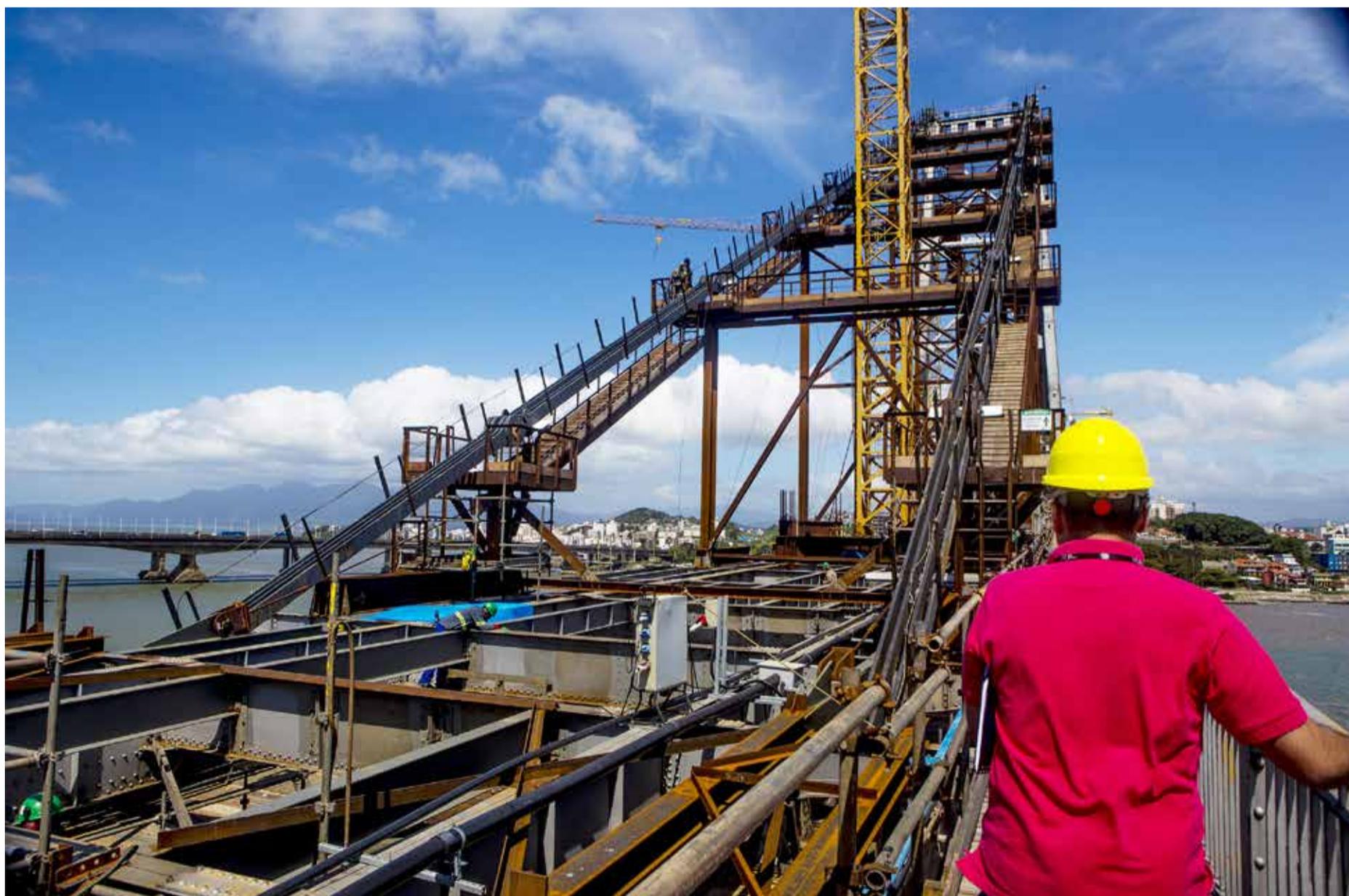


Multas podem
ser pagas com
cartão de débito
e/ou crédito

PÁGINA 4

MAIS DINHEIRO PARA A PONTE HERCÍLIO LUZ



*A Construtora portuguesa Teixeira Duarte pediu e o Governo atendeu:
mais R\$ 37 milhões de aditivo para a reforma da Ponte Hercílio Luz. (Editorial e página 8)*

KOERICH
Gente Nossa

A NÚMERO
1
EM MÓVEIS

SEJA CAUTELOSO NO TRÂNSITO.



PROIBIDO
ULTRAPASSAR



VELOCIDADE
MÁXIMA



RETORNO
PROIBIDO

EDITORIAL

Omissão e desrespeito

Nas últimas semanas, novidades escusas relacionadas ao andamento das obras de restauração da Ponte Hercílio Luz nos provocaram uma enorme indignação. Não bastasse a confirmação do aditivo de R\$ 37 milhões, uma desapropriação foi lançada à baila, como nova “responsável” pelo atraso nos trabalhos.

Com relação a mais este aditivo, o valor havia sido pedido pela construtora responsável, Teixeira Duarte, contratada em 2016, com dispensa de licitação, sob a justificativa de atender altera-

ções no projeto original e possibilitar a abertura de novas frentes de trabalho. Lamentavelmente, uma “estratégia” bastante comum na maioria das obras contratadas pelo poder público brasileiro. Todavia, resta sempre a dúvida de quantos aditivos ainda virão até a tão esperada conclusão dos trabalhos?

Entretanto, o que mais nos causou estranheza foi a “revelação” da necessidade de uma desapropriação crucial até mesmo para o estabelecimento de novos prazos para o término da restauração. Certamente, esta problemática já era

conhecida há muito tempo. Então, por que omitiram esta informação da sociedade? Por que marcaram duas datas para a entrega da restauração e, atualmente, não há previsão de conclusão?

Toda esta omissão dos fatos escancara um total desrespeito para com a sociedade, tão cansada de desculpas esfarrapadas, que simplesmente nem leva mais em consideração as promessas do poder público. Uma vergonha para o país, especialmente, para um Estado tão importante como

Santa Catarina.

Mais triste ainda, é perceber que o engodo não tem fim. Pois, até mesmo quando anunciada a decisão da justiça a favor do Deinfra (Departamento Estadual de Infraestrutura), autorizando a desapropriação do “domínio útil” do imóvel localizado na área continental da ponte, concedendo a chamada imissão de posse e ordenando a desocupação imediata do imóvel, ainda não foi definida uma nova data para a conclusão das obras de recuperação da

Ponte Hercílio Luz.

Ou seja, dá-nos a impressão que os responsáveis estão apenas a procura de uma nova desculpa para ludibriar a população, enquanto garganteiam informações megalomaniacas, totalmente fora da realidade, como a de que o processo de restauração é “testemunhado por engenheiros de todo planeta”, com o claro intuito de desviar o foco da sociedade para a evidente ineficiência do poder público. Um desrespeito para com todos nós.

O 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) 3223-4920 / 3204-9478
E-mail: jornal@monatran.org.br
Site: www.monatran.org.br

DIRETORIA EXECUTIVA:

Presidente:

Roberto Alvarez Bentes de Sá

Diretores:

Sergio Carlos Boabaid

Luiz Mario Bratti

Jorge Castro Reis Filho

Francisco José Mattos Mibielli

Presidente do Conselho Deliberativo

Alaor Francisco Tissot

Jornalista Responsável e diagramador:

Rogério Junkes - Registro Profissional nº 775 - DRT

Redatora:

Ellen Bruehmueller - Registro Profissional nº 139/MS - DRT

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.

NOTAS E
FLAGRANTES

Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br



MAU EXEMPLO

Para reforçar o que diz na imagem:



Ou seja, seu mau exemplo, provavelmente, será aprendido e replicado no futuro pelo cidadão em formação, sentado no banco de trás.

ARÁBIA SAUDITA

As mulheres da Arábia Saudita podem dirigir desde o dia 24 de junho. Até então, o governo não permitia que elas conduzissem carros. O país era o último a ter uma restrição do tipo.

Anunciada em setembro de 2017, esta decisão promovida pelo príncipe herdeiro Mohammad bin Salman faz parte de um amplo plano de modernização do país, e põe fim a uma proibição que se tornou símbolo do status de inferioridade que é dado às mulheres.

“É um passo importante e uma etapa essencial para a mobilidade das mulheres”, resumiu Hana al Jamri, autora de um livro que será publicado em breve sobre as mulheres no jornalismo na Arábia Saudita.

Ahmed Jadallah/Reuters





Tragédia inadmissível

Parece até história de ficção criada pelos estúdios de Hollywood, mas lamentavelmente trata-se da irresponsável realidade do trânsito brasileiro. De acordo com a Polícia Civil, o acidente que deixou cinco pessoas da mesma família mortas na BR-369, em Mamborê, no norte do Paraná, foi provocado por um racha entre cinco caminhões.

Para alguns, pode parecer apenas mais um número em meio às trágicas estatísticas de mortalidade no trânsito no país. Mas para nós, nos revolta a participação de cinco motoristas profissionais, que ao invés de darem o exemplo, tiraram a vida de cinco pessoas de uma mesma família, por razões repugnantemente banais.

Segundo a Polícia Rodoviária Federal (PRF), no dia 2 de julho, o condutor do caminhão estava ultrapassando em um lugar onde existe terceira faixa, quando invadiu a faixa contrária para não bater em outro caminhão que transitava na mesma direção. Com essa manobra, ele passou por cima do carro, matando todas as pessoas que estavam no automóvel: um homem de 34 anos, a esposa dele, de 30, e os filhos de 11, 9 e 4 anos. Enquanto o motorista do caminhão que provocou a batida não se feriu.

A Polícia Civil detalhou que após o acidente o motorista responsável pela batida informou pelo rádio aos outros três motoristas suspeitos o que ocorreu e eles voltaram para o local assim que ficaram sabendo da tragédia.

Embora os motoristas suspeitos tenham negado a prática de racha, “o excesso de velocidade dos quatro caminhões, os depoimentos de duas testemunhas que presenciaram a batida e a dinâmica do acidente, o caminhão invadiu a pista onde estava o carro, mesmo tendo a terceira faixa no sentido onde ele estava, indica a prática de racha na rodovia”, explicou o delegado Marcelo Trevisan.

Uma tragédia inadmissível, mas que é reflexo da cultura da certeza da impunidade em nosso país e que acabou bruscamente com os sonhos de mais uma família inocente.

Os condutores dos caminhões, com idades entre 29 e 38 anos, foram presos em flagrante pelo crime de racha com resultado morte, com pena que pode variar de 5 a 10 anos. E um quinto suspeito ainda é procurado pela polícia. Mas o fato é que tememos que a justiça amoleça mais uma vez, como já é de costume, ajudando a perpetuar os maus exemplos no trânsito nosso de cada dia.



