

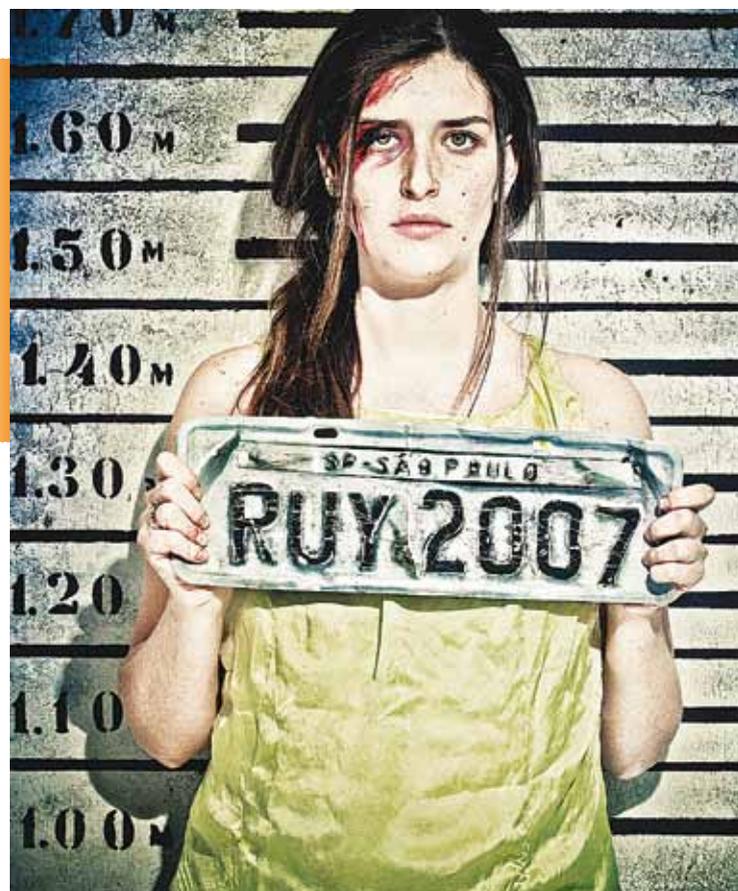
CRIMES DE TRÂNSITO

Controvérsias sobre impunidade, violência e dolo eventual



Imagens impactantes visam chamar a atenção dos motoristas e fazem parte da "Campanha Trânsito Amigo".

Muita indignação, sensação de impotência e descaso são algumas das reações que os crimes de trânsito causam. O engenheiro Fernando Diniz, que perdeu um filho de 20 anos num acidente, diz que as penas para quem mata no trânsito são muito brandas ou ineficazes, como, por exemplo, o pagamento de uma cesta básica. "Isso é comparar a vida de nossos filhos a grãos de arroz e feijão", diz. (Página 9)



Júlio Arcoverde é o novo diretor do DENATRAN

Página 7

Vice-governador Pinho Moreira entrega tablets à Polícia Rodoviária Estadual.

Página 5



Motociclistas são culpados em 70% dos acidentes

Órgãos brasileiros de trânsito estão preocupados com o aumento de acidentes envolvendo motos.

Página 16

Prefeitos da região metropolitana de Florianópolis **não aceitam mudanças** no projeto original do **RODOANEL**

EDITORIAL

Semana de 365 dias

Neste mês de Setembro, temos acompanhado a já tradicional Semana Nacional do Trânsito – uma iniciativa do Ministério das Cidades por meio do Denatran que, infelizmente, pouco contribui para a real conscientização dos motoristas quanto à necessidade do respeito às leis do trânsito.

Isso porque acreditamos que campanhas curtas não funcionam ou funcionam mal. Afinal, estudos já demonstraram que as campanhas pontuais de educação para o trânsito mais deseducam do que ensinam, pois passam uma ideia errônea, subliminarmente, de que existem alguns períodos do ano nos quais se devem cumprir as regras de trânsito, tomar cuidado com os riscos ou se interessar pelo assunto, parecendo que a segurança no trânsito não precisa ser uma tarefa contínua.

Por outro lado, também já é comprovado que programas de educação de longa duração, consistentes e com metodologia adequada, funcionam. Por esse motivo, gostaríamos que as ações promovidas durante a Semana Nacional do Trânsito se estendessem durante todo o ano, nos seus 365 dias.

Além das ações do governo e das instituições não-governamentais, o ser humano, no papel de cidadão deve se envolver no respeito às regras independente da fiscalização, além de adotar comportamentos compatíveis com as necessidades de um trânsito seguro. Já os agentes precisam intensificar e melhorar os instrumentos de fiscalização e controle. Afinal, toda a sociedade deve estar envolvida no grande desafio de minimizar as estatísticas negativas ocasionadas pela cultura da transgressão às regras de trânsito.

Vale ressaltar que para atingir a eficácia na transformação do trânsito em um espaço pacífico e seguro para todos é essencial que haja o engajamento da sociedade, governo, entidades, ONGs e grandes empresas a movimentos como o Parada (Pacto Nacional pela Redução de Acidentes no Trânsito), disponível no site www.cidades.gov.br

Além disso, nós como instituição nacional preocupada com a educação no trânsito continuamos na luta, lançando mensalmente nosso Jornal O Monatran, distribuindo nossos jogos e manuais educativos e, breve, construindo o nosso Centro de Excelência de Trânsito, que deverá se tornar uma referência nacional em práticas, tecnologias e inovações voltadas para um trânsito seguro. Feliz Semana Nacional do Trânsito a todos! (Mas que as ações desta semana se tornem uma rotina no seu dia-a-dia).

NOTAS E FLAGRANTES

Carro em formato de cápsula pode desafogar o trânsito

Buscando atender às necessidades das grandes metrópoles onde, estatisticamente, cada vez mais as pessoas dirigem sozinhas, o designer Robert Hagenstrom criou um conceito de automóvel individual, semelhante a uma cabine telefônica com rodas. Afinal, se uma pessoa vai dirigir sozinha, por que ela precisa de um banco de passageiro?

Completamente acionado por energia solar, o protótipo - chamado de Urban Flower - atende a várias exigências do mundo atual, poupando espaço nas ruas e poluindo menos do que os veículos movidos a derivados de petróleo.

Em meio a tudo isso, o que o projeto não informou foram questões relacionadas à segurança e velocidade. Outro ponto importante é o conforto - será que o motorista vai em pé ou sentado? Tem espaço para bagagem? E se a cápsula tombar?



Bicicleta dobrável oferece praticidade para quem pedala na cidade

A Caloi, empresa líder na fabricação de bicicletas no Brasil, apresenta a Caloi Urbe – a primeira bike dobrável da marca. O modelo, que é tendência na Europa, tem como principal objetivo entregar praticidade ao cidadão que quer se locomover pelos grandes centros urbanos e busca um transporte que possa ajudá-lo a chegar rápido em pequenos trajetos ou se integrar a outros meios, como trem, metrô e ônibus.

Além de descongestionar o pesado trânsito dos grandes centros urbanos, utilizar a bicicleta como meio de transporte colabora com a diminuição do nível de poluição no ar e incentiva o hábito de vida saudável, pois pedalar 15 minutos contribui



para a perda de 115,5 Kcal e ajuda a ativar a circulação do sangue.

A Caloi Urbe traz itens que garantem segurança e conforto ao ciclista. O modelo é feito de alumínio, pesa 11,90 Kg, tem rodas de 20 polegadas com paredes duplas, câmbio Shimano de 7 marchas, corrente KMC e selim confortável. A bike Caloi Urbe conta também com pára-lamas dianteiro e traseiro – que facilita a condução na chuva –, descanso lateral, bagageiro e sacola para transporte.



FLAGRANTE

Funcionária da empresa JC Divulgações entrega exemplares do Jornal "O Monatran" na Avenida Beira-Mar Norte. Muito bem aceito entre todos os motoristas, "O Monatran" também é distribuído em diversos pontos da Região Metropolitana.


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



Muito mais do que boa vontade

Diz a sabedoria popular que, de boa intenção, o inferno está cheio – um jeito descontraído de dizer que, apesar da boa vontade ser uma grande qualidade, se ela não estiver aliada a um planejamento cuidadoso, não vale nada. Ou melhor, até vale, mas o resultado pode ser desastroso.

Há algum tempo, temos acompanhado o trabalho da Secretaria Municipal de Transportes, Mobilidade e Terminais da capital, dirigida pelo vice-prefeito João Batista Nunes – um sujeito cheio de boas intenções, mas que parece ter uma dificuldade enorme para obter êxito.

Uma de suas primeiras ações foi a instalação do corredor exclusivo para ônibus na Ponte Colombo Sales – uma iniciativa fadada ao fracasso desde o começo, visto que existe um fluxo de carros que é obrigado a entrar na faixa destinada aos ônibus no início da ponte, bem como no final, por simplesmente não haver outra opção para quem sai da Ilha através da Av. Paulo Fontes e para quem quer ir em direção ao Bairro Estreito no Continente. Ou seja, a exclusividade para os veículos do transporte coletivo durava alguns poucos metros e a falta de fiscalização logo motivou os motoristas a esquecerem tal determinação.

Logo em seguida, tivemos o “fechamento” da Avenida Paulo Fontes na altura do Mercado Público. Escrevo entre aspas, porque os ônibus

continuaram tendo que entrar no Terminal do Centro (Ticen) e muitos carros acabavam por cruzar a pista devido à falta de fiscalização.

Como todos devem se lembrar, o fechamento desta via causou um grande transtorno para quem estava no centro e queria ir para o Sul da Ilha. Chegando ao cúmulo de muita gente preferir sair da Ilha para retornar em direção ao Sul. Tudo isso porque a Prefeitura, através de sua Secretaria, não se decidia sobre o melhor local para a construção de um retorno. Por que fecharam antes desta definição? Nos parece uma clara demonstração de falta de planejamento.

Finalmente, 18 meses depois do fechamento da avenida, a Paulo Fontes foi liberada parcialmente a fim de atender a demanda por mais fluidez na região por causa da construção do Elevado Rita Maria. No entanto, passar de carro perto do Mercado Público é um estresse só, visto que os pedestres invadem a maior parte da via, praticamente se jogando na frente dos veículos. Haja atenção!

Falando de Paulo Fontes, lembro que no intervalo destes 18 meses foi feito um grande barulho quanto a um projeto que revitalizaria todo o entorno do Mercado Público, criando o tão citado Boulevard – um projeto lindo, mas que também não foi adiante.

Para completar esta lista de desventuras, cito a tentativa de obrigar a transferência de 15 linhas

de ônibus intermunicipais do Ticen para o Terminal Cidade de Florianópolis, suspensa pelo Ministério Público (MP), devido às péssimas condições de estrutura do antigo terminal, até que a prefeitura faça as adequações necessárias a serem indicadas no laudo de vistoria que deve sair no início de Outubro.

Mais uma vez me pergunto: O que está acontecendo com esta Secretaria? Por que suas iniciativas nunca vão para frente? Por que a Prefeitura de Florianópolis anuncia medidas antes de consultar a viabilidade, através dos órgãos competentes? Seria falta de planejamento? Seria falta de entrosamento com o Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (Ipuuf)?

Estamos caminhando para o último ano desta administração e é inadmissível que as decisões sobre trânsito e mobilidade continuem sendo tomadas sem um planejamento cuidadoso e criterioso. É inconcebível ter que ficar voltando atrás e pior ainda é quando insistem em permanecer no erro.

