

‘Brasileiro fica encantado com cidades europeias, mas não reproduz soluções aqui’

O urbanista Jaime Lerner, conhecido pelas soluções que levaram Curitiba a ser considerada “cidade modelo” na década de 90, defende uma revisão da concepção de cidade pelo poder público e pelos brasileiros que vivem em áreas urbanas. (Páginas 8 e 9)

www.monatran.org.br

OM

JORNAL DO MONATRAN –
MOVIMENTO NACIONAL DE
EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO
FLORIANÓPOLIS/SC
MARÇO DE 2017
ANO 8 - Nº 87

O Monatran

TRÂNSITO

Motoristas estrangeiros poderão pagar multas com cartão de crédito

Página 4

Mitos e verdades na direção de um veículo

Página 12



Mais de 20% dos motoristas costumam dirigir com sono

Motoristas cansados, que dormem pouco, aumentam o risco de acidentes graves no trânsito. Cochilar ou mesmo dormir ao volante pode deixar o condutor sem reflexos para se livrar de uma situação perigosa. (Página 16)

KOERICH Gente Nossa **1** NÚMERO EM MÓVEIS

SEJA CAUTELOSO NO TRÂNSITO.

 PROIBIDO ULTRAPASSAR  80 VELOCIDADE MÁXIMA  RETORNO PROIBIDO

EDITORIAL

Folia da Morte

Todo feriado prolongado é a mesma coisa. A sociedade brasileira como um todo já se prepara para a contagem dos mortos no trânsito, como se fosse inevitável perder mais de uma centena de vidas em um período tão curto, por um motivo tão banal.

No último Carnaval não foi diferente. Entre 24 de fevereiro e 1º de março, somente nas rodovias federais foram registrados 1.696 acidentes, que ceifaram a vida de 140 pessoas, 27 a mais que no carnaval de 2016.

Como de costume, não houve nenhum tipo de comoção nacional. Aliás,

chegou até a haver uma avaliação “positiva” do período por conta da diminuição do número de acidentes. Uma lamentável realidade que se repete ano após ano.

Por vezes, ainda tentam justificar dados tão alarmantes com respostas simplistas do tipo “um fator que contribuiu para esse resultado foi a ocorrência de acidentes com múltiplos óbitos”, deixando de lado o cerne do problema, que é a irresponsabilidade e o desrespeito à legislação vigente.

Para se ter uma ideia, apenas 11 acidentes foram responsáveis por 44

mortes, uma média de 4 mortes por ocorrência. Destes acidentes, 10 foram colisões frontais, algo que, segundo a Polícia Rodoviária Federal, geralmente ocorre como resultado de ultrapassagens indevidas e de excesso de velocidade.

Por isso, mais do que nunca, é imperativo perceber e encucar na mente da sociedade que, por melhor que seja a fis-

calização, as condições da rodovia e as ações de qualquer órgão governamental, o comportamento dos motoristas é o que pode fazer a diferença nas estradas de nosso país.

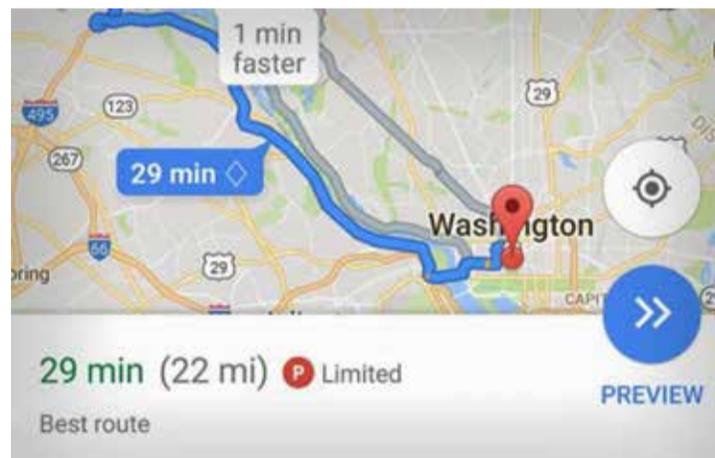
Não é possível continuarmos assistindo passivamente a esta carnificina, digna dos piores horrores da guerra, sem nos sensibilizarmos de que a mudança precisa

começar por nosso comportamento no trânsito.