8 ANOS DE SAUDADE

A atriz e apresentadora Cissa Guimarães fez um post no Instagram no último dia 20 de julho, para homenagear o filho Rafael Mascarenhas, que morreu há oito anos depois de ser atropelado por Rafael Bussanra dentro do Túnel Acústico, na zona sul do Rio de Janeiro. Mascarenhas andava de skate quando foi atingido pelo carro de Bussanra, que estava em alta velocidade.

“Hoje, há oito anos, mataram meu filho Rafael. Não! Não mataram. Não mataram meu filho nunca, porque ninguém nunca conseguirá matar um filho meu. Rafael hoje celebra 8 anos de sua passagem para uma Luz muito maior, uma Luz infinita. Oito representa infinito, eternidade e potencial divino. Recriação. Hoje celebramos 8 anos de eternidade de sua Sagrada Missão”, escreveu a apresentadora.

DEFESA DE PIZZOLATTI

Como já era de se esperar, o advogado do ex-deputado federal João Pizzolatti encaminhou ao juiz da 1ª Vara Criminal de Blumenau um documento onde afirma que o ex-parlamentar estava sob efeito de forte medicação no momento em que se envolveu no acidente de trânsito na rodovia Werner Duwe, em dezembro passado, reivindicando que a “conduta se amolda ao crime de lesões corporais culposas” e não tentativa de homicídio, como sustenta o Ministério Público.

Com a entrega da defesa prévia, o processo pode seguir seu curso normal, visto que estava parado há quase quatro meses porque o oficial de Justiça não conseguia notificar Pizzolatti.

Todavia, vale lembrar que, em um vídeo feito por uma pessoa que estava no local do acidente, Pizzolatti admite ter ingerido álcool antes de dirigir.



REVOLTANTE: Como tolerar uma pessoa dirigir seu veículo com um cão no colo? Cena flagrada na tarde do dia 22/07 em Balneário Camboriú/SC.

Denatran divulga lista de fabricantes de placas de veículos padrão Mercosul

O Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) publicou no dia 2 de julho, no Diário Oficial da União, as primeiras oito portarias de credenciamento de fabricantes e estampadores de placas de identificação veicular.

Assinados pelo presidente do órgão vinculado ao Ministério das Cidades, as habilitações das empresas começam a ser divulgadas quase dois meses após o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) ter publicado a resolução que regulamenta a produção das placas de identificação dos veículos brasileiros conforme o padrão dos países do Mercosul.

A Resolução 733/2018, do Contran, estabelece que, até 1º de dezembro deste ano, as novas placas deverão ser instaladas nos novos veículos que forem registrados; que estejam em processo de transferência de município ou de proprietário ou quando houver a necessidade de substituição das placas por quaisquer outros motivos. Os preços das placas serão definidos pelos fabricantes credenciados, que serão responsáveis pela produção, logística, gerenciamento informatizado, distribuição

e estampagem das placas veiculares.

A troca é opcional para os veículos já emplacados, mas a resolução do Contran permite aos proprietários destes veículos as substituírem, mantendo os números originais no cadastro. A previsão é que toda a frota nacional esteja emplacada com o novo modelo até o fim de 2023.

Segundo o Denatran, mais de 100 empresas de todo o Brasil já deram entrada nos seus processos de credenciamento. Das oito primeiras empresas habilitadas, duas são do Rio Grande do Sul: a Rio-Grandense Indústria e Comércio, da cidade de Taquara, e a Nair M.Z. Rodrigues & Cia, de Passo Fundo.

Ainda na região Sul, foi credenciada uma empresa instalada em Joinville (SC), a Blanks Comércio de Placas. As outras cinco habilitadas funcionam no Rio de Janeiro (Utsch do Brasil); Goiânia (Goiânia Placas); São Francisco do Guaporé (RO – KL Placas); Santana do Parnaíba (SP – Centersystem Indústria e Comércio) e em São José da Lapa (MG – Promac Industrial e Produtos de Metais).

O credenciamento para

estampar as placas de identificação veicular tem validade de quatro anos, mas as empresas de Goiânia, Passo Fundo e Rondônia foram habilitadas em caráter “precário”, tendo 24 horas a partir da publicação da portaria no Diário Oficial para comprovar estarem aptas a produzir as placas conforme as normas exigidas. A não apresentação da documentação no prazo acarretará na revogação do credenciamento.

A substituição das placas se aplica a todos os tipos de veículo, incluindo reboques, semirreboques, motocicletas, triciclos, motonetas, ciclo elétricos, quadriciclos, ciclomotores, tratores e guindastes, que serão identificados por uma única placa, instalada na parte traseira.

As novas placas são revestidas com película retrorrefletiva e têm fundo branco com margem superior azul. Além de estampar a bandeira brasileira com o símbolo do Mercosul, o novo modelo mantém os atuais sete caracteres alfanúmericos e apresenta ainda Quick Response Code (QRCode) e número de ID (identity, palavra inglesa que significa “identidade”) único para coibir fraudes.



Multas podem ser pagas com cartão de débito e/ou crédito

Quase dois meses após suspender a Portaria 53/18, por solicitação dos Departamentos Estaduais de Trânsito, através da Associação Nacional dos DETRANs (AND), o Contran publicou a Res.736/18 que estabelece e normatiza os procedimentos para a aplicação das multas por infrações, a arrecadação e o repasse dos valores arrecadados, para dispor sobre o pagamento parcelado de multas de trânsito.

A regra tem por objetivo aperfeiçoar e modernizar a forma de pagamento das multas de trânsito e demais débitos relativos ao veículo, além de considerar a necessidade de adotar procedimento de credenciamento junto ao Órgão Máximo Executivo de Trânsito da União, inibindo eventuais conflitos e incompatibilidades sistêmicas entre os órgãos e entidades integrantes do Sistema Nacional de Trânsito.

A norma altera a Res. 619/16 e autoriza que todos os órgãos e entidades executivos de trânsito, integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, firmem acordos de parcerias técnico-operacionais para viabilizar o pagamento de multas de trânsito e demais débitos relativos ao veículo com cartões de débito ou crédito, disponibilizando aos infratores ou proprietários de veículos alternativas para quitar seus débitos à vista ou em parcelas mensais, com a imediata regularização da situação do veículo. Para isso, o órgão deve solicitar antes a autorização do Denatran, que ficará responsável por autorizar e fiscalizar as operações

dos órgãos de trânsito que adotarem essa modalidade de pagamento das multas de trânsito, bem como para credenciar as empresas.

Conforme a Resolução 736/18, os encargos e eventuais diferenças de valores a serem cobrados por conta do parcelamento via cartão de crédito ficam a cargo do titular do cartão de crédito que aderir a essa modalidade de pagamento.

CRENCIAMENTO

As empresas credenciadoras (adquirentes), subcredenciadora (subadquirentes) ou facilitadoras para processar as operações e os respectivos pagamentos deverão estar previamente credenciadas pelo DENATRAN e serem autorizadas, por instituição credenciadora supervisionada pelo Banco Central do Brasil, a processar pagamentos, inclusive parcelados, mediante uso de cartões de débito e crédito normalmente aceitos no mercado, sem restrição de bandeiras, e apresentar ao interessado os planos de pagamento dos débitos em aberto, possibilitando ao titular do cartão conhecer previamente os custos adicionais de cada forma de pagamento e decidir pela opção que melhor atenda às suas necessidades.

COMO IRÁ FUNCIONAR

O sistema deve possibilitar aos proprietários de veículos as opções de pagamento à vista ou em parcelas mensais, com a garantia de imediata regularização da situação de seu veículo, não precisando esperar até a última parcela. Segundo o Denatran, essa medida ajudará a diminuir a inadimplência.



- | | |
|----------------------------|---|
| 1. Emblema do Mercosul | 6. Hot Stamp Personalizado |
| 2. Nome do País | 7. Ondas Sinusoidais |
| 3. Bandeira do País | 8. Domicilio de Registro (UF - Município) |
| 4. Faixa Holográfica | 9. Marca D'água |
| 5. Código Bidimensional 2D | |



JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS*

O FUTURO NA PONTA DO DEDO

A sociedade brasileira assiste estarelecida o que está ocorrendo no Brasil onde, apesar da Lava Jato, a corrupção continua correndo leve e cada vez mais solta.

O resultado de tamanha roubalheira é percebido a olho nu. Não é necessário ser especialista para verificar o que se passa com a educação, a saúde, a segurança pública, o transporte e por aí à fora. Considerando as conhecidas exceções à regra, é uma vergonha, o que os chamados *donos do poder*, de todas as cores e bandeiras fazem com o Brasil.

Destaca-se entre os problemas brasileiros a violência no trânsito, que interrompe vidas e sonhos, principalmente de jovens. Estes na garupa de suas motos tentam sobreviver em um país, onde a qualidade do ensino mais afasta do que retém os alunos em sala de aula. O caminho que seguem são às ruas, o tráfico e as celas das prisões. Quando escapam de tudo isso, compram suas motos em longas prestações, são devorados por trabalhos insanos que colocam suas vidas em risco a cada quilômetro rodado.

Assim como a maioria das questões brasileiras, a violência nas ruas vincula-se obrigatoriamente à carteira escolar. É um simplismo admitir que a educação no trânsito ou medidas técnicas e fiscalizadoras, por si só, reduziriam os níveis de sinistralidade.

Acredita-se que só a formação escolar sistemática e contínua será

capaz de diminuir os índices alarmantes de analfabetos funcionais, estes sim responsáveis pela maioria dos acidentes que ocorrem nas vias urbanas e nas rodovias do país.

Fundamental grifar que a Escola pode diminuir a violência. Certamente não é a que ensina apenas as primeiras letras e as contas de somar e dividir, ou que faz de seus professores pregadores ideológicos. É necessária uma Escola que ensine a pensar, raciocinar, calcular, interagir, respeitar e que complemente e amplie a educação moral e cívica que se espera já venha das famílias.

O acidente é multifacetado, no caso do acidente rodoviário a presença do caminhão é prevalente, uma vez que compõe a maioria dos eventos dessa natureza.

Isso se deve ao fato da carga ser majoritariamente transportada pelo modal rodoviário. Para se ter uma ideia, o arroz produzido em Rio Grande, no extremo sul, é levado no *lombo* do caminhão para o porto de Recife. Isso chega a inviabilizar o produto nacional que perde competitividade para similares produzidos em outras partes do Mundo. Tal fato se repete com vários outros produtos que poderiam utilizar ferrovias e hidrovias, barateando fretes e consequentemente diminuindo as fatalidades rodoviárias.

Entretanto, no Brasil a navegação de cabotagem – costeira – foi

praticamente abandonada. A malha ferroviária *produtiva* é a mesma do Império. Atualmente possui 30.129 km de extensão, um terço aproveitada transportando minério e os demais subutilizados.

No Império, nos anos 1800, a linha férrea tinha um terço da extensão atual, mas sua ocupação era equivalente. O setor cresceu pouco se comparado com a malha ferroviária americana, que é dez vezes maior. Segundo especialistas do setor, a eficiência da multimodalidade só virá com 52 mil km de ferrovias interligadas a portos, rodovias e hidrovias.