Nosso objetivo aqui não é tecer críticas vazias à pessoa do Sr. João Batista Nunes, mas sim motivar uma atitude mais produtiva e eficiente por parte desta Secretaria que tanto pode fazer pela população da Grande Florianópolis.

Queremos mais do que boa vontade. Queremos ações bem planejadas, que realmente resolvam nossas dificuldades!

Duplicação da SC 401 será concluída em dezembro

O governador Raimundo Colombo informou, no último dia 21 de Setembro, que as obras para o desafogamento da SC 401, que leva às praias do Norte de Florianópolis, serão entregues no dia 15 de dezembro. O anúncio foi feito durante visita do governador às obras da rodovia, a mais movimentada do Estado, com o secretário de Infraestrutura, Valdir Cobalchini, e o presidente do Deinfra, Paulo Meller. “Nosso compromisso com a população é entregar a obra

em dezembro. O cronograma era para março, mas a circulação aumenta no verão, e isso causaria um colapso no trânsito”, explicou. De acordo com Cobalchini, no dia 17 de outubro será inaugurado o elevado da comunidade de Vargem Pequena para a circulação de veículos. O investimento total é de R\$ 34 milhões, sendo R\$ 9 milhões destinados para desapropriações e o restante para as obras. Desses recursos, R\$ 22 milhões são provenientes do Governo do Estado e

R\$ 12 milhões do Governo Federal. Para Colombo, as parcerias fortalecem os trabalhos e permitem que a obra seja efetuada com rapidez. “Eu nunca vi briga política construir posto de saúde ou creches, eu vi atrapalhar. Por isso, quando se constrói harmonia, todos nós ganhamos”, afirmou o governador.



Duplicação da SC 401
Primeiro trecho: Trevo de Jurerê ao trevo de Ingleses.
Extensão: 4,28 km.
Segundo trecho: Trevo de Ingleses a Canasvieiras.
Extensão: 2,32 quilômetros.

Regulamentação do Plano de Gerenciamento Costeiro de Florianópolis só deve sair na próxima administração

O outrora “badalado” Plano de Gerenciamento Costeiro da capital catarinense instituído através da Lei nº 7975, aprovada em Setembro de 2009, parece ter caído no esquecimento e só deve sair do papel na próxima administração, visto o pouco tempo restante deste mandato.

Dois anos depois de aprovada, a Lei nº 7975 ainda não foi regulamentada e a justificativa continua a mesma. “Ainda estamos aguardando a conclusão do Plano de Gerenciamento Costeiro do Estado e do Plano Diretor da cidade que também já conta com um direcionamento quanto ao uso do mar para o transporte de pessoas, especialmente, nas Baías Norte e Sul”, afirma José Carlos Ferreira Rauhen, Secretário do Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano da capital.

E como a discussão em torno do Plano Diretor da cidade ainda vai longe e o Plano de Gerenciamento Costeiro do Estado é muito mais complexo, fica difícil imaginar que a atual administração vai regulamentar a Lei nos próximos 15 meses, sendo que não o fez em dois anos.

No entanto, após conversa com a Diretoria de Desenvolvimento das Cidades, da Secretaria de Estado de Planejamento, que coordena o Programa de Gerenciamento Costeiro catarinense, a impressão que se tem é que a Prefeitura de Florianópolis não regulamentou a Lei porque tinha



Secretário José Carlos Rauhen



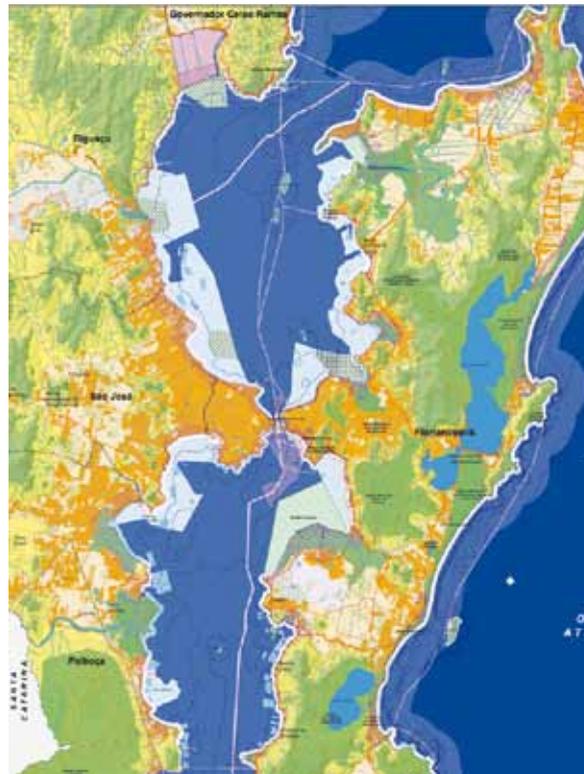
Salomão Mattos Sobrinho



Equipe GERCO - SPG

outras prioridades.

Afinal, a Lei estadual que instituiu o Plano de Gerenciamento Costeiro de Santa Catarina, já está regulamentada desde 2006. O que



Rotas de Navegação

ainda precisa ser concluído são os instrumentos criados para a efetiva implantação do Plano Estadual, como o Zoneamento Ecológico-Econômico e o Plano de Gestão da Zona Costeira.

Zoneamento este, que contou com o trabalho da empresa Ambiens Consultoria, e que apesar de ter uma visão bem mais macro do assunto e ainda

estar sendo discutido com as regiões a fim de realizar os últimos ajustes, já definiu, no ano passado, os parques aquícolas catarinenses, solucionando

os problemas entre a maricultura e a navegação, além de sugerir possíveis rotas para o transporte marítimo (traçado em rosa no mapa ao lado). Conjecturas a parte, uma informação que é consenso entre a Prefeitura e o Governo do Estado é que o Projeto Orla – uma ação conjunta entre o Ministério do Meio Ambiente, por intermédio de sua Secretaria de Mudanças Climáticas e Qualidade Ambiental, e o Ministério do Planejamento e Gestão, no âmbito de sua Secretaria do Patrimônio da União, articulada com as ad-

ministrações públicas estaduais e municipais, além de órgãos como o IBAMA – deve contribuir muito mais para a definição e implantação de modais como o transporte marítimo.

Segundo o Secretário Executivo de Serviços Públicos da Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano, Salomão Mattos Sobrinho, uma comissão formada por técnicos da prefeitura, governo do Estado, IBAMA e SPU, estuda a viabilidade da participação da cidade de Florianópolis no projeto e, em breve, devem haver novidades.

Beira-Mar Continental parcialmente iluminada

Depois de muita cobrança por parte dos moradores do Estreito e da equipe do MONATran – Movimento Nacional de Educação no Trânsito, finalmente, uma parte da Beira-Mar Continental foi iluminada. “Embora a maior parte da via ainda esteja no escuro, estamos felizes com a atitude da prefeitura em ligar as luzes da via”, afirma o presidente do MONATran, Roberto Alvarez Bentes de Sá, lembrando que a entidade está acompanhando de perto todas as ações relacionadas à avenida. “Cobramos da Celesc e acompanhamos a instalação dos novos transformadores”, enfatiza,



se referindo à matéria publicada na edição nº 20, publicada no último mês de Julho.

Segundo o engenheiro Maurício Santos Largura, da Secretaria Municipal de Obras de Florianópolis, a iluminação ainda não está ligada em sua totalidade porque ainda está em fase de testes. De acordo com ele, até o início de outubro, toda a parte concluída da via deve estar iluminada, devendo ser inaugurada logo em seguida. Já o trecho em baixo da ponte Hercílio Luz, ainda depende de algumas desapropriações e deve ser inaugurada apenas no ano que vem.

Jose Roberto de Souza Dias *



Controle Social do Poder

Em vez de enfrentar a doença alguns preferem simplesmente quebrar o termômetro. Essa é a impressão que se tem quando se ouve a proposta de controle social da mídia. Pomposa qualificação para uma atitude que os brasileiros, em passado recente, denominavam censura.

Ao contrário do que vem sendo proposto, necessário se faz o controle social do poder. A sociedade organizada brasileira que esteve presente em inúmeros momentos da História recente, hoje é reforçada pelos movimentos espontâneos que de forma geométrica se multiplicam pelas chamadas redes sociais.

Bastam alguns minutos na internet para se perceber o crescente grau de indignação com o uso e o abuso do poder. As pessoas já percebem que democracia não se resume ao voto em urna, de tempo em tempo. Mais do que isso, não aceitam transformar seu voto em um cheque em branco que permita seu representante fazer o que bem entender.

As piadas, tão ao gosto da cultura brasileira, cedem lugar a manifestações de repúdio à apropriação indébita da coisa pública. Escancara-se aos olhos de todos que a corrupção é responsável pelos péssimos serviços públicos, pelos elevadíssimos impostos e pela própria qualidade de vida.

As pessoas não aguentam mais com o deboche daqueles que flagrados praticando atos de improbidade se escondem por trás de suas condições de representantes do

povo. Sabem, perfeitamente, que na maioria das vezes o estatuto da imunidade parlamentar é usado para a defesa de interesses particulares.

A soberba com a coisa pública vinculando-se, também, à violência no trânsito. Basta verificar um exemplo, em umas das últimas edições do “Estado de São Paulo”. O jornal afirma que enquanto crescem os números de acidentes nas rodovias federais privatizadas na segunda etapa do Programa de Concessões de Rodovias, as concessionárias investem menos do que estava previsto nos seus contratos.

A Agência Nacional de Transportes, ANTT, segundo o “Estado de São Paulo”, edita resoluções retardando as principais obras que deveriam ser realizadas entre 2007 e 2009. As estatísticas de 2009, as últimas fornecidas pela ANTT, mostram que há casos que os acidentes triplicaram em relação ao ano anterior. Nos sete trechos privatizados os acidentes cresceram 190%, passando de 9.961 em 2008 para 28.947 um ano depois. Em Santa Catarina, na BR 101/SC, o número de acidentes cresceu 222%. Isso é muito mais do que um absurdo.

Em quatro das sete concessões, Litoral Sul, Regis Bittencourt, Fluminense e Rodovia do Aço, investiu-se em 2009 menos de 10% do previsto no Programa de Exploração Rodoviária, PER.

Nos editais dessas estradas estavam obras caras de duplicação e de contorno,

mas fundamentais para a segurança viária. O que estava previsto em contrato virou letra morta, os acidentes cresceram e o preço do pedágio manteve-se absolutamente igual.

Este é um caso típico a exigir o CONTROLE SOCIAL DO PODER. Enganam-se aqueles que acham que ninguém percebe. Os tempos são outros, a sociedade está atenta e pronta para começar suas cobranças de forma legítima.

No que diz respeito ao acidente de trânsito é quase óbvio afirmar que o responsável é o condutor do veículo. Claro que sem ele nenhuma máquina se move. Indiscutível que é o responsável pela maioria dos eventos. Mas, daí a se tirar uma conclusão, antes mesmo do fato acontecido, existe uma enorme diferença.

Nos feriados prolongados é normal se ouvir a longa lista de acidentes quase sempre apontando o condutor como o único responsável pelos fatos. Jamais se ouve o Estado assumir suas responsabilidades pela falta de fiscalização, pela precariedade na formação dos motoristas, pelas falhas de engenharia, de sinalização, por não manter programas permanentes de educação no trânsito. Passados mais de dez anos do novo Código ainda não foi inserida a educação no trânsito, como conteúdo transversal obrigatório, nas diferentes disciplinas do primeiro e do segundo graus.