Neste ano, ainda teremos quase uma dezena de feriados e precisamos acordar para realidade de que não é nada normal contar tantos mortos nas estradas como tem sido feito até hoje. O aceitável deveria ser somente a vida. O ir e vir do seu destino em segurança. A festa da família e não a folia da morte.

NOTAS E
FLAGRANTES

Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br



GOOGLE MAPS

Em breve, o Google Maps vai começar a mostrar aos usuários quando um endereço buscado possui vagas para estacionar por perto ou não. Após pesquisar por uma determinada rota de carro, um ícone na parte inferior da tela vai indicar quão fácil é achar lugar para parar o veículo naquela região.

Por enquanto, porém, o recurso está em fase de testes com apenas um grupo seleto de usuários. A indicação também não é extremamente precisa. O ícone de estacionamento (uma letra “P”) indica apenas três opções: limitado (quando há poucas vagas), mediano ou fácil (quando há muitas vagas).



INACREDITÁVEL

Um flagrante absurdo que choca pelo grau de inconsciência e irresponsabilidade

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:

José Carlos Pacheco

Sergio Carlos Boabaid

Luiz Mario Bratti

Jorge Castro Reis Filho

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: 12.000 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.

ESPAÇO DO PRESIDENTE

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



DISTRAÍDOS

O uso de smartphones é um dos maiores responsáveis pela distração no trânsito, não só dos condutores, mas também dos pedestres. Por esse motivo está em teste na cidade holandesa de Bodegraven, um sistema de semáforos destinado aos pedestres distraídos pelo uso de celular. Os semáforos têm a forma de faixas, que são colocadas no chão, e a luz muda de cor de acordo com a preferência no trânsito, assim como os semáforos já existentes.

De acordo com os fabricantes, o objetivo dessa medida é evitar acidentes causados pela distração com o uso do celular e de outros aparelhos eletrônicos. “As redes sociais ou aplicativos como o WhatsApp costumam fazer com que as pessoas estejam constantemente olhando para baixo, em vez de se concentrarem no trânsito”, explicou um funcionário da Câmara Municipal de Bodegraven, em declarações à agência EFE.

Um dia para a família

Nas últimas semanas, a possibilidade do fechamento de uma das pistas da avenida Beira-Mar Norte para pedestres e ciclistas aos domingos encheu meu coração de alegria. Uma medida simples, sugerida pelo colunista Cacau Menezes, ganhou a imprensa regional e parece ter conquistado até o coração do prefeito Gean Loureiro.

Uma iniciativa que já é realidade em diversas cidades e capitais do Brasil, ganhou fama ao se tornar real no meu querido Rio de Janeiro, fechando uma das pistas da Avenida Atlântica em Copacabana, proporcionando o lazer da população, aumentando o espaço para ciclistas, patinadores, skatistas e praticantes de corridas e caminhadas.

Mais do que isto, a ação reforça o contato das pessoas com a cidade, valoriza os espaços, permitindo que a população explore o ambiente de uma maneira única, totalmente diferente da experiência que se tem durante a semana ao passar de carro ou de ônibus.

Fechar uma das pistas em prol

do lazer do cidadão também significa aproximar as famílias, promover novas amizades e melhor atender a comunidade, propiciando uma cidade para as pessoas, e não para as máquinas.

A exemplo da minha terra natal (Rio de Janeiro), Florianópolis é uma cidade vocacionada para um estilo de vida mais saudável. Aliás, a cidade já está acostumada a dividir suas vias com as práticas esportivas, cada vez mais presentes no seu calendário de eventos. Por esta razão, creio não haver nenhuma dificuldade nesta implantação permanente.

Certamente, o efeito desta iniciativa será extremamente positivo e só quem tem a ganhar é a população. E como sonhar não paga imposto, digo mais: Quem sabe este não será um primeiro passo para a implantação de um conceito, onde priorizaremos a locomoção a pé ou sobre rodas não motorizadas, a exemplo de tantas cidades de primeiro mundo? Não seria nada mal e a saúde agradeceria.