Educação e Logística são investimentos no futuro, não são coisas para qualquer um, mas uma obra para Estadistas, alguém que não pense apenas nas próximas eleições, mas sim nas próximas gerações, sem se esquecer da atual.

Profundas mudanças estruturais e não pequenas maquiagens poderão melhorar e mesmo salvar vidas no trânsito.

Tudo isso pode mudar. Em outubro o poder estará na ponta de seu dedo, ajude a *Lavar o Brasil a Jato*.

* Doutor em Ciências Humanas e Mestre em História Econômica pela USP, criou e coordenou o Programa PARE do Ministério dos Transportes, foi Diretor do Departamento Nacional de Trânsito – Denatran, Secretário-Executivo do Gerat da Casa Civil da Presidência da República, Doutor Honoris Causa pela Faculdade de Ciências Sociais de Florianópolis – Cesusc, Two Flags Post – Publisher & Editor-in-Chief.

CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO (LEI Nº 9.503, DE 1997)

CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

Art. 225. Deixar de sinalizar a via, de forma a prevenir os demais condutores e, à noite, não manter acesas as luzes externas ou omitir-se quanto a providências necessárias para tornar visível o local, quando:
I - tiver de remover o veículo da pista de rolamento ou permanecer no acostamento;
II - a carga for derramada sobre a via e não puder ser retirada imediatamente:
Infração - grave;
Penalidade - multa.



Resolução para multar pedestres e ciclistas pode ficar só no papel

O Denatran, por meio do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), regulamentou a Resolução 706/2017, que prevê multas para pedestres que fiquem no meio da rua ou atravessarem fora da faixa, da passarela ou passagem subterrânea, e para ciclistas que conduzam onde não seja permitida a circulação ou guiem de forma agressiva, conforme consta no artigo 247 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Inicialmente, a medida entraria em vigor em abril deste ano, mas foi novamente adiada, e agora está prevista para 1º de março de 2019. O valor da multa ao infrator é de R\$ 44,19. A mesma autuação vale para quem utilizar as vias sem autorização para festas, práticas esportivas, desfiles ou atividades que prejudiquem o trânsito.

Todas essas infrações estão previstas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), desde 1997, mas nunca foram colocadas em prática porque não havia regulamentação de como seriam feitas. O objetivo da resolução e da legislação é a diminuição de incidentes de trânsito envolvendo pedestres e ciclistas. De acordo com Relatório da Organização Nacional da Segurança Viária (ONSV), esses usuários das vias públicas, ao lado dos motociclistas, são os personagens mais vulneráveis do trânsito. Em todo o mundo, os pedestres respondem por 22% das mortes em ruas e rodovias, e os ciclistas por 5%. No Brasil, segundo o mesmo relatório, os índices também são alarmantes: pedestres totalizam 25,4% das vítimas fatais em acidentes viários.

No entanto, por conta da dificuldade na fiscalização, a resolução tende a ficar no papel, na opinião do espe-



cialista em direito de trânsito e comentarista do CTB Digital, Julyver Modesto de Araujo. Segundo ele, todo o sistema de aplicação e processamento de multas de trânsito pressupõe a existência de um registro de veículo, para que nele sejam lançadas as correspondentes autuações por atos cometidos pelo proprietário ou condutor. “No caso das bicicletas, a questão já poderia ser resolvida, a depender do interesse de cada município, posto que o CTB admite a possibilidade de exigir o registro e o licenciamento de veículos de propulsão humana, conforme lei municipal do local de residência do proprietário, prevista no artigo 129”, diz Araujo.

A novidade, para o especialista, é a inserção dos pedestres no sistema de multas. O CONTRAN estabelece a obrigatoriedade da abordagem para qualificar o infrator. A exigência expõe a dificuldade desse tipo de fiscalização, especialmente

quando vários infratores forem flagrados ao mesmo tempo, atravessando fora da faixa, por exemplo.

“A própria presença do agente de trânsito ocasionará a evasão daqueles que não querem ser penalizados. Além disso, a necessidade de anotação do documento de identificação do infrator ensinará problemas quando o autuado não se apresentar ao agente de trânsito, seja pela recusa em fornecer as cédulas ou por não portar os registros naquela ocasião”, observa.

PUNIÇÃO NÃO É O CAMINHO PARA MUDANÇA DE COMPORTAMENTO

Ordeli Savedra Gomes, Tenente Coronel da Reserva da Brigada Militar/RS e especialista em gestão e legislação de trânsito, acredita que o investimento em educação é ainda a principal ferramenta para mudar a realidade do trânsito brasileiro – considerado como um problema

de saúde pública em razão das despesas geradas pelos sinistros aos cofres públicos, além do grande número de vítimas.

“Se investíssemos na educação para o trânsito, desde a pré-escola até o ensino superior, teríamos mudanças efetivas. Se os governos federal, estadual e municipal fizessem cada um a sua parte, teríamos condutores, passageiros, ciclistas e pedestres melhores. O caminho é educar as crianças para que sejam pedestres conscientes, e não puni-los, no futuro, por atravessarem fora da faixa. Não há curso de formação para o pedestre, apenas para o condutor, e quem disse que meu filho vai querer ter um carro no futuro?”, desabafa Gomes.

Ciente da importância da educação, o MONATRAN – Movimento Nacional de Educação no Trânsito, há 20 anos, vem desenvolvendo materiais como jogos e cartilhas, com o objetivo de ensinar atitudes corretas

no trânsito, para crianças e adultos. “Temos enviado materiais gratuitos para todo país, pois acreditamos que somente com a formação consciente de novas gerações, poderemos ter um futuro mais humano e civilizado no trânsito”, acrescentou o presidente da entidade, Roberto Bentes, destacando que novos pedidos podem ser efetuados pelo e-mail contato@monatran.org.br

Gomes destaca ainda que o Tribunal de Contas da União Federal observou, nos últimos cinco anos, que a verba que vai para o Denatran, para o Fundo Nacional de Segurança e Educação para o Trânsito, é muito pequena. “É uma situação triste. O artigo 320 do CTB determina que 5% do valor das multas de trânsito arrecadadas seja depositado, mensalmente, na conta do Fundo, para criação de projetos voltados à educação e segurança do trânsito, mas a legislação não é respeitada”, ressalta Gomes.



DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*

Sono e direção veicular

Nunca acreditamos em fatalidades, mas precisamos aceitar que as funções e alterações orgânicas são capazes de repercutir e nos levar a situações de alto risco.

O sono é uma necessidade básica do organismo. Deixar de dormir ou dormir poucas horas não recompõe o desgaste proporcionado pelo dia de atividades.

Dormimos um terço da vida. Exemplificando, um indivíduo com 75 anos dormiu 25 anos de sua vida. Caso isso não aconteça, teremos um processo de envelhecimento acelerado e redução dos anos de vida.

O sono apresenta duas fases, a REM e NÃO REM, o que significa respectivamente movimento rápido dos olhos e movimento lento. 25% do sono é REM, é a fase que sonhamos e lembramos os sonhos. 75% é NREM, quando não lembramos os sonhos.

Na fase REM o organismo libera hormônio do crescimento e ocorre recuperação mental. Na NREM acontece o equilíbrio do estado imunológico, hormonal e recomposição dos neurotransmissores.

Então podemos afirmar que o sono é uma necessidade primordial para

termos uma boa qualidade de vida. Em média, são necessárias sete a oito horas de sono noturno. Observe estou falando em sono noturno. Durante o dia, uma série de fatores traz transtorno para uma boa higiene do sono. O calor, barulho, luminosidade, limpeza da casa, crianças brincando e outros fatos concorrem para alterar o ciclo do sono. O sono é interrompido a cada momento e até reduzido para quatro a cinco horas por dia. Nessas condições, o indivíduo retorna ao trabalho não recuperado por estar privado do sono, em consequência terá uma direção insegura porque terá a atenção, concentração, raciocínio, vigília, percepção, respostas motoras comprometidas.

É comum termos motoristas e moto-fretistas comprometidos com a segurança em função de excesso de horas trabalhadas e por estarem privados do sono.

O sono aparece a cada doze horas devido à produção de um hormônio (melatonina). Os picos maiores desse hormônio são entre duas e três horas da manhã e quatorze e quinze horas do dia.

O dormir mal reduz em 50% a concentração, produção e qualidade do que estamos a fazer.

Segundo dados estatísticos:

56% têm microcochilos durante o

trabalho

42% são privados do sono
Entre as causas de acidentes:
42% são causados pelo sono
18% pela fadiga

Após alimentação, os carboidratos estimulam também a liberação daquele hormônio e é por isso que percebemos torpor, sonolência pós alimentar.

Vários medicamentos podem levar a essa condição de torpor e sonolência, por isso, devemos ter muita cautela na automedicação.

Dormir bem exige:

- quarto com no máximo dois leitos
- silêncio
- penumbra
- bem ventilado
- sem circulação de pessoas

Conclusão:

Dormir oito horas por noite, ter um bom café da manhã e em seguida assumir a direção veicular é um procedimento que trará mais segurança e melhor qualidade de vida no trabalho.

* Dr. Dirceu Rodrigues Alves Júnior é Diretor de Comunicação e do Departamento de Medicina de Tráfego Ocupacional da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET) e membro efetivo do Conselho Deliberativo do Monatran - Movimento Nacional de Educação no Trânsito.

Contran deve regulamentar profissão de despachante ainda neste ano

Entre setembro e outubro deste ano, o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) vai emitir uma resolução para regulamentar a profissão de despachante. O anúncio foi feito no dia 11 de julho, pelo diretor do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), Maurício Pereira, em audiência promovida pela Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados.

Despachante é o profissional que encaminha e faz tramitar papéis junto a repartições públicas, especialmente para obtenção de registros e licenças.

O presidente do Conselho Nacional dos Despachantes Do-

cumentalistas do Brasil, Gilberto Alvim, afirmou que a ausência de regulamentação gera insegurança. "Cada estado, cada governo pensa de uma maneira. Às vezes, temos dificuldade de ter um diálogo com os detrans. Eles acham que falta uma norma para que deem mais espaço aos despachantes."

Maurício Pereira concordou que, com a regulamentação da atividade, o serviço prestado à população se tornará mais seguro. O diretor do Denatran explicou que existe dificuldade de acesso e do exercício regular do ofício do despachante em alguns locais do País, enquanto em outros há o reconhecimento pleno da profissão.



"Seria leviano citar um ou outro estado neste momento, já que são apontadas dificuldades em inúmeras localidades. Nosso intuito é efetivamente acabar com esses empecilhos", declarou

LEGISLAÇÃO

A resolução do Contran não vai alterar o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97), algo que só seria possível por meio de uma lei.

Tramita na Câmara um projeto (apensado ao PL 8085/14) que inclui o despachante no código, mas a resolução, lembrou o deputado Hugo Leal (PSD-RJ), cumpriria a função de regulamentar a profissão.