Mas muito pior é a questão do exemplo. Como cobrar do cidadão o cumprimento do

Código de Trânsito se o próprio poder público é o primeiro a desrespeitar. O Artigo 320 da Lei 9503 diz explicitamente que a receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito.

A pergunta é simples: o que está sendo feito com esse dinheiro? Em trânsito, como em tudo na vida, um exemplo vale mais do que mil palavras e quem é o guardião da Lei tem obrigação de cumprir antes de querer impor.

Mas, o importante mesmo é que estamos na primavera e um vento de liberdade responsável, sopra do quadrante leste dizendo para todos que os tempos são outros e que a História está em nossas mãos.

* 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.

Vice-Governador entrega tablets à PRE/SC

Eduardo Pinho Moreira entregou três tablets e impressoras sem fio para a Polícia Rodoviária Estadual, durante a solenidade comemorativa da Semana Nacional do Trânsito.

Na Semana Nacional de Trânsito, o Batalhão da Polícia Militar Rodoviária de Santa Catarina (BPMRv) comemorou o seu aniversário com uma cerimônia que marcou uma nova fase na corporação.

A Polícia Militar de Florianópolis estreou o projeto-piloto de mobilidade no Estado e terá três tablets à disposição para atendimento em algumas infrações e ocorrências. A tecnologia vai trazer mais agilidade e facilidade no atendimento, além de dispensar o uso de qualquer tipo de papel. Para realizar os atendimentos, a PM vai usar um software do Departamento Estadual de Infraestrutura (Deinfra), em parceria com Softplan/Poligraph, que permite acesso ao banco de dados, mapas, GPS entre outros serviços. Uma próxima etapa da implantação do sistema vai permitir ainda registrar boletins de



ocorrências, fazer anotações, relatórios e envios de informações aos seus respectivos comandos.

Além dos tablets, foram entregues impressoras sem fio e uma viatura

com painel eletrônico para emprego no controle de trânsito rodoviário das rodovias de Florianópolis, contribuindo com a fluidez e a segurança das rodovias atendidas.

RODOANEL

Prefeitos da Grande Florianópolis não aceitam mudanças do Projeto Original

Numa iniciativa inédita, os gestores públicos dos quatro principais municípios da Região Metropolitana resolveram se unir contra a proposta que alterava o projeto original para a execução da alça do entorno, o rodoanel da Grande Florianópolis, reduzindo quase 20 quilômetros desse empreendimento.

No último dia 12 de setembro, os prefeitos da capital, Dário Berger; de São José, Djalma Berger; de Palhoça, Ronério Heiderscheidt; e de Biguaçu, José Castelo Dechamps estiveram reunidos no gabinete do prefeito de Palhoça, quando se manifestaram, por unanimidade, contra a alteração do projeto original.

Além de afinarem o discurso sobre o assunto, eles solicitaram ao presidente do Fórum Parlamentar Catarinense, deputado federal Edinho Bez, uma audiência urgente com representantes da ANTT visando deixar claro a posição dos prefeitos da



Reunião aconteceu no Gabinete do Prefeito de Palhoça, Ronério Heiderscheidt.

região metropolitana. O coro foi engrossado ao ganhar o apoio de representantes da AEMFLO, FECAM, secretário do Desenvolvimento Regional da Grande Florianópolis, Renato Hinnig, deputados Gean Loureiro, Dirce Heiderscheidt, e Valmir Comin, entre outras autoridades, que estavam presentes na audiência contra a alteração da proposta da ANTT que deve reduzir o

trecho original do rodoanel na região metropolitana.

Pelo projeto inicialmente apresentado, a obra da alça do entorno representaria 47 quilômetros da BR 101, do trecho KM 178, em Biguaçu, passando por São José, até o trecho KM 222, em Palhoça. Com essa alteração, os investimentos seriam reduzidos para 27 quilômetros de obras.

“Não é eficiente, é equivo-

cado”, disse o prefeito de Biguaçu, José Castelo. Sem meias palavras, o prefeito de Palhoça, Ronério Heiderscheidt, foi taxativo ao afirmar que quer que as obras sejam executadas respeitando o que determina o processo inicial de concessão. “A impressão que tenho é que esta concessão só vale para cobrar pedágio da população pois todas as demais exigências não são cumpridas, desrespeitando todos os poderes constituídos. Isto é um absurdo”, desabafa.

“É importante uma grande mobilização no sentido de pressionar a ANTT”, disse o deputado Edinho Bez, deixando claro que, além dos prefeitos, “é importante contar com o apoio da classe empresarial, enfim, da sociedade catarinense”.

Desse modo, na audiência com os representantes da ANTT será entregue um documento deixando clara a decisão de manter o projeto original da alça de entorno com a assinatura dos quatro prefeitos, presidente da Assembleia Legislativa, de toda

bancada parlamentar catarinense, senadores e representantes empresariais.

Por sugestão do prefeito Dário, caso exista uma resistência da ANTT no sentido de não aceitar a solicitação de Santa Catarina, será estudado o ingresso na Justiça de uma ação civil pública movida pelas prefeituras de Palhoça, São José, Biguaçu e Florianópolis.

Para o presidente do MONATRAN – Movimento Nacional de Educação no Trânsito, Roberto Alvarez Bentes de Sá, a união entre os prefeitos é uma atitude louvável e deveria ser repetida para resolver outros problemas da Região Metropolitana, como o transporte marítimo, por exemplo. “É importante que todas as vaidades sejam postas de lado, para que esses prefeitos possam trabalhar em benefício de toda a região. Quem sabe um dia, eles não se unam para discutir outros problemas que afligem a mobilidade da região, como o transporte público e a necessidade urgente da implantação de um transporte de massa?”, questiona.

Cobrança de multa por extravio de tíquetes de estacionamento é irregular

De acordo com o Código de Defesa do Consumidor, a cobrança pelo extravio do tíquete de estacionamentos é ilegal.

Em uma matéria, recentemente, veiculada no Jornal Hoje, foi apresentada a experiência do jornalista Rinaldo Ferraz, que foi almoçar no shopping como de costume e teve que pagar

uma multa de R\$ 60, por ter perdido o tíquete do estacionamento. “A gente quer pagar o justo. A gente entende que eu, como usuário, perdi, eu tenho que cumprir a minha parte, mas a gente não vai entender que uma hora e meia, duas no máximo. Nem se eu estivesse no shopping desde às dez da manhã, eu não pagaria R\$ 60”.

Segundo o gerente jurídico do Procon/PE, Roberto Campos, cobrar multa de quem perde o tíquete é proibido. O cliente pode se recusar a pagar e se for impedido de sair do shopping,

pode pedir na Justiça uma indenização por danos morais. “Isso aí é uma cobrança abusiva. O que o shopping pode é cobrar pelo tempo de permanência do veículo. A ausência do tíquete não vai impossibilitar que ele faça a contagem ou a identificação do condutor para liberar o veículo”, garante Campos.

Nos casos em que o consumidor se sentir constrangido, o Procon orienta o cliente a entrar na Justiça com uma ação por danos morais. Para isso, é importante guardar o recibo do pagamento e, se for possível, apresentar testemunhas que comprovem a cobrança ilegal.

Ildo Raimundo Rosa *



A “sensação” de segurança

A crescente preocupação demonstrada pela sociedade civil com o incremento vertiginoso da violência urbana tem levado as autoridades governamentais a divulgarem dados onde os índices são decrescentes, o que não condiz com a percepção da maioria da população.

Qual a razão de tal sensação?

Alguns ingênuos demais culpam a grande mídia, acusando-a de acentuar os crimes mais graves colocando-os como rotineiros, quando na verdade seriam manifestações isoladas no contexto da segurança pública como um todo.

Contudo, uma análise mais aprofundada irá demonstrar-nos que, na verdade, as regras de convivência social que estamos adotando, aliada a já conhecida vulnerabilidade dos órgãos de segurança, não poderia levar-nos a outro resultado.

Ao mesmo tempo é inegável que, dependendo do local, a repercussão dos crimes

acaba tendo conotações diferentes, o que faz com que no âmbito privado, especialmente no aconchego do lar, o assalto a moradia, acompanhado de violência contra a pessoa e contra o patrimônio, é sem dúvida o mais temido.

Já no espaço público, a onda de assaltos a mão armada e sequestros divide com os acidentes de trânsito a liderança das preocupações.

Cresce também o número de ocorrências onde esses dois sentimentos surgem ao mesmo tempo, ou seja, o temor de ser sequestrado ou assaltado acaba provocando acidentes, alguns fatais, como os acontecidos na cidade de São Paulo, quando uma advogada durante a noite temendo ser abordada por marginais, avança o sinal e é colhida por um veículo em alta velocidade, dirigido por um motorista imprudente há mais de 130 quilômetros por hora em plena via pública.

A todo este grave contexto, não podemos deixar de acrescentar a tendência preocupan-

te que representa o envolvimento de jovens, sejam infratores ou não, os quais fascinados com a velocidade assumem ao volante a postura de super heróis, desafiando as mais cominhas regras da lógica e da razão.

Assim sendo, entendo que a mobilidade e o deslocamento estão condicionados a efetiva manutenção dos serviços de segurança, somada a adoção de equipamentos modernos de fiscalização e de monitoramento, que assegurem a contrapartida que garanta as condições mínimas de trafegabilidade, em cumprimento ao mais elementar dos direitos plasmados na Constituição Brasileira, qual seja, a liberdade de ir e vir, ou seja, tudo que você deixa de fazer por temor a partir de uma determinada hora da noite...

* 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.



Júlio Arcoverde assume Denatran

O advogado Júlio Arcoverde tomou posse na direção geral do Departamento Nacional de Trânsito – Denatran no último dia 08 de Setembro. A transmissão do cargo foi feita em Brasília/DF pelo gestor interino, Orlando Moreira da Silva, com a presença do ministro das Cidades, Mário Negromonte.

A indicação de Júlio Arcoverde

foi feita pelo partido Progressista (PP), referendada por 42 deputados federais da sigla. Com o apoio do senador Ciro Nogueira (PP)-PI.

Júlio Arcoverde é bacharel em Direito e tem especialização pela Fundação Getúlio Vargas. Anteriormente, Arcoverde ocupava a presidência da Agespisa (Águas e Esgotos do Piauí S.A.).

“Conduzir esta entidade tão importante que normatiza o trânsito do nosso país é um grande desafio. Hoje, diante do grande número de acidentes que chegam a fazer mais vítimas do que doenças crônicas, minimizar isto é a grande missão para aqueles que estão a frente do Denatran a partir de agora. Serei firme nisto e tenho como propósito reduzir estas taxas que alarmam não só o Brasil como todo o mundo”, declarou Júlio Arcoverde, que já dirigiu o Departamento Estadual de Trânsito do Piauí entre 2001 e 2002.

Nota do Editor: Esperamos que o novo diretor abra diálogo com as entidades que desenvolvem um trabalho em prol de um trânsito mais humano e seguro. Infelizmente, a direção anterior nunca se deu ao trabalho de acusar o recebimento do Jornal O Monatran (iniciativa inédita no Brasil), enviado mensalmente para o seu gabinete, e nunca respondeu aos nossos pedidos de agendamento de audiência. Lamentamos e esperamos que agora as coisas funcionem de um jeito diferente.