NOVO COLUNISTA



O jornal O Monatran entrou em uma nova fase. Com um novo design e uma diagramação mais leve, nossa edição busca um aprimoramento constante, com o único objetivo de contribuir para a construção de um trânsito mais humano e seguro.

Para somar ao nosso time de colaboradores, temos ainda mais uma novidade a partir de hoje. O **Dr. Dirceu Rodrigues Alves Júnior** agora passará a ser um colunista fixo de nossa edição. Parceiro de longa data do Jornal O Monatran, contribuindo esporadicamente no Espaço Livre, o Dr. Dirceu passará a contribuir mensalmente com nosso veículo.

Dirceu é médico clínico formado pela Escola de Medicina e Cirurgia do Rio de Janeiro, UNIRIO, com pós-graduação em Medicina Aeroespacial, Medicina do Trabalho e Medicina de Tráfego.

Ex-diretor do Centro de Inspeções de Saúde para Aeronavegantes do Ministério da Aeronáutica e consultor na área de Medicina do Trabalho e Medicina de Tráfego. Foi coordenador do Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional de algumas empresas multinacionais. É conferencista em Congressos Nacionais e Internacionais. Atualmente, é Diretor

de Comunicação e do Departamento de Medicina de Tráfego Ocupacional da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET). Professor Convidado dos Cursos de Pós Graduação em Medicina do Trabalho e Medicina de Tráfego do Instituto Oscar Freire da Universidade de São Paulo. É Conselheiro do Instituto P.A.R.A.R., ex Conselheiro do CETRAN/SP. Escreve artigos para revistas e sites especializados na área de trânsito, transporte e saúde ocupacional e é autor do livro “Eu, Você e a Idade”, “Manual de Saúde do Motorista Profissional” e “Medicina do Transporte”.



DENATRAN participa de I Fórum de Examinadores de Trânsito

O coordenador de Educação no trânsito do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), Francisco Garonce, participou no dia 10 de março do I Fórum de Examinadores de Trânsito, promovido pelo Departamento Estadual de Trânsito de Sergipe. Garonce fez uma palestra sobre a relação entre examinadores, instrutores e candidatos à primeira habilitação. “O examinador é uma peça muito importante, porque é ele que verifica se todo o processo de formação levou a um condutor que seja capaz de ir para a via pública

com segurança”, disse.

O coordenador explicou, ainda, que é o examinador que determina se o candidato está apto a ser um condutor ou precisa continuar o processo para adquirir a habilitação. “Ele é o garantidor de que o processo está acontecendo bem, porque ele é a última prova, a que define se aquele candidato será um bom condutor ou se ele vai ter que continuar no processo de formação”.

O objetivo do encontro foi qualificar e humanizar os profissionais para o exercício dos exames

práticos de direção veicular, através da interação e aprendizagem, seguindo a influência psicossocial.

De acordo com a coordenadora Psicossocial da Defensoria Pública do Estado de Sergipe, Syrlene Besouchet, a relação entre os atores envolvidos no processo de formação do condutor depende da interação psicológica. “A sociedade contemporânea clama realmente por essa questão do tratamento mais humanizado, da capacidade de enxergar o outro, de um novo olhar, que é o foco da atualidade”, afirmou.

Motoristas estrangeiros poderão pagar multas de trânsito com cartão de crédito

Os motoristas estrangeiros que circulam pelo país agora poderão efetuar o pagamento de multas de trânsito por meio de cartão de crédito. A medida foi tomada pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran), que editou a Resolução nº 602, de 24 de maio de 2016, alterando, assim, a Resolução nº 382, de 2 de junho de 2011, que dispõe sobre a notificação e cobrança de multa por infração de trânsito praticada por esses veículos.

De acordo com a norma, os órgãos e entidades de trânsito, sobretudo aqueles localizados em regiões de fronteira com outros países, devem contratar operadoras de cartão de crédito para realizar os serviços de pagamento por meio eletrônico. A proposta, feita pelo Denatran, deverá ser adaptada à realidade de cada órgão ou entidade de trânsito.