Na avaliação do parlamentar, que foi um dos solicitaram a audiência pública, a lei seria algo complementar: "É a cereja do bolo. Um detalhe especial, porém não há

necessidade. Já existe legislação".

Uma lei de 2002 (10.602/02) criou o Conselho Federal dos Despachantes Documentalistas do Brasil, com função de fiscalizar e estabelecer normas para a atividade. A minuta da resolução do Contran que regulamenta a atividade de despachante será analisada pela Advocacia-Geral da União (AGU) antes de ser votada pelo conselho de trânsito.

PONTE HERCÍLIO LUZ

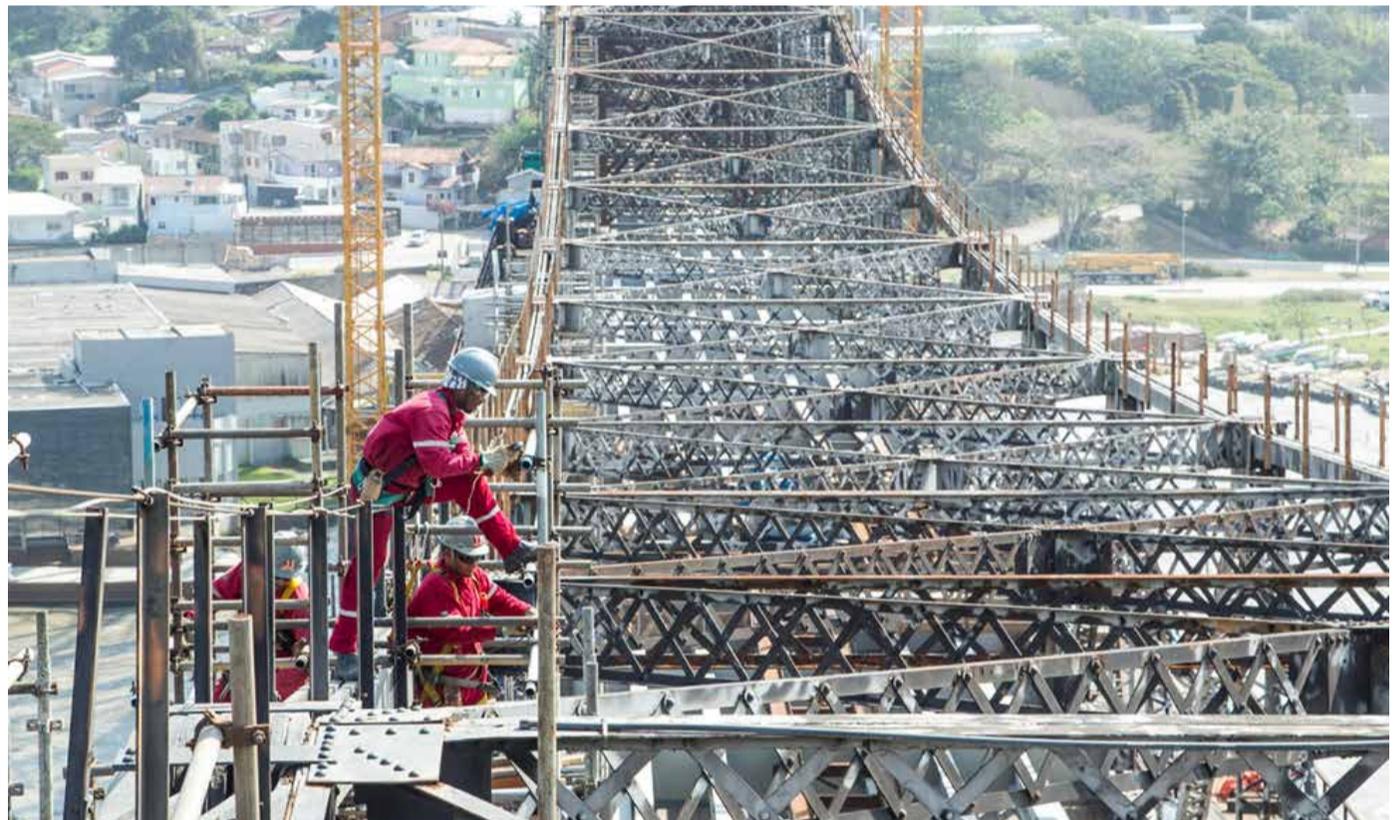
Reforma tem aditivo de R\$ 37 milhões e entrega da obra segue sem prazo

A reforma da Ponte Hercílio Luz, em Florianópolis, recebeu aditivo de R\$ 37 milhões, informou o governo do estado no dia 26 de junho. O valor havia sido pedido pela construtora responsável, Teixeira Duarte, sob a justificativa de atender alterações no projeto original e possibilitar a abertura de novas frentes de trabalho.

A empresa foi contratada em 2016, com dispensa de licitação. O prazo inicial da entrega da restauração era outubro deste ano, depois foi adiado para dezembro e, atualmente, não há previsão de conclusão.

Conforme a Secretaria de Estado da Infraestrutura, o valor total da obra, já com o último aditivo, é de R\$ 311.839.398,87. Até maio, haviam sido executados R\$ 191.346.227,75.

Na parte da estrutura que fica no Continente, foi iniciada a retirada do bloco de concreto que sustenta as barras de olhal. Além disso, o último obstáculo físico para conclusão das obras de recuperação da Ponte Hercílio Luz deve ser vencido ainda no mês de julho, visto que no dia 11 de julho, o juiz federal Diógenes Tarcísio Marcelino Teixeira, da 3ª Vara, despachou favoravelmente ao Deinfra (Departamento Estadual de Infraestrutura) autorizando a desapropriação do “domínio útil” de um imóvel localizado na área continental da ponte. O magistrado concedeu a chamada imissão de posse, ordenando a desocupação imediata do imóvel, onde está localizada parte do bloco de concreto que sustenta as barras de olhal.



Ainda assim, não existe um novo prazo de entrega. A expectativa é que após a liberação do imóvel deverá haver pelo menos mais 12 meses de trabalho.

Andamento da obra

Atualmente, é realizada a colocação do piso final da pista sobre o viaduto, na parte insular, local por onde vão passar os veículos. A implantação das barras de olhal também está em andamento. Os trabalhos começaram em março deste ano e já foram trocadas 120 barras, de um total de 360.

A instalação dos montantes e dos contraventamentos, estruturas que fa-

zem parte da treliça e atuam para manter a forma retangular da viga de rigidez, seguem em andamento.

A ponte deve receber 2 mil toneladas de metal novo, o que representa aproximadamente 40% da atual estrutura.

A ponte

A Ponte Hercílio Luz demorou um ano e meio para ser construída e foi inaugurada, com liberação para o trânsito, em 13 de maio de 1926. A estrutura tem 821 metros, formada pelos viadutos de acesso do Continente, com 222,5 metros e da Ilha de Santa Catarina, com 259 metros, e pelo vão central pênsil

com extensão de 339,5 metros.

A altura das torres principais é de 74,21 metros e a altura do vão pênsil em relação ao nível de maré média é de 30,86 metros. A estrutura de aço tem peso aproximado de 5 mil toneladas.

Reforma

A ponte foi interditada em 1991 por má conservação e, nos anos seguintes, passou por manutenção. O primeiro contrato de recuperação foi assinado em 2006 e, desde então, outras empresas assumiram e abandonaram a obra. Em abril de 2015, a reforma voltou a ser tocada.

Lançado edital de serviço de locação de bicicletas compartilhadas

A Prefeitura de Florianópolis lançou, no dia 12 de julho, o edital para empresas interessadas em oferecer o serviço de locação de bicicletas compartilhadas. O edital foi estudado por técnicos do município para que fosse mais atrativo para empresas interessadas em explorar o serviço na cidade, já que administrações anteriores já haviam tentado licitar o objeto e não houve interessados.

Agora, quem vencer o processo licitatório na modalidade concorrência, tipo técnica e preço, vai poder utilizar toda a estrutura de estações e bici-

cletas, por exemplo, para fazer publicidade. O edital salienta que a concessão da exploração deste serviço de transporte - tido como o de menor emissão de carbono, e, portanto, uma solução sustentável - abrange a execução de serviços de implantação, manutenção, operação e melhorias da referida atividade, compreendendo pontos de aluguel, estações, suportes e bicicletas.

Implantação

O projeto prevê, em um primeiro momento, a implantação de 25 estações, 15 voltadas ao público adulto, e 10 mistas,



para serem compartilhadas por adultos e crianças. Ao todo serão 300 bicicletas, 250 para

uso adulto e 50 infantis. Cada estação, por sua vez, contará com, no mínimo, 10 bicicletas

e 15 suportes para “estacionamentos” dos veículos.

A ideia é que, inicialmente, três áreas da cidade sejam contempladas com o serviço: a região central e a Baía do Itacorubi (abrangendo os bairros Santa Mônica, Itacorubi, Córrego Grande e Trindade), Beira-Mar Continental e Coqueiros.

Empresas interessadas em participar do processo licitatório aberto têm até às 13h50 do dia 28 de agosto para apresentar suas propostas, sendo que os envelopes serão abertos às 14h do mesmo dia.

foto/divulgação: PMF



MAIO AMARELO ganha selo comemorativo

O Departamento de Edificações e Estradas de Rodagem do Estado de Minas Gerais (DEER-MG), em conjunto com os Correios, lançou em maio um selo comemorativo em alusão ao Movimento Maio Amarelo. Com o mote “Nós somos o trânsito”, referente à edição de 2018 do movimento, o selo marca, segundo o DEER-MG o trabalho do OBSERVATÓRIO em prol de um trânsito mais humano e seguro.

Rodovias em boas condições também podem levar a acidentes mais graves

Quanto melhor é a condição de infraestrutura das rodovias federais brasileiras, maior é a gravidade dos acidentes de trânsito. É o que aponta o estudo feito pelo OBSERVATÓRIO Nacional de Segurança Viária que levou em consideração a pesquisa da CNT (Confederação Nacional do Transporte), intitulada “Acidentes Rodoviários e Infraestrutura”. O comparativo feito pelo OBSERVATÓRIO foi pauta de reportagens veiculadas pela imprensa nacional. Segundo o OBSERVATÓRIO, quanto melhores as condições do pavimento, maior a gravidade dos acidentes, já que melhores pavimentos induzem a velocidade mais elevadas, as quais, por sua vez, são fatores determinantes para a gravidade dos acidentes. Dessa forma, reforça-se a importância da presença de dispositivos de fiscalização de velocidade e a inclusão de novos

procedimentos para tal tarefa, como, por exemplo, a regulamentação da fiscalização por trecho (em que a velocidade é estabelecida com base no tempo gasto entre dois pontos de controle). Dessa forma, a melhoria das condições do pavimento deve vir acompanhadas de medidas de controle da velocidade.