EDUCAÇÃO TRANSVERSAL e além das salas de aula

Professora e psicóloga especialista em trânsito analisam a realidade da proposta de incluir o tema trânsito nas disciplinas tradicionais do currículo brasileiro.



Tema ainda pouco familiar, a transversalidade da educação consta na Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional, que data de 1996, mas que também encontra muitas barreiras na hora de virar prática. A ideia de inserir temas de abrangência geral como parte do trabalho entre professores e alunos passa por crivos, mas também apresenta questões que já vêm sendo trabalhadas pelas escolas, como ética, pluralidade cultural, meio ambiente, orientação sexual, saúde, e o trânsito.

“O ser humano precisa encontrar coerência entre o que está sendo falado e o mundo dele. Só assim, aprende com facilidade. A matéria de física, por exemplo, pode parecer chata. Mas, se a criança entende os conceitos relacionados ao trânsito é muito mais interessante. Um carrinho fazendo uma curva, desenvolvendo alta velocidade, tudo isso começa a fazer sentido se de alguma forma ele vivenciar essas situações”, explica a psicóloga especialista em trânsito, Rosely Fantoni.

Segundo Rosely, que é coordenadora do Núcleo de Educação para o

Trânsito do Departamento de Estradas de Rodagem de Minas Gerais (DER-MG), o primeiro passo é o convencimento do multiplicador do conteúdo, o professor: “É preciso apresentar aos professores um conceito simples: trânsito não é sinônimo de carro, de saber dirigir. Quando eles entendem isso, fica mais fácil explicar que qualquer deslocamento consiste na ação de transitar. A partir do momento em que somos pedestres, estamos aptos a falar do trânsito. Não há uma fórmula pronta para ensinar; o professor percebe onde o tema trânsito se encaixa no dia-a-dia dos alunos e aplica na disciplina”, conduz a especialista.

Com larga experiência na produção de conteúdo de transversalidade na educação no trânsito, o DER-MG desenvolve um treinamento online para professores desde 2008. “O professor é orientado em como fazer essa transversalidade, que coloca esse conteúdo em prática de forma a focar em valores importantes, como o respeito às leis. A capacitação para o aluno não teria o mesmo efeito, porque a chance de voltar a falar com ele seria muito pequena. Já com o professor o contato

é mais próximo”, analisa Rosely.

Além do suporte de órgãos responsáveis e empenho dos professores responsáveis, a inserção da educação no trânsito nas bases da educação também depende do envolvimento dos pais dos alunos. Em Cascavel, no Paraná, o colégio Marista está colhendo os frutos do projeto ‘Se essa rua fosse minha’. Coordenado pela professora Márcia Piovezani, a ação conta com o apoio da CETTRANS. “A escola recebe o material de apoio, que é amplamente difundido e trabalhado em sala de aula e com as famílias dos alunos. As crianças são as grandes disseminadoras da consciência de se respeitar as regras e trânsito junto às famílias. Quando as pessoas entendem o que está sendo exigido, compreendem a necessidade de proteger a vida e enxergam os mecanismos criados para tornar o trânsito seguro: tornam-se colaboradores”, comenta.

Márcia acredita que uma educação consistente e adequada resolveria a maioria dos problemas do trânsito brasileiro, ‘num efeito dominó positivo’. “A educação das crianças para o trânsito envolve também sua

consciência dos deveres e direitos do pedestre. É o momento de instruí-los. Eles aprendem que o trânsito não é somente o motorista, o automóvel ou o acidente. Aprendem também que o Brasil é um país cujos cidadãos se locomovem utilizando canoas, bicicletas, jegues, ônibus, lotação, moto-táxi ou até mesmo helicópteros”, conta.

Sobre a realidade da integração do tema trânsito definitivamente na educação de base, a professora demonstra uma visão timidamente otimista. “A transversalidade como conteúdo integrado às disciplinas tradicionais do currículo ainda encontra dificuldades de adaptação, talvez por resistência ou falta de compromisso das partes por ela responsável, mas é possível”, diz Márcia. Para ela, a escola por si só não muda a sociedade, mas “se partilhar a ideia de possibilitar aos indivíduos reflexão sobre suas relações e suas atuações na vida cotidiana da comunidade se fortalecerá e será vista não apenas como espaço de reprodução, mas como espaço de transformação para a construção de um mundo melhor, onde o respeito ao outro seja o norte para uma vida”, conclui.

CONTROVÉRSIAS

impunidade, violência e dolo eventual

Indignação, sensação de impotência e, até mesmo, descaso são algumas das reações que os crimes de trânsito causam. Casos escandalosos, como o do motorista gaúcho que avançou numa marcha de ciclistas ou então do condutor alcoolizado de um Porsche em São Paulo, ganharam a atenção da mídia e da população, assim como a decisão dos juízes de definir os crimes como culposos e não dolosos.

A sutileza da linha que separa a 'culpa' do 'dolo' num trâmite judicial é um problema apontado pelos juristas, principalmente, quando o assunto é trânsito. Em seu artigo *Como diferenciar culpa e dolo eventual nos acidentes*, o advogado e doutor Luiz Flávio Gomes ilumina os conceitos: "dolo eventual ocorre quando o agente prevê o resultado, aceita-o (assume o risco de produzi-lo) e atua com indiferença frente ao bem jurídico lesado. O dolo eventual não pode ser confundido com a culpa (consciente ou inconsciente), visto que nesta o agente não aceita o resultado nem atua com indiferença frente ao bem jurídico", ensina.

Na prática a questão não é tão simples, pois nem sempre contamos com provas. Segundo Gomes, outra diferença marcante entre os conceitos é que, "no crime culposo o agente, se soubesse que iria matar alguém, não teria prosseguido na sua ação. No doloso, o agente, mesmo sabendo que pode matar alguém, prossegue no seu ato", esclarece.

Aliada à dificuldade de conclusão entre intenção ou inocência, está a sensação de impunidade muito forte sob a perspectiva das famílias das vítimas. O engenheiro Fernando Diniz perdeu seu filho de apenas 20 anos num acidente e, a partir de sua experiência pessoal, decidiu criar a ONG Trânsito Amigo, que apresenta um dos trabalhos mais relevantes em educação e militância pela segurança no trânsito brasileiro.

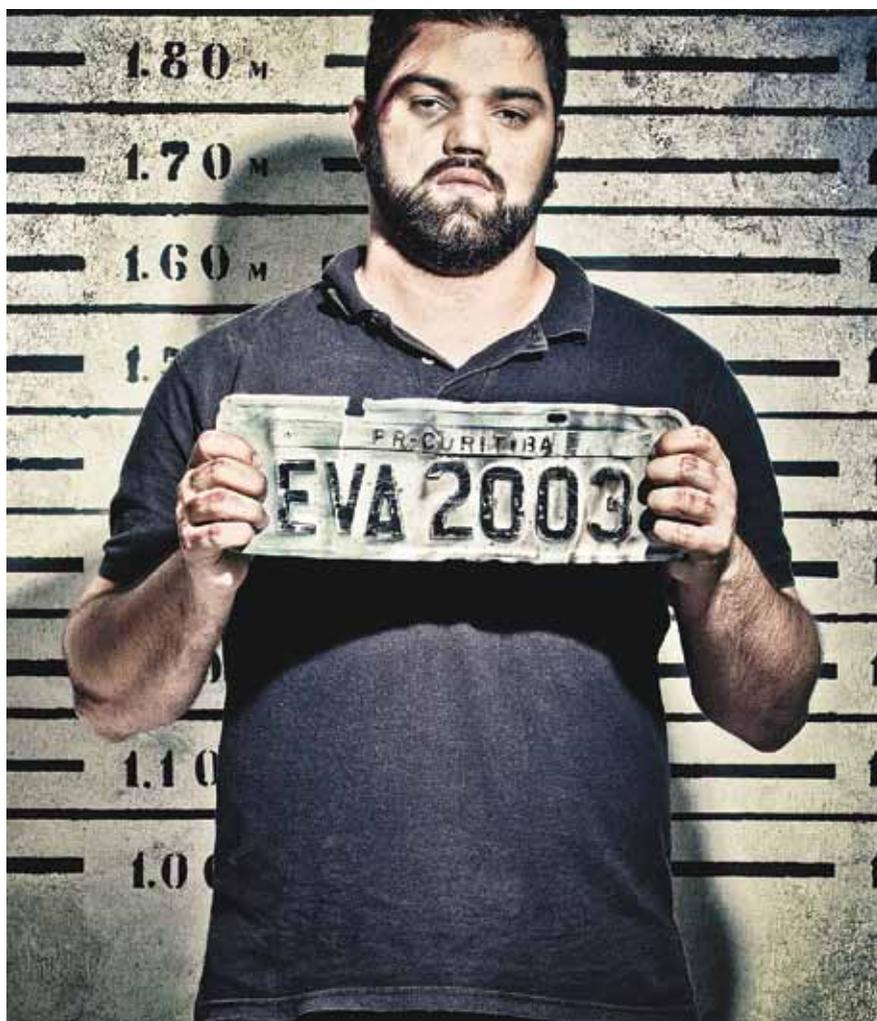
Na opinião de Diniz, as penas para quem mata no trânsito são muito brandas ou ineficazes: "Edmundo Animal, Alexandre Pires, Renner, Felipe Camargo e Fernando Carli Filho são alguns nomes que podemos citar de pessoas que receberam penas próximas do mínimo ou alternativas. Para quem tira uma vida no trânsito, a sentença

é apenas o pagamento de uma cesta básica, isso compara a vida de nossos filhos a grãos de arroz e feijão", diz.

Para o professor do Complexo Educacional Damásio de Jesus e promotor do 1º Tribunal do Júri de São Paulo, Luiz Fernando Vaggione, do ponto de vista legal as penas não são brandas. Num crime de homicídio culposo no trânsito, a pena mínima é de dois e vai até quatro anos. Mas, ela pode ser substituída por trabalho comunitário, multa reparatória, uma indenização mínima ou suspensão da habilitação. O que dificulta o processo é o tempo: três a quatro anos. A punição demora a vir, aí vem o esquecimento, que apaga a repercussão social do fato e gera a sensação de impunidade", avalia.

Outro fator apontado pelo promotor que torna mais difícil a punição é o perfil do infrator de trânsito. "Quem causa os acidentes não tem uma ficha criminal, o que repercute na pena. Assim, a interpretação do juiz tende a ficar muito próxima da pena mínima estabelecida", explica.

Os crimes de trânsito estão mais frequentes e também mais violentos, o que, de certa forma, exige uma mudança de comportamento do judiciário. As acusações são cada vez mais vistas em trâmite no Tribunal do Júri, segundo Vaggione. "Atribuo esse aumento de casos à sensação de impunidade, maior número de frota e motoristas, além do abuso de drogas e álcool", e cita um exemplo claro da impotência do judiciário perante a falta de provas: "O crime de embriaguez ao volante é o segundo mais grave (o primeiro é o de homicídio culposo). O judiciário esbarra numa grande dificuldade, que é a ausência de perícia técnica; porque o indivíduo não é obrigado a produzir provas contra si, pode se eximir de fazer o teste do bafômetro. Porém, há maneiras de identificar a embriaguez do condutor, dependendo do estágio em que ele se encontra. Nesses casos, sou a favor da punição instantânea por parte da autoridade de trânsito", detalha.



