio de serem as mais molestas pois, parecem fruírem de privilégios especiais, porque além do estrepitante barulho que provocam, transitam incólumes, sequer respeitando os semáforos. É preciso que haja uma forte cobrança, especialmente por parte da sociedade a fim de despertar a comunidade de sua letargia e conformismo e invocar seus direitos demonstrando seu repúdio, especialmente contra os órgãos fiscalizadores.

Só assim poderemos nos mostrar merecedores de uma cidade mais tranqüila e pacífica, pois sem dúvida, tal anseio representa em última análise, a qualidade de vida que tanto se almeja.

* Cirurgião-Dentista
Membro da Academia Catarinense de Odontologia

Por que viramos monstros no trânsito?

O ambiente pode até se um desencadeador, mas segundo estudos internacionais, a maioria dos indivíduos agressivos no trânsito é portador de transtorno explosivo intermitente (TEI), que atinge 6% da população mundial. De acordo com a psicóloga Maria Christina Armbrust Virginelli Lahr, a relação do TEI com o trânsito é estudada há mais de 60 anos, pelo risco de saúde pública.

Isso porque eventos negativos no trânsito são o gatilho da sensação de raiva, que sempre vem acompanhada de frustração e falta de respeito pelos outros, que fazem com que o motorista transfira sua sensação de culpa para o outro. E, “quanto mais um motorista fica remoendo um incidente no trânsito e pensando nisso, mais está predisposto a ter um ataque de fúria”, explica Leon James, professor de psicologia da Universidade do Havaí que especializou-se em stress no trânsito.

O grande problema, segundo a psicóloga Maria Christina, é que as pessoas não procuram tratamento porque acham que é normal. “Mas essa agressividade afeta a vida delas, pode trazer prejuízos pessoais, profissionais”, afirma complementando que o agressivo se sente vítima de injustiça,

Pode parecer que é só o jeito mais “pavio curto” de algumas pessoas, ou que o trânsito é assim mesmo, mas chegar ao ponto de brigar com desconhecidos no trânsito pode ser uma doença grave.

tem incapacidade mental de lidar com frustração e não suporta ser criticado. “Nunca houve tantos estímulos para o TEI se manifestar”, observa a psicóloga que completa dizendo que a sensação de anonimato no trânsito favorece o sentimento de hostilidade pelo outro.

Este era o caso do analista de sistemas William Cruz, 37 anos, que não dirige há cinco anos, a não ser em casos de extrema necessidade. A decisão foi tomada porque William percebeu que se transformava quando estava ao volante. “Cheguei a ser perseguido por

um maluco com a arma para fora da janela e a perseguir alguns outros para me vingar de uma fechada”, diz o ex-motorista agressivo. “Dirigir me tirava do sério e me transformava em outra pessoa. Cheguei a ter ataques de fúria, aliviados com socos no volante e gritos de raiva com a janela fechada, por frustração de estar parado”, conta. Ele deixou o carro pela bike, e os sintomas passaram.

Como ele, muitas outras pessoas perdem a cabeça ao volante e fazem coisas que jamais fariam em juízo normal. De acordo com a Polícia Militar de São Paulo, 70 chamadas diárias são para resolver brigas de trânsito.

CURA

Para Leon James, o transtorno não acomete a todos que perdem a cabeça. “A direção agressiva é um mau hábito que tem cura”, acredita. Pelo mundo a fora, a raiva desproporcional que tira as pessoas do sério no trânsito é comum em grandes cidades e tem até uma expressão em inglês: “road rage”.

Diante de níveis alarmantes dessa doença social, São Paulo tem adotado medidas para minimizar caos no trânsito, como reduzir a velocidade das vias. Isso porque a forma como a cida-

de está organizada também faz diferença no gatilho da raiva: entre os fatores que Maria Christina elenca, está o mau estado de conservação das ruas e estradas, a falta de iluminação, a falta de controle dos agentes de trânsito, a negligência com os próprios erros, carros obstruindo os cruzamentos e a pressa.

Há uma explicação antropológica também. “Ter uma infraestrutura funcional e limpa faz você dirigir melhor. É como entrar na casa de uma pessoa: se é asseada e organizada, você é conduzido ao comportamento educado”, afirma o antropólogo Roberto da Matta, autor de “Fé em Deus e Pé na Tábua”, sobre o comportamento do brasileiro no trânsito.

Para o antropólogo, todas essas estatísticas demonstram que o espaço público brasileiro precisa ser politizado, no sentido de uma tomada de consciência para esses comportamentos absurdos – como brigar no trânsito. “Somos alérgicos a igualdade. O sinal vale para todos, no cruzamento existe uma regra para dar passagem. Mas não somos educados para obedecer isso. No Brasil, desobediência é um sinal de inferioridade, quem obedecia era o escravo. Quem manda não obedece. Numa sociedade democrática, todos mandam e obedecem”.

AUTOCRÍTICA

Os especialistas são unânimes: falta olhar para o próprio comportamento. É como se a culpa fosse sempre do outro, e isso justificasse o comportamento agressivo. “Numa sociedade liberal e democrática, você trata o outro como gostaria de ser tratado”, afirma da Matta. Ele explica que por trás de frases como “mulher no volante, perigo constante”, ou “só podia ser um velho mesmo”, estão estereótipos que precisam ser discutidos e desmanchados. O brasileiro também tem uma relação enviesada com o espaço público, e não sabe se comportar com o coletivo. “É uma terra de ninguém onde existe uma disputa para hierarquizar”. Como é impossível saber quem está atrás do volante do lado, por via das dúvidas é melhor evitar a briga.

A PONTE HERCÍLIO 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 HERCÍLIO LUZ

CONCREMAT
SOLUÇÕES INTEGRADAS DE ENGENHARIA
A SERVIÇO DA ACESSIBILIDADE HUMANA