Para o OBSERVATÓRIO os dados apresentados podem auxiliar na busca de medidas que podem ser adotadas em favor de um trânsito mais seguro nas rodovias federais. Ainda que haja a necessidade de pesquisas complementares para reforçar as hipóteses levantadas, algumas considerações importantes no âmbito das intervenções no sistema viário podem ser listadas:

- Medidas de melhoria das condições do pavimento, que beneficiam a fluidez das vias, DEVEM ser acompanhadas de melhorias



José Aurélio Ramalho, diretor presidente do Observatório Nacional de Segurança Viária

na sinalização, pois o estímulo ao aumento da velocidade deve ser compensado por meio de uma melhor comunicação entre a via e o condutor;

- Medidas de melhoria das condições do pavimento, DEVEM ser acompanhadas de um rígido controle do cum-

primento da velocidade regulamentar – fiscalização eletrônica e necessidades de homologação e implantação de tecnologias mais abrangentes (como a fiscalização por trecho, por exemplo);

- Dispositivos de contenção viária adequados (barreiras de concreto e defensas metálicas)

criam condições para que a rodovia “PERDOE” os erros dos condutores, reduzindo a gravidade dos acidentes com perda de controle nos casos em que o ambiente da lateral da via representa um risco (presença de objetos rígidos e elevadas declividades, por exemplo).



Mantida decisão que amplia distância para veículos de passeio trafegarem em faixas exclusivas para ônibus em Fortaleza (CE)

A presidente do Supremo Tribunal Federal (STF), ministra Cármen Lúcia, manteve liminar deferida pela Justiça estadual do Ceará que ampliou de 100 para 200 metros a distância que veículos de passeio podem trafegar nos corredores exclusivos para ônibus em Fortaleza. Ao indeferir a Suspensão de Liminar (SL) 1165, a ministra destacou que o Município de Fortaleza não comprovou que a decisão questionada represente ofensa a princípios constitucionais ou potencial risco de lesão à ordem social e administrativa.

De acordo com os autos, em maio de 2015, o juízo da 12ª Vara de Fazenda Pública de Fortaleza (CE) deferiu liminar em ação civil pública para, entre outros pontos, determinar o aumento da distância que os veículos de passeio podem trafegar na faixa exclusiva para ônibus. Segundo a decisão, a ampliação deve se manter até a realização de perícia para determinar a distância tecni-

camente viável. A decisão de primeira instância foi mantida pelo Tribunal de Justiça do Ceará (TJ-CE).

No STF, o município alegou que a manutenção da liminar acarretaria risco de lesão à ordem social e à ordem administrativa e sério risco ao interesse público e da coletividade, além de violação ao princípio constitucional da separação dos Poderes. Argumentou ainda que a utilização das faixas exclusivas fica desnaturada com o aumento da permissão para entrada de carros particulares, pois quantos mais carros em seu espaço, por mais tempo e distância, menor é a velocidade dos coletivos.

Decisão

A ministra explicou que, na suspensão de liminar, não é analisado o mérito da ação que tramita na origem, mas a potencialidade lesiva do ato decisório em razão dos interesses públicos relevantes. No caso dos autos, explicou, não se observa o risco de lesão, uma vez que a liminar se



limitou a ampliar a distância máxima admitida o tráfego de carros de passeio em corredores exclusivos de ônibus até a realização de perícia técnica que definiria, com maior precisão, a distância a ser admitida.

De acordo com a presidente do STF, o período de três anos decorrido entre a liminar deferida pela Justiça cearense e o ajuizamento do

pedido no STF é fato que afasta a pretensão jurídica formulada pelo município. Além disso, “o requerente não demonstrou que a ampliação daqueles limites importaria grave prejuízo à mobilidade urbana ou incremento do número de acidentes de trânsito, acentuando o risco à incolumidade da população local”, assinalou.

Ainda segundo a ministra

Cármen Lúcia, a irresignação da Prefeitura de Fortaleza consiste unicamente na alegação genérica de potencial abalo ao princípio da separação dos Poderes e da suposta contrariedade ao direito da população ao transporte público, sem, contudo, demonstrar ou quantificar com dados concretos a repercussão na fluidez de trânsito no município.

Ministra rejeita HC de condenado pela morte de criança

A ministra Rosa Weber, do Supremo Tribunal Federal (STF), negou seguimento (julgou inviável) ao Habeas Corpus (HC) 134965, no qual a defesa do advogado Álvaro José de Moura Ferro, condenado a sete anos de reclusão em regime inicial semiaberto pela prática do crime de homicídio na condução de veículo automotor, buscava a nulidade do julgamento pelo Tribunal do Júri.

Segundo os autos, em março de 1998, numa estrada de Florianópolis (SC), o advogado dirigia seu veículo em velocidade incompatível com a via, efetuando ultrapassagens perigosas e em local proibido. Ao fazer uma ultrapassagem, chocou-se com uma motocicleta que transitava no sentido contrário da pista. Para não colidir com o automóvel, o



MINISTRA ROSA WEBER

condutor da moto desviou, mas acabou por atropelar e matar uma criança de dez anos.

Condenado pelo júri à pena nove anos de reclusão, em regime inicial fechado, o advogado teve a pena redimensionada no julgamento de apelação pelo Tribunal de Justiça de Santa Catarina. O STJ negou recurso especial apresentado

pela defesa.

No STF, a defesa buscava a nulidade do júri sustentando que a condenação foi manifestamente contrária às provas dos autos. A argumentação também apontou violação do devido processo legal, deficiência nos quesitos formulados e ofensa ao contraditório e à ampla defesa.

DECISÃO

De acordo com a ministra Rosa Weber, a decisão do STJ transitou em julgado em abril de 2016 e o HC foi protocolado no STF em junho daquele ano, o que revela a pretensão de se valer do habeas corpus como substitutivo da revisão criminal. “A jurisprudência desta Suprema Corte sedimentou o entendimento no sentido da inviabilidade de utilização do writ como substitutivo de revisão criminal”, disse. A relatora frisou que a competência absoluta para o processamento e julgamento de eventual revisão criminal, na hipótese, não recairia sobre o Supremo, e o conhecimento da matéria de fundo pela via do habeas corpus implicaria supressão de instância.

A relatora verificou ainda que a decisão do STJ está de

acordo com a jurisprudência do Supremo e que não há flagrante ilegalidade a ser sanada no caso, o que autorizaria a concessão da ordem de ofício. O argumento da deficiência nos quesitos avaliados pelo Júri também foram afastados. Citando o acórdão do STJ, a ministra assinalou que os quesitos foram elaborados para permitir respostas objetivas por parte dos jurados, abrangendo a descrição fática contida na denúncia e a presença do elemento subjetivo na conduta do agente.

A decisão destaca também o entendimento do STF no sentido de que a dosimetria da pena é matéria sujeita a certa discricionariedade judicial, não havendo margem para a atuação originária, sob pena, inclusive, de supressão de instância.



Flexibilizada regra sobre remoção de veículo sem o licenciamento

A Comissão de Viação e Transportes aprovou proposta alterando a regra prevista no Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97) para remoção de veículo no caso de não licenciamento.

Pelo texto, a medida administrativa de remoção do veículo, no caso de veículo que não esteja devidamente licenciado, somente será aplicada se houver reincidência nessa conduta no período de 15 dias até um ano após a data da infração. Esse benefício só será concedido se não houver débito de multas vencidas no prontuário do veículo.

O texto aprovado é o substitutivo do relator, deputado Hugo Leal (PSD-RJ), ao Projeto de Lei 8983/17, do deputado Delegado Waldir (PSL-GO).

O projeto original desvincula a emissão do Certificado de Registro de Veículo e do Certificado de Licenciamento Anual do pagamento do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA). Além disso, proíbe a apreensão e a remoção de veículos por motivo de débitos tributários.

Hugo Leal discorda, porém, da proposta original. “Desvincular o

pagamento do IPVA do licenciamento anual significa, na prática, estimular o não pagamento”, disse.

“As alternativas existentes para a garantir a arrecadação, como a inscrição dos devedores no cadastro da dívida ativa, resultam em processos demorados e, até certo ponto, pouco eficazes, visto que muitos contribuintes preferem não recolher o tributo e aguardar eventuais programas de negociação de débitos fiscais, sempre levados a cabo pelas secretarias de fazenda”, completou.

O relator defendeu, porém, “que se crie uma alternativa que não ocasione tanto impacto na vida do proprietário e que lhe dê a possibilidade de regularização sem que o veículo seja recolhido a depósito, pelo menos na primeira abordagem em que se constate a irregularidade”.

A Comissão de Viação já aprovou outra proposta de teor semelhante, também relatada por Hugo Leal (PL 3498/15).

TRAMITAÇÃO

A proposta será analisada em caráter conclusivo pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Aprovado PL que permite que caminhoneiros tenham 40 pontos na CNH

O plenário da Câmara dos Deputados aprovou no final de junho a proposta que cria um novo marco regulatório para o transporte rodoviário de cargas. A medida era uma das reivindicações dos caminhoneiros que paralisaram por 11 dias em todo país no mês de maio. Com a aprovação, a matéria segue para análise do Senado.

O texto do PL 4860/16 estabelece normas para a contratação de transportadores, regras de segurança nas estradas e prevê normas para a contratação de seguros em caso de acidentes, perda de mercadoria, furtos e assaltos.

PONTOS NA CNH

Um dos principais pontos do marco regulatório é o aumento da pontuação máxima na carteira de motorista dos caminhoneiros de 20 para 40 pontos – exceto quando houver infrações graves ou gravíssimas.

O projeto permite ainda o acordo individual ou coletivo sobre condições do contrato de transporte, como perdas e avarias, prazo de entrega, forma de pagamento e subcontratação.

Uma das propostas de alteração do texto aprovada pelos

deputados reinseriu a regra em que contrato celebrado entre o transportador contratante e o subcontratado será sempre de natureza empresarial e comercial, não resultando em relação de trabalho e nem em vínculo empregatício. O trecho havia sido retirado no substitutivo apresentado pelo relator deputado Nelson Marquezelli (PTB-SP).

POLÊMICA

Para que o texto fosse aprovado, um acordo foi firmado entre os líderes partidários, o que viabilizou a aprovação da matéria no dia 20 de junho. Entre os trechos polêmicos, estava a anistia aos caminhoneiros multados durante a greve. Segundo Marquezelli, o tema não poderia ser tratado no texto da regulamentação do setor. O deputado afirmou que o tema deverá ser analisado em uma medida provisória futuramente.

NOTA DO EDITOR: *Mais um retrocesso na nossa legislação de trânsito. Por que os profissionais do volante terão esta regalia? Eles deveriam dar o exemplo aos demais motoristas! Especialmente, porque qualquer infração cometida por eles tende a ser muito mais fatal.*



Projeto destina verba obtida em leilão de veículos apreendidos à segurança pública

O valor obtido com a venda de veículos apreendidos será destinado às Secretarias de Segurança Pública dos estados e do Distrito Federal. É o que prevê o Projeto de Lei da Câmara (PLC) 44/2018, de autoria do deputado Covatti Filho (PP-RS), que foi encaminhado à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ). A proposta (PL 3.201/2015, na casa de origem), altera o parágrafo 12 do artigo 328 do Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/1997).