Campanha da Camisa 10 para a Trânsito Amigo: imagem impactante para chamar atenção dos motoristas

Educação, a pedra fundamental da segurança no trânsito

Segundo o IPEA (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada) e do Ministério da Saúde, são gastos, aproximadamente, 40 bilhões de reais por ano com acidentes de trânsito. Na contramão, não se investe nem um bilhão em prevenção ou educação. "Continuamos morrendo no asfalto. É necessário, portanto, educar, mas também reprimir, pois só assim evitaremos desestimular aqueles a quem pretendemos educar", pontua Fernando Diniz. Pensando nisso, a Trânsito Amigo realizou a parceria com a agência de publicidade Camisa 10 para veicular uma campanha de impacto sobre as tragédias de trânsito. "Considero que toda campanha neste sentido deva ser forte para sensibilizar a sociedade sobre os prejuízos de uma direção perigosa. É uma campanha forte, pesada, mas de teor extremamente autêntico", descreve.

A campanha traz placas com personagens que seriam os causadores de acidentes em processo de "fichamento" na polícia, mostrando seus rostos e identificando com as placas os nomes de suas vítimas. "Esta é uma situação fora da realidade permitida em nossas leis, mas é uma forma de mostrar aos maus condutores que algo começa a mudar já no processo de indiciamento das ações criminosas no trânsito. É também uma forma de provocar a reação da sociedade organizada, mostrando que qualquer um pode ser a próxima vítima fatal ou continuar a viver com necessidades especiais ou até mesmo de forma vegetativa", alerta Diniz.

Possibilidade de guarda municipal aplicar multa de trânsito é tema com repercussão geral, reconhece STF

A aplicação de multas de trânsito por guardas municipais é o mais novo tema com repercussão geral reconhecida pelo Supremo Tribunal Federal (STF), por meio do chamado “Plenário Virtual”. A matéria consta do Recurso Extraordinário (RE) 637539 e, segundo seu relator,



ministro Marco Aurélio, “o tema, de índole constitucional, está a merecer o crivo do Supremo”.

O recurso foi proposto pelo Município do Rio de Janeiro contra decisão do Tribunal de Justiça do estado (TJ-RJ), que considerou não ser atribuição da guarda municipal a aplicação de multa de trânsito, tendo em vista o disposto no artigo 144, parágrafo 8º, da Constituição Federal.

Este dispositivo constitucional prevê que os municípios poderão constituir guardas municipais destinadas à proteção de seus bens, serviços e instalações, conforme dispuser a lei. Para o TJ-RJ, os municípios não têm poder de polícia de segurança

pública e, por conseguinte, as atuações de trânsito lavradas pelos guardas municipais cariocas são nulas de pleno direito.

No recurso extraordinário ao STF, o município sustenta que a segurança e a fiscalização do trânsito incluem-se no chamado “interesse local”, previsto no artigo 30, inciso I da Constituição. O dispositivo prevê que “compete aos municípios legislar sobre assuntos de interesse local”.

O município enfatiza também a importância do pronunciamento do STF sobre a questão nos âmbitos social, político e jurídico, “haja vista estar em jogo a autonomia municipal e a possibilidade de desautorizar-se a polícia de trânsito local e, com isso, permitir-se a impunidade de um sem-número de motoristas”.

Para o ministro Marco Aurélio, a questão debatida neste recurso extrapola seus limites. “Está-se diante de controvérsia a envolver a Constituição Federal, cumprindo ao Supremo definir o alcance que lhe é próprio. Vale notar a circunstância de a atuação da guarda municipal no trânsito extravasar os interesses do Município do Rio de Janeiro, alcançando tantos outros que a mantém na atividade”, afirmou o relator. O RE ainda não tem data para ser julgado.

STF declara extinta a pena do ex-jogador Edmundo

Em 1995, Edmundo se envolveu em um acidente de carro, no Rio de Janeiro. Três pessoas morreram e três ficaram feridas.



Ministro Joaquim Barbosa

O Supremo Tribunal Federal (STF) declarou extinta a pena por homicídio culposo e lesão corporal do ex-jogador de futebol Edmundo Alves de Souza Neto, em decorrência da prescrição do crime pelo qual respondia.

Em 1995, Edmundo se envolveu em um acidente de carro, no Rio de Janeiro. Três pessoas morreram e três ficaram feridas. Ele foi condenado a 4,5 anos de prisão em regime semiaberto, mas recorreu e não chegou a cumprir a pena. Em junho de 2011, Edmundo ficou preso menos de 24 horas em São Paulo porque conseguiu um habeas-corpus e foi libertado.

A decisão do STF ocorreu no recurso interposto pela defesa do ex-jogador (Agravo de Instrumento 794971) contra a decisão do Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro que fixou a pena em quatro anos e seis meses de detenção a ser cumprido em regime semiaberto. A pena inicial era de três anos, mas foi acrescida da metade (18 meses) em razão de a condenação ter sido por mais de um crime (homicídio e lesão corporal).

Ao analisar o caso, o ministro Joaquim Barbosa destacou que, para a hipótese de prescrição, a regra determina que seja obser-

vada a pena aplicada isoladamente, ou seja, desconsiderando-se o aumento referente ao concurso de crimes. Esta regra está prevista no Código Penal (artigo 110, parágrafo 1º; e artigo 119) e na Súmula 497 do Supremo.

Assim, de acordo com a decisão, se aplica ao caso do ex-jogador o artigo 109, inciso IV, do Código Penal, segundo o qual a pena fixada entre dois e quatro anos prescreve dentro do prazo de oito anos.

A contagem desses oito anos, de acordo com o ministro, deve ser feita a partir da publicação definitiva do acórdão do TJ-RJ sobre a condenação, que ocorreu no dia 26 de outubro de 1999. Dessa forma, a prescrição ocorreu no dia 25 de outubro de 2007, antes mesmo da data em que esse recurso chegou ao STF, o que aconteceu em abril de 2010.

“Deu-se assim, a extinção da punibilidade do agravante, no que se refere aos delitos em questão, pela prescrição intercorrente ou superveniente, por já se ter consumado o lapso prescricional acima mencionado”, afirmou o ministro.

O Ministério Público ainda pode recorrer.

Concedido HC para desclassificar crime de homicídio em acidente de trânsito

A Primeira Turma do Supremo Tribunal Federal (STF) concedeu, no último dia 06 de setembro, Habeas Corpus (HC 107801) a L.M.A., motorista que, ao dirigir em estado de embriaguez, teria causado a morte de vítima em acidente de trânsito. A decisão da Turma desclassificou a conduta imputada ao acusado de homicídio doloso (com intenção de matar) para homicídio culposo (sem intenção de matar) na direção de



Ministra Cármen Lúcia

veículo, por entender que a responsabilização a título “doloso” pressupõe que a pessoa tenha se embriagado com o intuito de praticar o crime.

O julgamento do HC, de relatoria da ministra Cármen Lúcia Antunes Rocha, foi retomado hoje com o voto-vista do ministro Luiz Fux, que, divergindo da relatora, foi acompanhado pelos demais ministros, no sentido de conceder a ordem. A Turma determinou a remessa dos autos à Vara Criminal da Comarca de Guariba (SP), uma vez que, devido à classificação original do crime [homicídio doloso], L.M.A havia sido pronunciado para julgamento pelo Tribunal do Júri daquela localidade.

A defesa alegava ser inequívoco que o homicídio perpetrado na direção de veículo automotor, em decorrência unicamente da embriaguez, configura crime culposo. Para os advogados, “o fato de o condutor

estar sob o efeito de álcool ou de substância análoga não autoriza o reconhecimento do dolo, nem mesmo o eventual, mas, na verdade, a responsabilização deste se dará a título de culpa”.

Sustentava a ainda a defesa que o acusado “não anuiu com o risco de ocorrência do resultado morte e nem o aceitou, não havendo que se falar em dolo eventual, mas, em última análise, imprudência ao conduzir seu veículo em suposto estado de embriaguez, agindo, assim, com culpa consciente”.

Ao expor seu voto-vista, o ministro Fux afirmou que “o homicídio na forma culposa na direção de veículo automotor prevalece se a capitulação atribuída ao fato como homicídio doloso decorre de mera presunção perante a embriaguez alcoólica eventual”. Conforme o entendimento do ministro, a embriaguez que conduz à

responsabilização a título doloso refere-se àquela em que a pessoa tem como objetivo se encorajar e praticar o ilícito ou assumir o risco de produzi-lo.

O ministro Luiz Fux afirmou que, tanto na decisão de primeiro grau quanto no acórdão da Corte paulista, não ficou demonstrado que o acusado teria ingerido bebidas alcoólicas com o objetivo de produzir o resultado morte. O ministro frisou, ainda, que a análise do caso não se confunde com o revolvimento de conjunto fático-probatório, mas sim de dar aos fatos apresentados uma qualificação jurídica diferente. Deste modo, ele votou pela concessão da ordem para desclassificar a conduta imputada ao acusado para homicídio culposo na direção de veículo automotor, previsto no artigo 302 da Lei 9.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro).



Projeto quer multa para quem levar bebida alcoólica no carro

Texto aprovado na Câmara, que será agora votado no Senado, só permite transporte no bagageiro; infração prevê multa de R\$ 191 e 7 pontos na CNH.

A Câmara dos Deputados aprovou no último dia 25 de agosto projeto que proíbe o motorista de transportar bebida alcoólica, aberta ou mesmo empacotada, dentro do carro - só transporte no bagageiro ou porta-malas fica liberado. A proposta altera o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e define a infração como gravíssima, a ser punida com multa de R\$ 191,54 e 7 pontos na carteira. O projeto segue agora para o Senado.

Autor do projeto - aprovado no Senado em 2002 e em parte alterado agora na Câmara -, o atual ministro de Minas e Energia, Edison Lobão, argumentou que o transporte de bebida alcoólica na cabine poderia ser negativo para a segurança no



trânsito, pois pode induzir o consumo pelo condutor. Essa mesma medida foi prevista nos debates da proposta que resultou na lei seca, mas acabou retirada no texto final.

Na votação na CCJ, os deputados retiraram só uma das punições previstas no texto: a retenção do veículo. Ficaram mantidas a classificação de infração gravíssima e a multa. “Se a infração constitui-se no transporte de bebidas alcoólicas na cabina de passageiros, basta tirá-las dali e não restará mais nada de errado

com o veículo”, argumentou o relator da proposta, deputado Hugo Leal (PSC-RJ).

Nem em ônibus. O deputado explicou que, independentemente do teor alcoólico, não será permitido o transporte de bebidas onde houver passageiros, incluindo o transporte coletivo. No caso dos ônibus, ele explicou, a bebida também deve seguir no bagageiro.

Além da CCJ, o projeto passou pela Comissão de Transportes da Câmara. “Grande parte dos acidentes de trânsito é causada pela influência de bebida alcoólica. Assim, reduzindo a oportunidade do consumo de álcool por parte dos condutores de veículos automotores, seriam reduzidos também os acidentes dele decorrentes”, afirmou o relator na Comissão de Transporte, Gonzaga Patriota (PSB-PE).

Montadoras devem oferecer veículos adaptados a pessoas com deficiência



A Câmara analisa o Projeto de Lei 1042/11, do deputado Dr. Ubiali (PSB-SP), que obriga as montadoras de veículos a oferecer modelos já adaptados às pessoas com deficiência, que têm direito a comprar o automóvel com isenção de tributos. Pela proposta, a montadora será obrigada a produzir, no mínimo, três veículos adaptados de cada modelo por mil fabricados.