O objetivo da medida é estabelecer mecanismos para ampliar a forma de arrecadação dessas infrações em razão do elevado índice de estrangeiros autuados em território nacional que não quitaram multas de trânsito feitas por veículos licenciados no exterior.

Por meio da moção, o Denatran pretende aprimorar as ações de fiscalização e policiamento do trâ-

sito, além de atribuir mais eficácia à cobrança das infrações juntamente com a instalação de equipamentos nas fronteiras do país.

O mecanismo alternativo de arrecadação de multas de trânsito aplicadas a veículos licenciados no exterior segue o princípio da reciprocidade, integrado no artigo 260 da lei nº 9.503, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro.

Divulgada relação dos recursos financeiros de trânsito disponíveis aos órgãos do SNT

O Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) divulgou, no dia 7 de março, a relação dos recursos financeiros de trânsito disponíveis aos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito (SNT). A iniciativa é resultado do encontro com representantes de trânsito das prefeituras de todo o Brasil, que ocorreu em fevereiro, no Ministério das Cidades, em Brasília.

“É necessário que órgãos autuadores solicitem o repasse do recurso financeiro ao órgão arrecadador, o que muitas vezes não ocorre devido ao desconhecimento da sistemática, ou por não terem os meios tecnológicos”, explica o diretor do DENATRAN, Elmer Vicenzi.

Os recursos são referentes às arrecadações das infrações de trânsito cometidas em estados diferentes daqueles em que o veículo foi licenciado. As informações constam no Registro Nacional de Infrações de Trânsito (RENAINF).

Até o dia 30 de abril, os órgãos e entidades executivos de trânsito dos estados e do Distrito Federal deverão integrar-se ao RENAINF “Total”. O sistema contemplará todas as suas penalidades e arrecadação e suas pontuações delas decorrentes, conforme a Resolução CONTRAN nº 637/2016.

De acordo com o art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), 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.

O que fazer - Os órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal deverão integrar-se ao RENAINF para registro de todas as infrações de trânsito, das suas respectivas penalidades e arrecadação, bem como da pontuação delas decorrentes, até dia 30 de abril de 2017, conforme dispõe o art. 13 da Resolução CONTRAN nº 637, de 2016.

O gestor financeiro do órgão de trânsito ou empresa responsável pelo processamento de dados, ou ainda, o próprio DETRAN do estado responsável pela gestão do município (caso estabelecido em convênio) deve encaminhar, via Sistema RENAINF, arquivo de cobrança a cada um dos órgãos arrecadadores (DETRANs) solicitando os valores líquidos devidos, conforme detalhado nos relatórios RENAINF.



JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS*

TRÂNSITO E TRANSPORTE O ESPETACULAR ATRASO BRASILEIRO

O sistema de trânsito e transporte no Brasil é considerado hoje como um dos piores do mundo e, como tantas outras coisas, está imbricado com a corrupção e o descalabro político.

O Brasil apesar de possuir uma frota de veículos e uma malha rodoviária significativamente menor que os Estados Unidos, ocupa o vergonhoso terceiro lugar nos ranking da violência no trânsito. São 70,2 óbitos para cada 100 mil veículos, enquanto nos Estados Unidos são 14,5 na mesma proporção.

A violência no trânsito, uma verdadeira epidemia, fez com que a ONU declarasse o período compreendido entre 2011 a 2020 como a *Década de Ação pela Segurança no Trânsito*. Governos de todo o Mundo comprometeram-se a tomar novas medidas para combater essa doença que mata cerca de 1,3 milhão de pessoas e ferem de 20 a 50 milhões a cada ano.

As respostas já se podem sentir com a redução dos números em vários países mas, o Brasil, de 2002 para cá, abandonou os programas permanentes de redução de acidentes e teve um absurdo acréscimo em suas estatísticas. Ao contrário do que dizem fontes oficiais, o aumento na frota de automóveis e motos, fruto de incontinentes políticas populistas dos últimos governos, não é suficiente para explicar por si só o crescimento vertiginoso das fatalidades.