De acordo com o texto, após a quitação dos débitos (custos de realização do leilão, despesas com remoção e estada do veículo e tributos vinculados ao veículo, entre outros), o saldo remanescente será depositado em conta específica do órgão responsável pela realização do leilão e ficará à disposição do antigo proprietário. Este será notificado no prazo máximo de 30 dias após a realização do leilão, para resgate do valor no prazo de

cinco anos.

Decorrido esse período, o valor remanescente será repassado às secretarias estaduais de Segurança Pública, no caso de leilões realizados pelos órgãos e entidades executivos estaduais de trânsito. Neste caso, será vedada a aplicação dos recursos em despesas de pessoal. No caso de leilões realizados pelos órgãos e entidades executivos ou rodoviários da União e dos municípios, o recurso será destinado ao Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito (Funset), gerido pelo Departamento Nacional de Trânsito (Denatran).

Atualmente, se o saldo remanescente do leilão não for resgatado pelo proprietário em cinco anos, o valor é repassado integralmente ao Funset. A lei estabelece ainda que o veículo apreendido ou removido e não reclamado por seu proprietário no prazo de 60 dias será avaliado e levado a leilão pelos órgãos estaduais de trânsito.

DPVAT pode ter parcelamento

A permissão aos proprietários de veículos para parcelar o pagamento do Seguro Obrigatório (DPVAT) em 12 parcelas foi confirmada na reunião da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ) no dia 4 de julho, na forma de um substitutivo ao PLS 162/2014. O texto segue para a Câmara dos Deputados, se não houver recurso para análise em Plenário.

O PLS 162/2014, do senador Cássio Cunha Lima (PSDB-PB), busca diminuir o prejuízo financeiro que hoje têm os proprietários de determinadas categorias de veículos com o seguro. Ele acredita que esse parcelamento reduzirá a inadimplência, especialmente dos donos de motocicletas que, proporcionalmente, possuem o maior custo em relação ao valor do veículo. Em 2018, automóveis pagaram R\$ 45,72 e motocicletas R\$ 185,50.

A relatora, senadora Ana Amélia (PP-RS), apresentou texto alternativo para retirar a vigência imediata da futura lei. Para a efetiva implantação dessa medida, a parlamentar considera necessário prazo para que a Administração possa oferecer aos cidadãos os meios para o parcelamento, em cada estado, pois o pagamento do seguro é vinculado ao do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA). O novo prazo será de 180 dias após a publicação da lei que resultar do projeto.

Ana Amélia também previu, no substitutivo

aprovado pela CCJ, a correção de artigo que retira, inadvertidamente, competências do Conselho Nacional de Trânsito. Além disso, a relatora entende que o fracionamento em parcelas deve ser uma opção e não uma obrigatoriedade dos proprietários de veículos, como previa o texto original.

Veja tabela do valor do seguro DPVAT 2018

- Automóveis, camionetas, táxis, carros de aluguel e de aprendizagem – R\$ 45,72
- Ônibus, micro-ônibus e lotação com cobrança de frete – R\$ 164,82
- Micro-ônibus com cobrança de frete e lotação não superior a 10 passageiros e ônibus, micro-ônibus e lotações sem cobrança de frete – R\$ 103,78
- Ciclomotores – R\$ 57,61
- Motocicletas, motonetas e similares – R\$ 185,50
- Caminhões e caminhonetas tipo “pick-up” de até 1.500 kg – R\$ 47,66
- Reboque e semirreboque – isento

NOTA DO EDITOR: *Nos causa estranheza tanto esforço para possibilitar o parcelamento de um seguro que já é tão barato. Nossos legisladores deveriam estar mais preocupados em educar melhor a sociedade, inclusive no que diz respeito à educação financeira.*

As 5 maiores causas de acidentes envolvendo caminhões no Brasil

Segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS), mais de 1,2 milhão de pessoas morrem anualmente no trânsito. A falha humana é apontada como principal causa em 90% dos casos. O Brasil é o quarto colocado entre os países com maiores índices de acidentes e gasta R\$ 60 bilhões por ano com isso, de acordo com o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea).

Levantamento da Buony Projetos de Riscos e Serviços Securitários destaca a importância do Movimento Maio Amarelo, coordenado entre poder público e sociedade, com o objetivo de ressaltar as questões de segurança viária. A gerenciadora de riscos ainda aponta quais são as maiores causas de acidentes envolvendo caminhões no Brasil.

Confira a lista:
1. GRANDES DISTÂNCIAS PERCORRIDAS EM UMA ÚNICA VIAGEM

O Brasil possui um território extenso e, por isso, o veículo e o motorista ficam expostos a riscos por muito tempo. Além da distância, existe a pressão pelo cumprimento de prazos, que contribui para o aumento de acidentes envolvendo veículos de carga.

2. DESCUMPRIMENTO DA LEI DO CAMINHONEIRO

Em geral, o repouso semanal, intervalos para descanso, paradas para almoço e jornada máxima de trabalho são as regras mais desrespeitadas da Lei 13.103, popularmente conhecida como a Lei do Caminhoneiro, criada para dar mais segurança e aumentar a qualidade de vida dos motoristas. Porém, se não for respeitada,



pode trazer graves consequências, uma vez que sono, fome e fadiga geram perda de reflexo significativa. Dessa forma, a segurança do motorista e de todos que cruzam seu caminho fica comprometida.

3. CAMINHÕES COM EXCESSO DE CARGA

Apesar da fiscalização exercida pelos órgãos governamentais, não é raro encontrarmos caminhões trafegando com peso acima do limite permitido. Esse tipo de situação, além

de prejudicar a infraestrutura das estradas, é um fator de risco e contribui para a ocorrência de acidentes.

4. IMPRUDÊNCIA DOS MOTORISTAS

O comportamento do condutor é determinante para a ocorrência de acidentes. Os problemas são muitos: ultrapassagens em locais proibidos, alta velocidade, falta de sinalização, entre outros. Tudo isso aumenta a insegurança nas rodovias e causa inúmeros

sinistros, muitas vezes fatais.

5. ROTAS MAL PLANEJADAS

A má conservação das estradas e rodovias brasileiras é um dos maiores desencadeadores de acidentes de trânsito. São buracos, má sinalização ou mesmo lombadas mal posicionadas. Por isso, é imprescindível que a operação de transporte seja feita com rotas planejadas, levando em consideração todas as adversidades e obstáculos que as estradas apresentam.

Cuidado com o golpe do Seguro DPVAT

O telefone tocou falando que era do Seguro DPVAT e oferecendo ajuda para dar entrada no benefício ou para receber a sua indenização mais rápido? Cuidado, você pode ser uma vítima do golpe do Seguro DPVAT, onde pessoas se aproveitam de momentos frágeis como os acidentes de trânsito para receber seu benefício por você. Quer saber como se proteger dessas tentativas? É só ficar ligado no nosso post.

COMO EVITAR O GOLPE DO SEGURO DPVAT?

O golpe consiste em uma pessoa entrando em contato com o beneficiário para oferecer serviços ou facilidades, como dar entrada no seu benefício para você ou, até mesmo, fazer com que você receba seu benefício de forma mais rápida. Essas promessas, na maioria das vezes, fazem com que esse importante benefício social não chegue aos seus beneficiários de direito. Bem triste, não é?

Para evitar que isso aconteça, estamos aqui para te dizer que nenhum funcionário da Seguradora Líder, administradora do Seguro DPVAT no país ou de qualquer seguradora consorciada, está autorizado a entrar em contato com

vítimas ou beneficiários para oferecer qualquer tipo de serviço. Fique ligado: pedir, acompanhar e receber a indenização do DPVAT são serviços gratuitos e você mesmo pode fazê-los!

COMO RECEBER MAIS RÁPIDO?

Essa é uma das promessas mais feitas pelos aproveitadores, galera, mas só aqui você encontra a dica certa! Quer receber a indenização do Seguro DPVAT de

forma mais rápida? Basta apresentar a documentação correta logo no início do seu pedido e acompanhar de pertinho as movimentações lá no site da Seguradora Líder, onde você receberá as informações seguras sobre todas as etapas de análise até o recebimento. Ah, informação importante: vale lembrar que a indenização do Seguro é liberada em até 30 dias quando o pedido é feito de forma correta.



COMO VOCÊ PODE FAZER A SUA PARTE: CANAL DE DENÚNCIAS

A gente também conta com a sua ajuda no combate às fraudes! Foi vítima ou ficou sabendo de algum caso em que as pessoas tenham solicitado a indenização do Seguro DPVAT sem que tenham se ferido em acidente de trânsito? Faça a sua parte e denuncie através do 0800 022 12 05 ou clicando aqui. As ligações são gratuitas e em nenhum dos dois canais é necessário se identificar.

O QUE A SEGURADORA LÍDER ESTÁ FAZENDO PARA COMBATER ÀS FRAUDES?

Por aqui, a gente também está de olho em qualquer tentativa de fraude. Por isso, temos a Operação Tolerância Zero às Fraudes à todo vapor. Em parceria com as autoridades competentes e tendo a tecnologia como principal aliada, de janeiro a maio deste ano, as iniciativas proativas da Seguradora Líder já resultaram em 37 sentenças condenatórias, 57 condenados, 23 cancelamentos, suspensões ou cassações de registros em órgãos de classe e 12 prisões em todo o Brasil. Bem legal, não é?

74% das indenizações pagas pelo DPVAT em 2017 foram para MOTOCICLISTAS

O seguro DPVAT assegura a toda a população brasileira o direito de receber indenizações no caso de acidentes de trânsito, como reembolso de despesas médicas e hospitalares, invalidez permanente e morte. A Seguradora Líder, que administra o DPVAT, divulgou recentemente que entre janeiro e novembro de 2017, houve um decréscimo de 9% de indenizações em relação ao mesmo período de 2016. Na cobertura por Invalidez Permanente, total ou parcial, foram registradas 263.923 mil ocorrências, que representam 74% da totalidade – montante 15% inferior ao registrado no mesmo intervalo de tempo do ano anterior. Por outro lado, o número de vítimas fatais cresceu 24% em comparação com o mesmo período de 2016, correspondendo a 37.492 mil indenizações.

A maior incidência de reembolsos pagos manteve o mesmo perfil identificado em anos anteriores: a maioria das vítimas é do sexo masculino, com idades entre 18 e 34 anos. Esse público representa 49% do total, o que corresponde a cerca de 172 mil indenizações. O levantamento aponta ainda que os acidentes com motocicletas foram responsáveis por 74% das indenizações pagas pelo Seguro DPVAT. A região Nordeste segue com o maior número de casos de acidentes envolvendo este tipo de veículo, que responde por 63% das mortes no trânsito na região.

A Perkons, empresa especializada em gestão de trânsito, ouviu especialistas para compreender quais são as causas dos sinistros que abrangem os motociclistas. Celso Mariano, especialista em educação para o trânsito, enumera três fatores que explicam os números expressivos. O primeiro é o aumento da frota. Com a ascensão da classe C, durante um período da economia brasileira, parte da população teve condições de adquirir uma motocicleta.