A proposta limita o incremento no preço do veículo adaptado a 10% do valor do modelo convencional equivalente. A montadora que descumprir a determinação será multada em 20% do valor do veículo sem as alterações.

O autor da proposta destaca que, com as isenções fiscais de IPI e ICMS a que têm direito, as pessoas portadoras de deficiência física têm acesso a veículos novos com um de-

crécimo de cerca de 25% no preço.

Por outro lado, acrescenta o parlamentar, “elas precisam arcar com o custo da adaptação de seus veículos, realizada, em geral, por empresas especializadas nesse tipo de serviço”.

Disparidade - O autor da proposta argumenta que atualmente há uma disparidade no serviço de adaptação oferecido. Enquanto algumas montadoras contratam empresas homologadas para efetuar as transformações e profissionais treinados para o atendimento, outras contam apenas com a estrutura de vendas, mas não se responsabilizam pela alteração realizada.

Há ainda empresas que se negam a adaptar modelos populares de veículos por conta do custo de adaptação. “O que se busca, com este projeto de lei, é uma maior democratização de acesso aos veículos novos pelas pessoas portadoras de deficiência em condições justas de garantia e preços”, observa o deputado.

Tramitação - A proposta terá análise conclusiva das comissões de Seguridade Social e Família; de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Proposta acaba com infração comprovada por lombada eletrônica

A Câmara analisa o Projeto de Lei 1120/11, do deputado Laercio Oliveira (PR-SE), que proíbe que a infração de trânsito seja comprovada por lombada eletrônica. O projeto altera o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97).

Pela proposta, a infração deverá ser comprovada por declaração da autoridade ou do agente da autoridade de trânsito, por aparelho eletrônico ou equipamento audiovisual - exceto lombada eletrônica -, reações químicas ou qualquer outro meio tecnologicamente disponível, previamente regulamentado pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

Segundo o autor, lombadas eletrônicas são instaladas a esmo, sem cumprir com os critérios mínimos de avaliação da periculosidade da via ou da necessidade de uma redução do limite de velocidade estabelecido. “O interesse na instalação dessas lombadas não é o cumprimento dos preceitos do Código de Trânsito, nem a educação dos condutores, mas, sim, o lucro fácil”, disse.

De acordo com o parlamentar, a proliferação das lombadas eletrônicas ao longo das vias veio

acompanhada de graves denúncias de corrupção, negócios escusos



ou mesmo de uma “indústria de multas”.

Tramitação - A proposta, que tramita em caráter conclusivo, será analisada pelas comissões de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Para o presidente do MONATRAN - Movimento Nacional de Educação no Trânsito, Roberto Alvarez Bentes de Sá, existem assuntos mais importantes para serem discutidos pela Casa de Leis, o problema não é o equipamento, mas sim a sua má utilização. “Se o deputado quer mesmo acabar com a chamada “indústria de multas”, ele deveria propor leis que visassem à fiscalização e à punição das prefeituras e agentes públicos que praticam o enriquecimento ilícito através da má utilização destes equipamentos”, argumenta.

Infrações cometidas para dar passagem a viaturas e ambulâncias são anuladas

Os veículos de emergência, como ambulâncias e carros de polícia, possuem livre circulação e os motoristas devem dar a passagem a eles quando estiverem identificados para serviços de urgência

Desde que o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) entrou em vigor, em 1997, os veículos de emergência, como ambulâncias e carros de polícia, possuem livre circulação e os motoristas devem dar a passagem a eles quando estiverem identificados para serviços de urgência, conforme previsto nos artigos 29 e 189 do documento. Então, o que fazer quando não há espaço para ceder passagem a esses veículos se isto pode ser considerado



uma infração gravíssima passível de penalidade?

Nesses casos, uma das opções mais viáveis acaba sendo cometer outra infração, como parar sobre a faixa de pedestre ou avançar no sinal vermelho. Mas aí surge uma outra dúvida: o motorista deve ceder a passagem, mesmo correndo o risco de ser autuado por agentes de trânsito ou aparelhos eletrônicos ao cometer um infração em vez de outra? De acordo com o advoga-

do especialista em trânsito e presidente da Comissão de Direito de Trânsito da regional paranaense da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB-PR), Marcelo Araújo, a resposta para esta pergunta é sim.

Ele explica que “quando há a prerrogativa de proteger outro bem jurídico, como uma vida ou a segurança pública, que é prioridade, as autoridades de trânsito devem ponderar a respeito desse comportamento, anulando a possível

infração por se tratarem de casos excepcionais”. De acordo com ele, quando a infração é cometida em frente a um agente de trânsito, é mais fácil de resolver a questão porque ele está vendo a situação em que o motorista está envolvido. “Se ainda assim houver autuação, o motorista pode solicitar que o agente seja ouvido para justificar o motivo da penalidade”, aponta.

Já nos casos em que a infração é registrada por equipamentos eletrônicos, a defesa do motorista pode ser ainda mais simples. “Esses aparelhos possibilitam que sejam verificadas ações anteriores e posteriores à infração. Portanto, se houver autuação, basta entrar com um recurso pedindo que os órgãos responsáveis consultem as imagens registradas pelos equipamentos, que comprovam que a infração foi cometida no momento em que o motorista dava passagem a um veículo de emergência”, sugere Araújo.

Estacionamento deve responder por furtos ou danos aos veículos

A situação é bastante comum. Ao parar o carro em um estacionamento, o consumidor se depara com o aviso: “Não nos responsabilizamos por furtos ou danos causados ao veículo ou objetos deixados no seu interior”. A mensagem, divulgada ostensivamente em placas ou no recibo do estacionamento, é considerada abusiva e, por isso mesmo, tem efeito nulo.

A súmula 130 do Superior Tribunal de Justiça (STJ) já pacificou o entendimento de que os estacionamentos comerciais – pagos ou gratuitos – têm, sim, responsabilidade sobre eventuais danos ou furtos aos veículos sob os seus cuidados. A interpretação definitiva tem como base o Código de Defesa do Consumidor.

O estabelecimento que insistir na prática pode ser denunciado ao Ministério Público do Paraná (MP-PR), que, através da Promotoria de Defesa do Consumidor (Prodec) pode abrir um inquérito civil para apurar a prática abusiva. O estabelecimento fica sujeito a

um termo de ajustamento de conduta ou processo administrativo.

Já o consumidor que foi vítima de um problema, como danos materiais ou furto de objetos, pode requerer a indenização no valor proporcional ao dano. “Esses avisos não têm qualquer validade e os fornecedores não podem ignorar os direitos do consumidor. O artigo 14 do CDC defende quem tem problemas nesses estabelecimentos, pois considera o fornecedor responsável pelo dano decorrente de um serviço ofertado”, orienta o Procon-PR.

A própria Associação Brasileira de Estacionamentos (Abrapark), entidade patronal que representa as empresas do setor, é contra esse tipo de prática. “Essa placa não serve para nada, causa apenas uma ilusão no consumidor. Esse tipo de prática é considerada abusiva e a associação orienta todos os estacionamentos a cumprirem com esta determinação”, afirma o presidente da Abrapark, André Piccoli. Segundo ele, a profissionalização

do setor não condiz com esse tipo de “estratégia”. “O convênio com seguradoras, inclusive, vem se tornando uma prática cada vez mais comum entre os estabelecimentos do setor. Investimentos deste gênero acarretam grandes custos, mas garantem a profissionalização de um setor em franca expansão e indispensável para o atual patamar em que a sociedade brasileira se encontra em relação aos transportes”, defende.

Piccoli alerta que, como em qualquer outro setor, existe o risco de empresas agirem de forma “não convencional”. “Cabe ao poder público municipal fiscalizar o cumprimento da legislação, alvará e autorização de funcionamento. O consumidor também tem o direito de escolher deixar ou não seu carro naquele estacionamento. Se o estabelecimento não inspirar confiança, o melhor a fazer é escolher outro”, orienta.

Já o Procon-PR orienta o consumidor a atentar para a disponibilidade de informações claras, precisas e acessíveis. “Ao deixar o

veículo no estacionamento, o consumidor deve receber um comprovante de entrega com a data e hora de recebimento, marca, modelo e placa do veículo; prazo de tolerância; e dados da empresa.

Dessa forma, está estabelecida a relação contratual e, no caso, de ocorrência problema, o consumidor poderá reclamar com base no Código de Defesa do Consumidor”, orienta o Procon-PR.

SEUS DIREITOS

Conheça as regras que protegem o cliente de estacionamentos:

Avisos - Se o estacionamento ostentar uma placa ou aviso em que afirme não se responsabilizar por danos ou furto no veículo, você pode denunciá-lo ao Ministério Público, já que a prática é abusiva e ilegal.

Informações - A informação também é um direito básico e deve ser disponibilizada de forma clara e acessível. Ao deixar o veículo no estacionamento, o consumidor deve receber um comprovante de entrega com a data e hora de recebimento, marca, modelo e placa do veículo; prazo de tolerância; e dados da empresa.

Perda do comprovante - Caso tenha perdido o comprovante, o consumidor não pode ser penalizado e deve pagar apenas pelo tempo que o veículo permaneceu no local. *(saiba mais na pág. 6)*

Gratuidade - Os estacionamentos gratuitos também estão sujeitos ao CDC. O estabelecimento comercial que oferece estacionamento a seus clientes, ainda que não cobre pelo serviço e não entregue comprovante, assume a obrigação de guarda do veículo, podendo ser responsabilizado por furto ou dano.

UTILIDADE PÚBLICA

Fatos e Boatos da Internet

Vira e mexe recebemos e-mails com aqueles anúncios: "IMPORTANTÍSSIMO!!!!!!!!!!!!!!"; "FIQUE POR DENTRO DE TUDO!!!!!!". Geralmente, são denúncias de decisões que estariam lesando os cidadãos brasileiros e o mais engraçado é que se passam alguns anos e as mesmas denúncias retornam a nossa caixa postal com uma nova roupagem, geralmente exagerada e deturpando a verdade.

E como a maioria das pessoas repassa esse tipo de mensagem sem se dar ao trabalho de conferir as informações, daqui a pouco, a bola de neve fica tão grande que já tem jornal grande publicando o boato de internet como se fosse verdade absoluta.

Recentemente, o e-mail do Jornal O Monatran foi bombardeado por uma dessas denúncias. E antes que a confusão se generalize

pela rede, tomamos o cuidado de perguntar a quem entende do assunto: gerentes do Detran/SC. Através do Dr. Carlos Amaral, Gerente-Geral das JARIs e de Aplicação e Imposição de Penalidades, entramos em contato também com a Dra. Cláudia Regina Bernardi da Silva, Gerente de Habilitação de Condutores do DETRAN-SC. E a resposta foi esta que segue abaixo:

O QUE CIRCULA NA INTERNET

VOCÊ JÁ SABIA SOBRE ESSAS NOVAS REGRAS?
IMPORTANTÍSSIMO!!!!!!!!!!!!!!
FIQUE POR DENTRO DE TUDO!!!!!!
VENCIMENTO DA CARTEIRA DE HABILITAÇÃO.

Leia e repasse.

NOVAS REGRAS:

A carteira só pode ser renovada durante o prazo de no máximo 30 dias após o vencimento da mesma.

Após este prazo, a carteira é cancelada automaticamente, e o condutor será obrigado a prestar todos os exames novamente: psicotécnico, legislação e de rua, igualzinho a uma pessoa que nunca tirou carteira.