“Essa parcela, que ascendeu economicamente, viu a oportunidade de deixar o transporte público, que é precário no Brasil. E a tendência é de que o primeiro veículo seja a moto, muito

mais barata em comparação ao automóvel. E esse grupo é composto por homens jovens, com idade até 35 anos. Os próprios números divulgados pela Seguradora Líder mostram que esse público se destaca no quadro de vítimas de acidentes com motocicletas”, explica Mariano.

O segundo fator se refere à falha na formação. Conforme Mariano, o processo para adquirir a habilitação é fraco. Os condutores aprendem apenas a se equilibrar e acelerar em um circuito fechado, sem acumular experiência dirigindo nas vias públicas.

Por fim, a fiscalização brasileira é ineficaz, o que estimula parte dos condutores a burlarem a lei e dirigirem sem habilitação.

Na opinião de Eduardo Biavati, mestre em sociologia e consultor em educação para segurança no trânsito, as estatísticas envolvendo os condutores de motocicleta são reflexo ainda de outros fatores, além da fiscalização precária e da formação ineficiente. “No Brasil, não há políticas públicas voltadas para os motociclistas e falta sinalização. As vias públicas brasileiras não foram preparadas para receber tantas motocicletas, mas, esses condutores, poucos capacitados e sem equipamentos de segurança adequados, passaram a trafegar por elas. Some a esse cenário a omissão dos órgãos públicos, inclusive na educação dos condutores, e temos a realidade atual”, enfatiza o consultor.

MUDANÇA DE ROTA

Para Biavati, uma alternativa para diminuir os sinistros envolvendo motociclistas, são ações casadas, por parte dos órgãos públicos, de intensificação da fiscalização e campanhas educativas. “As duas precisam ser simultâneas, como vemos no exterior. Desde que dilatou o número de motociclistas, há 20 anos, não houve nenhuma política pública em âmbito nacional para modificar a triste realidade que se desenhou. São os acidentes envolvendo motociclistas que nos mantêm no patamar mais alto da mortalidade no trânsito”, finaliza. (Fonte: Perkons)



Número de motos é maior que o de carros em 45% das cidades

O número de motocicletas é maior que o de carros em 45% das cidades, segundo levantamento divulgado neste mês de julho pela Confederação Nacional dos Municípios (CNM) sobre a frota de veículos no Brasil. De acordo com a pesquisa, havia em abril deste ano mais motos do que carros circulando em 2.487 do total de 5.568 municípios brasileiros.

Em todo o país, foram contabilizadas 26,4 milhões de motos, uma frota 3,44% maior do que a registrada em abril do ano passado. A proporção é de uma moto para 7,86 habitantes.

A região que lidera essa proporção é o Nordeste, onde a frota de motos chega a 7,49 milhões contra 6,67 milhões de carros. No Norte, são 2,49 milhões de motos contra 1,67 milhão de automóveis.

No Acre, todas as cidades têm mais motos do que carros. No Maranhão e no Pará, 99% das cidades seguem essa configuração. Em Pedreiro, no Ceará, quase 54% da população têm moto, seguido de Tocantinópolis (TO) e Água Branca, com 53,07% e 49,34%, respectivamente.

Segundo a CNM, o aumento expressivo de motos no país se deve à facilidade do crédito, ao baixo preço das prestações deste tipo de veículo, aos incentivos e isenções do governo federal ao mercado, além da deficiência do transporte público. No caso do Nordeste, o estudo aponta que há

claros sinais de substituição dos animais de tração, como cavalo, jumento e burro, pela moto.

Outro fator apontado pelo CNM são os congestionamentos e complicações do trânsito que incentivaram a população a investirem em motos para se locomoverem em menor tempo e com o custo reduzido em relação ao consumo de combustível dos carros.

AUTOMÓVEIS

Apesar do aumento da frota de ciclomoteres, motocicletas e motonetas, o levantamento aponta que os carros ainda lideram os meios de locomoção. Em abril deste ano, o Brasil tinha 53,4 milhões de carros, o que representa um carro para cada 3,89 habitantes, número 3,3% maior do que o registrado em abril do ano passado.

A frota de carros, no entanto, está concentrada nas regiões Sudeste e Sul. Só o estado de São Paulo tem 17,8 milhões de automóveis, volume que representa 33,47% da frota do país. Dos dez municípios com mais carros, nove são capitais.

Já as cidades que tem menos carros no país situam-se na Região Norte, onde em muitos casos a locomoção é feito pelo meio fluvial. As cidades de Itamarati e Tonantins, no Amazonas, têm dois carros para uma população de 8,1mil e 18,7mil habitantes, respectivamente. O município de Afuá, no Pará, possui três carros

para uma população de pouco mais de 38 mil habitantes.

O levantamento também traz informações sobre o transporte coletivo. Segundo o estudo, o Brasil tem 616 mil ônibus, a maioria circulando em cidade de mais de 60 mil habitantes. As maiores taxas de ônibus a cada mil habitantes novamente se concentra nas regiões Sudeste, Sul e Centro-Oeste, onde há maior demanda por transporte de massa.

Com relação ao transporte de cargas, o Brasil tem quase 14 milhões de caminhões, caminhonetes ou caminhonetas. Apesar da frota dos veículos de carga ser mais alta nos estados do Sudeste, onde o Produto Interno Bruto (PIB) – a soma de todos os bens e serviços produzidos no país – é maior, quando comparado ao número de outros veículos, as regiões Norte e Nordeste apresentam maior número de caminhões do que de carros.

A CNM explica que a maior presença de caminhões no Norte do país se deve à transferência de parte do escoamento para os portos do Norte, além de melhorias na estrutura rodoviária, principalmente em áreas de produção de grãos.

O estudo é baseado em dados do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), de abril de 2018, com o objetivo de analisar crescimento da frota de automóveis, motos, ônibus e caminhões.



CARTAS

LEI SECA

As frases dos locutores viraram piada em meio a comerciais bem elaborados. A Lei Seca parece seguir o mesmo caminho. Dez anos da promulgação da lei não significam muita coisa ao ver o aumento no número de mortes no trânsito. Parece que falta melhor fiscalização e campanhas de apoio a lei. Autoridades precisam ser mais inteligentes para usarem essa importante vitória, a Lei Seca, como ferramenta útil da sociedade.

Admilson Rodrigues – São Paulo/SP

CONTÊINERES

O problema não é dinheiro. O problema é sabedoria. Percebo isso em nossos governantes. Ao ler a nota sobre os contêineres em Cuiabá (MT) percebo que ideias simples podem fazer uma grande diferença, basta sabedoria. O protótipo da iniciativa privada mostra que a ideia é bonita e barata, usando contêineres em pontos de ônibus, além de itens interessantes como pontos com USB e até jardim suspenso.

Aline Soares – Cuiabá/MT

RALI DO ATERRO

Eu também já tive a mesma sensação que a equipe de reportagem do Monatran. Passar pelo centro da cidade, especialmente do Centro-Sul até o centro, passando pelo aterro onde era o Cestão do Povo, é uma loucura. Não tem sinalização, não tem caminho, um local descampado e perigoso. Mas isso ninguém percebe porque nossos governantes só andam de carro, no máximo vão de ônibus um dia no ano para tirar foto propagandista.

Júlio Vargas – São José/SC

BOATO

Esse boato sobre a autorização de cancelamento definitivo da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) de quem estiver com IPVA atrasado ou no SPC mostra que o povo acredita em tudo. Para mim, se chegou pelo Whatsapp, é mentira. Se fosse verdade estaria em grandes portais e sites de notícias. Mas o povo só sabe compartilhar, sem nem pesquisar o assunto.

Kevin Honório – Curitiba/PR

LICENÇA
PARA MORRER

Concordo com o Monatran, em especial o presidente Roberto Bentes. Pessoas despreparadas estão pegando o volante e indo para as rodovias federais. Isso não pode acontecer. É necessário um preparo no perímetro urbano para depois ir as rodovias rápidas. Dar posse de direção a essas pessoas nas rodovias é um perigo, uma verdadeira licença para matar e morrer, infelizmente.

Fernando Nobre – por e-mail

DENATRAN

Tomara que dê certo a transformação do Denatran em Secretaria Nacional de Trânsito. Ter essa autonomia irá ajudar na tomada de decisões e mais verba para um departamento tão importante. Já pensou na quantidade de vidas que podem ser preservadas com um trabalho mais eficiente do Denatran? Acho que devemos inclusive falar com nossos deputados, eleitos por nosso voto, para pressionarem o governo para essa decisão.

Juliana Souza – Brasília/DF

PLACAS

A inovação é normal, todos os setores da sociedade têm inovações constantes. Uma simples placa automotiva também. Imaginar essas placas eletrônicas é ótimo, uma inovação que poderá ajudar na identificação de pessoas, auxiliar na informação externa e até inovar no estacionamento. Excelente artigo lido na edição anterior, espero que as pessoas retrógradas não atrapalhem esse avanço no futuro.

Julião Menezes – São Paulo/SP

COMPORTAMENTO

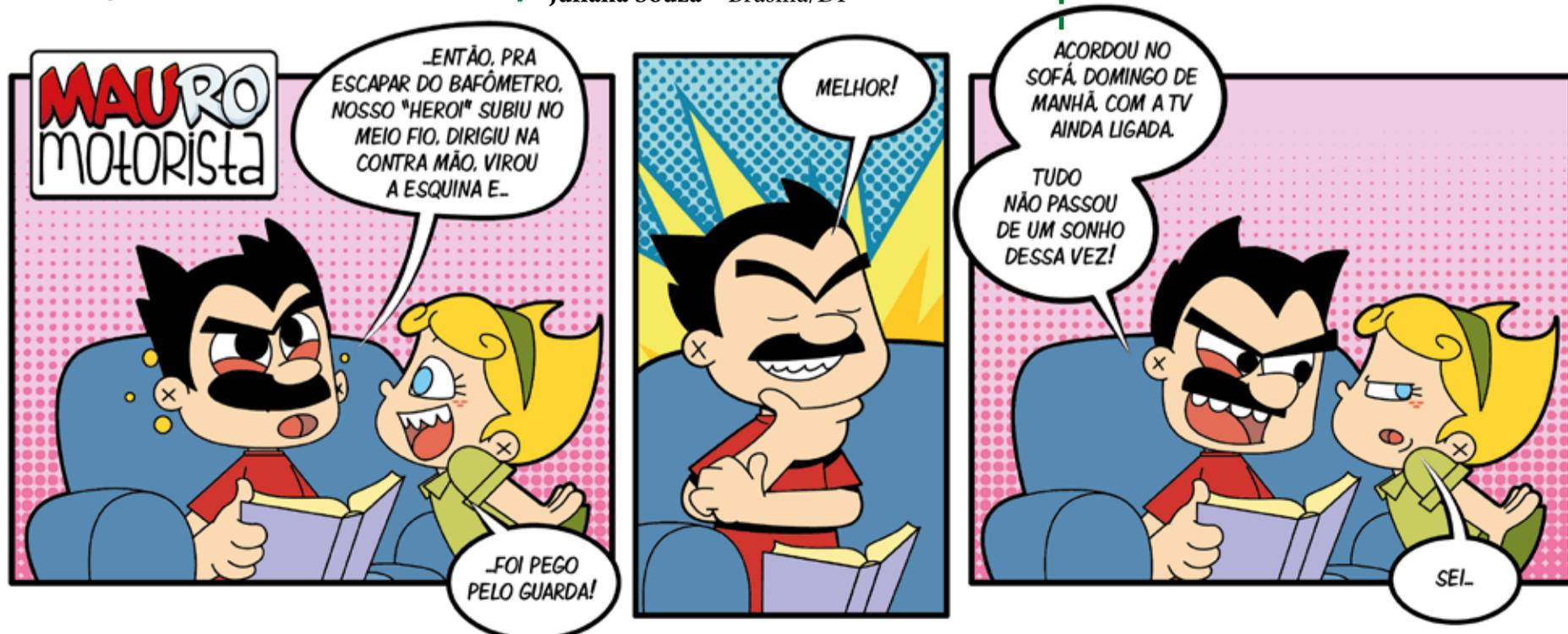
Sempre pensei nisso doutor Dirceu. Nosso estilo de vida afeta nossa maneira de agir, inclusive no trânsito. Uma noite pouco dormida, uma alimentação pesada, um hábito errôneo...tudo pode contribuir para sermos mais irritados. É a irritabilidade que o senhor menciona. Interessante seu levantamento sobre os sintomas e principalmente, o que fazer para melhorar. Muito obrigado!

Neto Silva – Porto Alegre/RS

MÃE

Estou com essa mãe. Como uma mãe vai agir normalmente quando se vê um bandido, um criminoso fazer isso com o seu filho e ainda receber uma sentença de regime aberto. Mas também fica o alerta sobre briga no trânsito. Não brigue, muito menos se irrite, nunca sabemos com quem estamos nos metendo. O perigo pode estar a um dedo ou um grito. Triste essa notícia, meus sentimentos aos familiares.

Natália Souza – Campo Grande/MS



Estudo alerta que acidentes de trânsito são a principal CAUSA DE MORTE DE CRIANÇAS na América Latina

Os acidentes de trânsito são a principal causa de morte de crianças entre cinco e 14 anos de idade na América Latina e a segunda causa entre os adolescentes com 15 anos ou mais. Esse é o alerta do Relatório “Streets for Life: Safe and Healthy Journeys for the Children of Latin America and the Caribbean” (“Ruas pela vida: jornadas seguras e saudáveis para as crianças da América Latina e do Caribe”), publicado pela Fundação FIA em conjunto com UNICEF, Save the Children Foundation e Gonzalo Rodriguez.

O estudo foi divulgado em Buenos Aires e diz que quase 50 crianças perdem a vida por dia nesses locais, quase 20.000

por ano.

“As crianças em comunidades de baixa renda estão em maior risco”, diz o relatório.

A publicação destaca que a taxa de mortalidade por acidentes de trânsito em menores de 14 anos na América Latina e Caribe é “quase o dobro da média mundial”. De acordo com o relatório, muitas dessas lesões e mortes ocorrem no caminho para a escola.

“Os legisladores não estão oferecendo segurança no trajeto casa/ escola”, alertou o relatório da Fundação, que foca na promoção da mobilidade segura como uma forma de melhorar a saúde e proteger vidas em todo o mundo.

O relatório apontou ainda

que a proteção básica é muitas vezes ausente, pois 88% das vias analisadas em toda a região não contavam com travessias de pedestres, além disso, o limite de velocidade estava acima de 40 km/h e 68% não tinham calçadas.

A segurança em motocicletas também é uma preocupação crescente em muitos países da região, onde os jovens e as famílias de trabalhadores estão frequentemente em risco. O relatório sugere medidas como regulamentação e obrigatoriedade do uso de capacetes.

Além do trânsito, outro grande perigo é a poluição do ar. Cerca de 100 milhões de crianças vivem em áreas que excedem os limites permiti-

dos. O tráfego rodoviário é um contribuinte significativo para a ameaça de poluição da região.

O relatório pede ação e financiamento de governos, doadores e das principais agências encarregadas de abordar a saúde infantil.

Segundo María Perceval, diretora regional da UNICEF América Latina e Caribe, as mortes no trânsito são previsíveis e evitáveis.

“A UNICEF apela aos governos da região para planejar, implementar e apoiar as soluções necessárias para evitar mortes, lesões e deficiência devido a acidentes rodoviários, e garantir que cada criança tenha um trajeto seguro para

a escola”.

Para Saul Billingsley, diretor executivo da Fundação FIA, as crianças estão enfrentando uma epidemia de saúde pública resultante do tráfego rodoviário. “Simplificando, as soluções funcionam – há exemplos fortes em toda a região de políticas de salvamento que estão sendo implementadas. No entanto, elas são muito raras e isoladas. Precisamos de uma resposta ampliada, um plano de ação regional complementado por um significativo investimento necessário. Estamos convocando uma cúpula especial da ONU sobre a saúde infantil e adolescente para mostrar a urgência do assunto”, finaliza.

ESPAÇO LIVRE

Rodrigo Vargas de Souza*



O efeito “Transformers” em trânsito

A partir dos anos que dediquei ao trânsito e à Psicologia, através de incontáveis experiências e reflexões e com o recurso de algumas obras cinematográficas e televisivas com as quais tive contato ao longo da minha vida, criei um ENSAIO SOBRE A HUMANIZAÇÃO DA MÁQUINA E A MECANIZAÇÃO DO HUMANO. Pensei no termo “Transformers” como forma de problematizar e discutir a respeito de um fenômeno recorrentemente observável nessa área. A analogia se refere à ficção criada em 1984 que conta a história de robôs alienígenas que possuem a habilidade de transformarem seus corpos em objetos inanimados como veículos, por exemplo.

Tal relação me parece bastante apropriada, concordando com o posicionamento de Fernanda de Souza da Costa e Silva em sua dissertação, *HOMEM-MÁQUINA: imaginários tecnológicos e reinvenções do corpo e da mente*, quando afirma que, tendo como base os meios comunicacionais e artísticos, através de amostras de produções literárias, cinematográficas e televisivas, o homem demarca e remarca sua posição no mundo. Esses tipos de obras, particularmente falando, sempre me proporcionaram importantes contribuições reflexivas a respeito das formas que nos portamos e do espaço que ocupamos no mundo. Portanto, creio que essas tecnologias semióticas, sejam elas literárias, cinematográficas ou televisivas, são de grande importância, pois auxiliam como “dispositivos de produção de mitos, visões de mundo e de estilos de vida”.

O título, a princípio, foi pensado como O efeito “Transformers” no trânsito, utilizando a

combinação de preposição e artigo como simples forma de definir o universo no qual tal efeito fora observado. No entanto, com alguma reflexão, tal uso me pareceu um tanto quanto simplório diante da diversidade de sentidos que a palavra “trânsito” suscita. Além de um local destinado à locomoção, não só de veículos, mas de pessoas, o termo ainda traz consigo alguns outros importantes sentidos. Dessa forma, o termo “em trânsito” me pareceu mais adequado por dar a impressão de movimento, de mudança, de transformação. Assim, ao efeito observado, se dá o caráter de algo que não está dado, mas que vem se configurando, que está em trânsito, em transformação, para o qual se pode inferir um ponto de partida, mas não tem necessariamente um destino ou um fim que se possa prever ou premeditar como sendo seu ápice.

Para melhor ilustrar tal relação, o presente ensaio foi construído a partir de duas linhas centrais, que seguem paralelamente, entretanto em sentidos opostos, como vias de mão dupla. De um lado dessa via transita um ser humano “mecanizado”, seja no sentido físico do termo, ou seja, onde, a partir dos crescentes avanços tecnológicos, o homem dispõe da possibilidade cada vez maior de utilizar desses recursos tecnológicos em prol do seu bem estar; ou seja, no sentido subjetivo, quando se percebe uma sociedade cada vez mais homogeneizada, com padrões individualistas e competitivos, intolerante às diferenças, que no trânsito, se não ignora, vê como inimigo o condutor ao lado e, por isso, torna-se incapaz de ter sentimentos como empatia, compaixão ou mesmo respeito para com o outro.

De outro lado o veículo, que de simples fer-

ramenta ou utensílio destinado à locomoção e transporte, passou a tomar status socialmente diferenciado, ao passo que alguns autores chegam a apontá-lo como um prolongamento do próprio corpo do condutor. Neste sentido vou mais adiante, permitindo-me afirmar que, com a cultura midiática capitalística que se formou em torno do automóvel, com os crescentes e constantes implementos tecnológicos aos quais esses mesmos veículos são submetidos e, principalmente, com o advento da Robótica e da Inteligência Artificial, ele está cada dia mais humanizado. Desta forma, se o que a priori diferenciava o sujeito humano da máquina era a capacidade de apresentar sentimentos, este limiar passa a ser cada vez mais tênue, criando no abismo existente entre homem e máquina um movimento convergente que tem os aproximado a cada dia.

Em suma, esse ensaio tem como objetivos, além de uma crítica às atuais contribuições (ou falta delas) da Psicologia para com a área do trânsito, a problematização da relação entre sujeito humano e máquina – mais especificamente o carro, os processos de subjetivação derivados dessa relação e suas consequências para o trânsito. Diante do atual cenário tecnológico, já não me parece mais possível discernir “onde termina o humano e onde começa a máquina?” Ou ainda: “onde termina a máquina e onde começa o humano?”. A existência do ciborgue não nos intima a questionar sobre a natureza das máquinas, mas sim sobre a natureza do humano: afinal, quem somos nós?

* Formado em Psicologia e Agente de Fiscalização de Trânsito e Transporte na EPTC

Mobilidade urbana: nosso compromisso com o dia a dia da sociedade



Ponte de Bertioga - SP



Viaduto Santo Amaro - SP



Ponte Mauricio Joppert - SP/MS



Elevado do Joá - RJ

Há quatro décadas, a Concrejato Engenharia tem se destacado em projetos de recuperação e reforço de estruturas, restauro de patrimônio histórico, retrofit, obras industriais e especiais e geotecnia.

Com amplo portfólio no segmento de transportes, a Concrejato tem expertise em serviços de recuperação e reforço estrutural em pontes e viadutos, incluindo reforço estrutural para ampliação da capacidade de carga, recuperação de estruturas atingidas por incêndios e pela interferência de agentes agressivos, reabilitação de estruturas submersas e tratamento de infiltrações, além de alargamento e alteamento de Obras de Arte Especiais.

Uma atuação que reflete nosso compromisso para garantir um dia a dia com mais mobilidade e segurança para a sociedade.

40 DESDE 1978
CONCREJATO
ENGENHARIA

concrejato.com.br