Esta lei não foi divulgada, e muitas pessoas já perderam suas carteiras de habilitação e terão de repetir todos os exames.

Fiquem atentos quanto ao vencimento de sua CNH.

Fora a multa, **para tirar novamente a CNH fica por volta de R\$ 1.200,00 e leva + ou - de 2 a 3 meses.**

As mudanças começaram a valer no dia 1º de ABRIL de 2011. Serão incluídos novos conteúdos, além de uma nova carga horária.

O Diário Oficial da União (DOU) publicou (22/11/2009) uma resolução do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), que altera as regras para quem vai tirar a carteira de motorista.

Entre as mudanças está a carga horária do curso teórico que vai passar de **30 para 45 horas aula e a do prático, de 15 para 20 horas aula**. Serão incluídos novos conteúdos.

ALÉM DISSO: Providenciar com urgência a retirada do plástico do extintor. Mais uma regulamentação sem a devida divulgação!

O extintor de fogo obrigatório do carro tem que estar livre do plástico que acompanha a embalagem.

Se um policial rodoviário parar seu carro e verificar que o extintor está protegido pelo saco plástico, ele vai te autuar? 5 pontos na carteira e mais R\$ 127,50.

COMETÁRIOS DO DETRAN/SC

O texto é de um email que circulou em 2008, quando o CONTRAN lançou a Resolução para recadastro do PGU,

Em maio de 2008 o CONTRAN editou a Resolução 276/08 que determinava o recadastramento das Carteiras do tipo PGU (**modelo antigo, sem foto**), em até 30 dias após o vencimento, sob pena de, não o fazendo, reiniciar o processo de primeira habilitação. Para aquelas que já estavam vencidas, havia o prazo de 90 dias para recadastro.

Tal resolução entrou em vigor em julho de 2008, e foi amplamente divulgada em todos os meios de comunicação, tanto em âmbito nacional quanto estadual, sendo que em Santa Catarina, a notícia foi divulgada em todos os canais de televisão, rádios, jornais, em várias edições, e também na página do DETRAN.

Tal Resolução perdeu sua eficácia em dezembro de 2008, por conta de uma liminar proferida em Ação Civil Pública.

O **aumento da carga horária** no processo de primeiro habilitação está em vigor desde 01.01.2009, em decorrência da Resolução 285/08/CONTRAN.

As regras para os procedimentos relativos à Carteira Nacional de Habilitação estão disponíveis em www.detran.sc.gov.br - habilitação.

Quanto ao **extintor de incêndio**, não existe nenhuma norma que preveja multa ou pontos na carteira pelo motivo mencionado quanto a presença da embalagem.

No entanto, alguns órgãos de trânsito passaram a recomendar a retirada do plástico que envolve o extintor, a fim de facilitar o manuseio do mesmo em alguma situação de emergência. Porém, não é obrigatório. Trata-se apenas de uma recomendação. Vale ressaltar ainda que a recomendação é para a retirada da embalagem plástica que envolve o extintor, não do rótulo, nem muito menos da trava. Estes devem permanecer intactos.

CARTAS

Ser ou não ser competente

“Em que mundo estamos onde as leis são desrespeitadas a ‘céu aberto’. Assí-timos incrédulos este momento de vida onde o respeito ultrapassa fronteiras do bem querer, do que é absolutamente certo... respeitar as normas da sociedade. E quais são elas? Tantas e tantas que chegam a nos confundir. Mas são leis e elas devem ser observadas e acatadas. Ao contrário, visualizamos governos inoperantes, por incompetência ou por interesses outros, mas é fato real. Vejam, pois, o excelente projeto de mobilidade via transporte marítimo, parece até uma comédia, com perfil de tristeza. Outra mobilidade importantíssima é a Beira-mar continental, que se afigura como um ‘lobo mau’ aos residentes no Estreito e, embora haja reclamos nada é anunciado ou tratado para conciliar esta situação. Ainda temos a considerar a 4ª ligação da Iha com o continente, tendo ao fundo um projeto belíssimo, guardado em um ‘book’ pelo Sr. Governador, mas que já consta enfrentamento pelo meio ambiente – Fatma. E seguem as promessas, tais como a SC-401 e SC-405. Será que serão duplicadas para o próximo verão? Aliás, observa-se que a SC-405 não será duplicada posto que terá somente mais uma pista. Ora, porque não duas pistas?!... Outras motivações que merecem ressalvas faço o devido registro: Bloqueador de celular em uso no trânsito por motorista; avaliação mais forte para os futuros condutores de veículos; Projeto de Lei 460/11 objetivando agravamento de punição aos que usarem indevidamente vaga para idoso ou deficiente. E, por fim, fico motivado em cumprimentar o trabalho do MONATRAN - Movimento Nacional de Educação no Trânsito face o anteprojeto do CENTRO DE EXCELÊNCIA DE TRÂNSITO a ser implantado no Sapiens Parque.”

Valdir Mendes - Pres. da Associação dos Advogados Criminalistas de SC

Multiplicar ideias

“Sem dúvida alguma, como enfatizou o presidente, temos mesmo que ser multiplicadores das boas ideias em prol da vida no trânsito. Fiquei bem otimista com relação a essa campanha proposta pelo Denatran e muito satisfeito com a iniciativa da PRF/SC. São ações como estas que realmente irão contribuir para um futuro sem mortes no trânsito.”

Ronaldo Fagundes - Palhoça/SC

Transporte multimodal

“Como sempre, o artigo do Dr. Jose Roberto Dias está muito substancial. Tomara que os nossos gestores públicos estejam acompanhando a sua coluna no jornal O Monatran e, de uma vez por todas, entendam que não é alargando ruas e construindo novas pontes que irão resolver o problema da mobilidade na Grande Florianópolis. Daqui a pouco, terão aterrado toda a Baía Norte e também a Sul e os congestionamentos continuarão acontecendo. Precisamos de um transporte público de qualidade, transporte marítimo, transporte de massa. Por favor administradores, esqueçam essa história de construir novas pontes. Transporte multimodal, já!”

Ana Brasil - Florianópolis/SC

O pedestre e o CTB

“Como bem observou o Dr. Ildo Rosa, é impressionante que ainda hoje existam algumas leis que simplesmente são tratadas como as que ‘não colaram’. E o pior, a fiscalização é retirada e simplesmente considera como uma lei inexistente.”

Arlete Senhorinha - Brasília/DF

Educação no Trânsito

“Estarei torcendo pelo sucesso da campanha por mais educação no trânsito que está sendo desenvolvida pelo IPPUJ e pela CONURB em Joinville. A Cidade dos Príncipes precisa de uma solução com urgência. O trânsito na maior cidade catarinense está cada dia mais caótico.”

Diego Hauptli - Joinville/SC

Sinal de Alerta

“Impactante as informações publicadas no editorial da última edição do jornal O Monatran! O aumento no número de casos de invalidez provocado pela violência no trânsito deveria merecer muito mais destaque na grande imprensa. Afinal, é um assunto muito mais importante do que 11 de Setembro. Porém, nem ouvi comentarem na TV. Preocupante!”

Helena Bleyer - Biguaçu/SC

Seminário em Lages

“Senti-me orgulhoso pela iniciativa da PRF catarinense em realizar este seminário para discutir segurança no trânsito. Não só pela organização do evento, como também pela participação dos patrulheiros federais durante as palestras. Se mais instituições trabalhassem dessa forma, nosso trânsito já seria muito melhor!”

João Bezerra - Florianópolis/SC

Touca obrigatória

“Achei super pertinente a lei que obriga o fornecimento de toucas descartáveis aos passageiros de mototáxi – higiênico e saudável. Espero que esta iniciativa seja imitada em outras regiões, especialmente, aqui na minha cidade.”

Andrea Mamedes - São José/SC

Tanque de Guerra

“Achei interessante a iniciativa do prefeito lituano. Porém, confesso que só aqui no meu bairro, ele iria perder alguns dias amassando carros. O que não é carro estacionado em local proibido. Tem alguns que ainda ligam o sinal de pisca-alerta, mas a maioria não está nem aí.”

João César - São José/SC

Flagrante

“Esclarecedora a nota do flagrante que mostra uma moto rebocando uma bicicleta, na contramão da Beira-Mar continental. Fiquei impressionado!”

Luiz Robson - Florianópolis/SC

Campanha de Trânsito

“Gostei muito da campanha elaborada pelo Denatran! Acessei o site e encontrei diversos materiais disponíveis para reprodução. Inclusive materiais específicos para nas redes sociais. Muito interessante!”

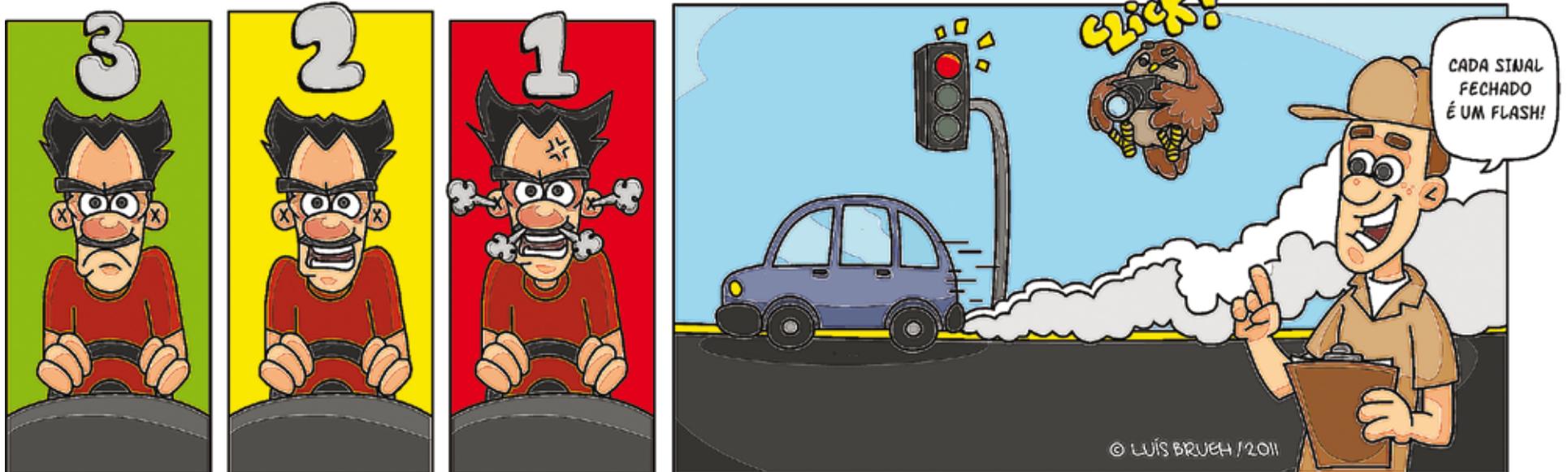
Ivanise Teles - Campo Grande/MS

Elevado Rita Maria

“Dá gosto de ver o ritmo acelerado das obras do elevador do Rita Maria. Pena que nem todas as obras da prefeitura sejam assim. Felizmente, neste caso, o trânsito continua fluindo, não têm desapropriações a fazer e parece que dinheiro não falta.”

Carlos Correa - Florianópolis/SC

MAURO MOTORISTA:



Acidente com mortes no trânsito superam número de homicídios no Estado de São Paulo

O número de acidentes com mortes no trânsito no Estado de São Paulo já superou o de homicídios em 2011. De acordo com último levantamento da SSP (Secretaria de Segurança Pública), divulgado no último dia 25 de agosto, há 390 acidentes a mais do que o número de homicídios dolosos [com intenção de matar] em todo o Estado. Foram 2.370 crimes, contra 2.760 homicídios culposos [sem intenção] por acidente de trânsito.

De acordo com o levantamento divulgado, o número de roubos a banco no Estado cresceu 13% em julho deste ano em comparação com o mês de junho. A SSP registrou 26 casos no mês passado, ante 23 registros em junho.

O número de roubos de veículos também subiu. Foram 6.490 casos em julho ante 6.148 casos no mês anterior, o que representa crescimento de 5,5%. Ao se considerar o total de casos de roubo, o cresci-

De janeiro a julho deste ano, foram 2.760 batidas com vítimas 2.370 crimes contra a pessoa

mento percentual foi um pouco menor, de 2,6%. Em julho, foram 20.245 registros ante 19.726 em junho.

Ao se observar os números mês a mês, em 2011, não é possível apontar uma evolução constante. A cada novo balanço houve variações diferentes, para cima ou para baixo.

Já o número de roubos de cargas caiu 2,2% no Estado nessa comparação mensal. Foram registrados 505 casos em julho e 515, em junho.

Homicídios - O número de homicídios no Estado teve queda de 8,35% de janeiro a julho deste ano em relação ao mesmo período do ano passado.

Com a redução, o índice de criminalidade chegou a 9,75 homicídios por grupo de 100 mil habitantes, proporção inferior à taxa de 10 para cada 100 mil considerada como "epidêmica" pela OMS (Organização Mundial da Saúde). Este é o sétimo mês consecutivo que o índice fica fora da faixa epidêmica.



Debate fez parte do Seminário RespirAR, promovido pela TV Globo. Incentivo aos transportes alternativos foi um dos pontos abordados.

Pesquisadores discutem relação entre poluição e mobilidade em SP

Pesquisadores discutiram a relação entre poluição e mobilidade no trânsito de São Paulo, no último dia 25 de agosto. O debate fez parte do Seminário RespirAR, promovido pela TV Globo e realizado no teatro da Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo (USP).

Os palestrantes Paulo Saldiva, professor titular de Patologia da Faculdade de Medicina da USP, Tanya Müller, secretária do Meio Ambiente da Cidade do México, e Douglas Dockery, professor de Epidemiologia Ambiental da Universidade de Harvard, conversaram sobre políticas públicas de combate à poluição e maneiras de melhorar a mobilidade sem prejudicar o ambiente.

O incentivo aos transportes alternativos sustentáveis, a melhoria do transporte público

e a adoção de práticas simples, porém efetivas, foram alguns dos pontos abordados pelos três especialistas.

"Mudar a atitude de cada um é fundamental", disse Saldiva. Em sua opinião, empresas que se dizem preocupadas com as questões ambientais deveriam incentivar mais a carona solidária, "não apenas reciclar papel e copinho". "Essa carona ajuda também na socialização", acrescentou.

Depois de acompanhar por 25 anos pacientes com problemas cardiovasculares, o professor Dockery traçou uma clara relação entre doenças e as partículas no ar. "A expectativa média de vida dos paulistanos cai em 3,5 anos por conta dessa poluição."

México - O incentivo ao uso de bicicleta foi tema de explana-

ção da secretária Tanya. Enquanto um carro trafega a 12 km/h em média nos horários de pico, o veículo não poluente anda a 16 km/h. "Um trecho de 8 km que seria percorrido em 40 minutos por um automóvel acaba sendo feito em apenas 30 minutos de bicicleta", disse.

Além de ser mais eficaz quando há tráfego lento, a bicicleta não polui e melhora a saúde de seu usuário, que pratica um exercício físico. Para isso, porém, é preciso algumas alterações nas vias. Na Cidade do México foram criadas ciclovias, cicloestacionamentos e o programa Ecobici - a pessoa pode alugar diariamente uma bicicleta para trafegar de um ponto a outro da cidade após pagar uma anuidade. Há atualmente 90 cicloestações no município.

ESPAÇO LIVRE

Dr. Dirceu Rodrigues Alves Júnior



Até que idade podemos dirigir um veículo?

O Código Brasileiro de Trânsito não define idade limítrofe para a interrupção da atividade. Saber o momento de parar é essencial.

O Código Brasileiro de Trânsito prevê o início da concessão para a direção de veículos a partir dos 18 anos, mas nada define para a aposentadoria dessa concessão. Sabemos que à medida que passam os anos limitações vão aparecendo. Em média, a partir dos 60 anos começamos ter um declínio na execução de nossas atividades. Em alguns, esse declínio é lento e progressivo, em outros, temos acentuação muitas vezes brusca devida ao aparecimento de alguma doença. A direção veicular não é um procedimento tão simples, fácil como se imagina. É na realidade bastante complexa. Inicialmente podemos afirmar que depende de três funções básicas: a cognitiva que envolve raciocínio, entendimento, memória, comunicação, atenção, concentração, respostas imediatas; a motora responsável pela liberdade de movimentos, rapidez, força, agilidade, coordenação; a sensorial perceptiva onde se relaciona sensibilidade tátil, visão, audição e percepção.

Além de tudo isso, sabemos que existe uma grande repercussão dos fatores de risco presentes na direção

veicular, no meio ambiente e no estresse causado que atuam diretamente sobre o organismo causando distúrbios agudos e processos degenerativos. A complexidade da atividade leva-nos a entender que estão presentes as repercussões do organismo sobre a direção e da direção sobre o organismo. É na realidade um somatório de agressões de um e de outro lado.

Quando se é portador de doenças primárias como hipertensão arterial, diabetes, doenças osteoarticulares, distúrbio mental e emocional, doenças metabólicas e outras, certamente terão agudização desses processos, comprometendo as funções essenciais para a atividade.

Cada organismo é um organismo diferenciado. Nem todos apresentam os mesmos problemas de saúde, daí não termos no código de trânsito uma data definida para a interrupção da concessão. A única referência aos idosos (acima de 65 anos) é que seja feita avaliação médica a cada três anos, com o que não concordamos. Os processos degenerativos e a alternância de sinais e sintomas e mesmo do aparecimento súbito de doença é comum, o que nos leva a indicar exames periódicos a cada ano.

Temos observado que o próprio motorista muitas vezes ao perceber suas limitações passa a ter medo de

assumir a direção acabando por abandoná-la. Outras vezes vemos alguns com limitações, mas insistindo em manter-se em atividade. A família tem importância capital quando detecta alguma das alterações aqui descritas ou quando do surgimento de doença aguda ou crônica, impedindo o idoso de assumir a direção veicular.

Todos sabem que a direção veicular é uma necessidade para o idoso, tornando-o integrado à família, à sociedade e conectado com o mundo.

Estimular, deixá-lo motivado para a vida, soerguer o moral, incentivá-lo é uma necessidade real. As limitações levam a depressão que por sua vez acelera o processo degenerativo e gera desarmonia interna. Aí é o caos.

Torna-se de extrema importância lembrar que normalmente nessa faixa etária faz-se uso de algum medicamento, às vezes múltiplos e que podem ter repercussão quando na direção. O médico da família saberá orientar quando riscos houver, não só o idoso, a família e o médico que habilita e renova a Carteira Nacional de Habilitação.

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

Em 70% dos acidentes com motos, A CULPA É DO MOTOCICLISTA

A Organização Mundial da Saúde (OMS) está convencida de que os motociclistas são os principais responsáveis pelos acidentes. “Consideramos que 70% das causas [de acidente] são devidos a fatores humanos. E, agora, temos o problema das motocicletas: com o aumento da frota de motocicletas aumentou muito o número de acidentes devido à má condução do veículo”, disse Mercedes Maldonado, representante da OMS no Brasil.

O tema foi discutido no Fórum Paulista de Prevenção de Acidentes de Trânsito e Transportes, promovido pelo Conselho Estadual para Diminuição de Acidentes de Trânsito e Transportes (Cedatt), no último dia 24 de agosto.

Mercedes Maldonado apresentou números para mostrar que as principais causas de acidente de trânsito no Brasil são excesso de velocidade (26%), infraestrutura rodoviária (20%) e motocicletas (16%).

Segundo o presidente da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), Ailton Brasiliense, as maiores vítimas de acidentes de trânsito no Brasil ainda são os pedestres, mas os motociclistas já ocupam a segunda posição. “Metade das pessoas que morrem anualmente é pedestre. Em segundo lugar, e crescendo enormemente, estão os motociclistas. Há também uma questão que envolve o excesso de velocidade com ou sem álcool e a da má

O aumento do número de acidentes de trânsito envolvendo motocicletas no Brasil preocupa não só os órgãos de trânsito do país.

habilitação”, disse ele.

Já o presidente da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet), Mauro Ribeiro, alerta: “temos lugares no país onde 50% dos óbitos são de motociclistas”. Um dos problemas apontados por especialistas é o uso do chamado “corredor”, o espaço estreito entre uma faixa e outra da via. Brasiliense explicou que, ao usar o corredor para ultrapassar os carros, o motociclista deixa de ser visto por, pelo menos, um dos três espelhos retrovisores que o motorista de automóvel tem à disposição, “aumentando enormemente a possibilidade dele se acidentar”.

Segundo José Guedes Pereira, presidente do Sindicato das Auto Moto Escolas e Centro de Formação de Condutores no Estado de São Paulo, o elevado número de acidentes envolvendo motocicletas deve-se, principalmente, ao veto do artigo 56 do fato de o Código Nacional de Trânsito. O artigo proibia expressamente a circulação de



motocicletas nos corredores.

“Isso fez com que o motociclista mudasse o comportamento. Como temos as motos circulando muito entre os veículos, criamos uma situação de mobilidade diferente, de massa diferente e de velocidade diferente. Isso expõe uma situação de risco muito grande. Já estamos chegando a acidentes de moto com moto”, disse Ribeiro, que defende a proibição do tráfego de motos nos corredores.

Outro problema apontado no encontro é a má formação dos motociclistas. Segundo Wilson Kenji Yasuda, coordenador da Comissão de Segurança Viária da Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares (Abraciclo), uma pesquisa recente feita com acidentados no trânsito revelou que 70% dos motociclistas envolvidos em acidentes não tinham carteira de

habilitação.

Para reforçar a informação dada pelo representante da Abraciclo, o presidente do sindicato das motoescolas apresentou um dado preocupante: “Mais de 90% das pessoas que procuram uma autoescola para obter a carteira de moto já são motoqueiros, ou seja, aprenderam de alguma outra forma”, disse José Guedes Pereira.

Apesar da gravidade do problema, as políticas públicas que poderiam ajudar a reduzir os índices de acidentes envolvendo motocicletas esbarram na falta de informações confiáveis. Mauro Ribeiro, da Abramet, reclamou que não há dados anuais sobre acidentes de trânsito no país e os poucos números disponíveis não refletem a realidade do país, pois ignoram características particulares de cada região, de cada estado ou município, e nem levam em consideração o que causa os acidentes.

Ponte Hercílio Luz vai fazer mais do que enfeitar nossa paisagem. Em breve ela será 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

Colunistas de “o monatran”

ROBERTO ALVAREZ BENTES DE SÁ

Muito mais do que boa vontade



Página 3

JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS

Controle social do Poder



Página 5

ILDO RAIMUNDO ROSA

A “sensação” de Segurança



Página 7