Pesquisa divulgada pela Confederação

Nacional do Transporte, CNT, mostra que 57,3% dos cerca de 100 mil quilômetros de rodovias avaliadas apresentam algum tipo de defeito na pista, seja a precária pavimentação, falta de sinalização ou defeitos na geometria utilizada na construção da via. De toda a malha 6,3% estavam em péssimo estado, 16,1% foram considerados ruins e 34,9% regulares. Segundo o levantamento, 42,7% da extensão rodoviária foram classificadas de bom ou ótimo, tendo assim condições adequadas de segurança e desempenho. Além disso, apenas 12,4% da malha rodoviária nacional é pavimentada. Isso corresponde a 213,3 mil km dos 1,72 milhões de km de rodovias no país. Evidencia, também, que 48,6% da extensão rodoviária analisada apresentam falhas na pavimentação. O percentual de deficiência é mais alto no que se refere a sinalização - 51,4% - e na geometria 77,2 por cento.

Os países desenvolvidos e os em desenvolvimento avançam século XXI a dentro com novos e vigorosos programas científicos e tecnológicos com reflexos imediatos no trânsito e no transporte. O Brasil, infelizmente, se mantém atado ao atraso, com suas rodovias em frangalhos, praticamente sem ferrovias, sem navegação interna e de cabotagem, sem portos e aeroportos decentes, convivendo com uma terrível crise ética, política e econômica.

Enquanto isso, outras nações se apressam para, em breve, adotarem o

veículo robô. O *Los Angeles Daily News* em matéria da jornalista *Rachel Uranga*, publicada no último dia 05 de março, informa que muito em breve caminhões sem motoristas percorrerão as estradas norte-americanas. Já estão em fase de estudos avançados as plataformas sem condutor para frotas de caminhão que poderão ser tripulados por um único motorista, automatizados e comandados a distância como hoje se faz com os drones.

Certamente será um dos mais importantes saltos, na área do transporte, nesta primeira metade do século XXI, será uma mudança sísmica para os 218 mil caminhões e motoristas de entrega da Califórnia - 2,5 milhões em todo o país. Este não é o futuro, mas o presente, afirma o *Los Angeles Daily News*.

Para os brasileiros que nos últimos anos descobriram o caminho das ruas, romper o ciclo vicioso do atraso é muito mais que uma obrigação, é um dever de cidadania!

* 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, 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 de Honra do Instituto Chamberlain de Estudos Avançados, Membro do Conselho Deliberativo do Monatran, Doutor Honoris Causa pela Faculdade de Ciências Sociais de Florianópolis - Cesus, Coordenador do Núcleo de Articulação Voluntária, NAV, Two Flags Post - Publisher & Editor-in-Chief.

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



CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

Art. 213. Deixar de parar o veículo sempre que a respectiva marcha for interceptada:
I - por agrupamento de pessoas, como préstitos, passeatas, desfiles e outros;
II - por agrupamento de veículos, como cortejos, formações militares e outros.



Detran desvenda os mitos e verdades sobre o teste do BAFÔMETRO

Tomar vinagre, usar antisséptico bucal ou comer chocolate. Se tornou uma espécie de lenda urbana entre os motoristas infratores que querem burlar o teste do bafômetro. Mas a verdade é que nenhum deles livra motorista de resultado positivo no etilômetro. Os itens ditos infalíveis da lista imensa, que ainda inclui antisséptico bucal e refrigerante, não funcionam.

“O bafômetro mede o álcool ingerido que passou para a circulação sanguínea e, posteriormente, é exalado dos pulmões para o ar. O vinagre não consegue interferir no etanol exalado para o ar, provindo dos pulmões

do motorista”, explica a hepatologista Marta Deguti, do Centro de Gastroenterologia do Hospital 9 de Julho.

Na realidade, se o vinagre contiver álcool, isso pode até agravar o resultado positivo do teste.

O Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo (Detran.SP) esclarece que o aparelho é capaz de detectar a presença de álcool no organismo mesmo se a medição for realizada imediatamente após o motorista ter consumido alimentos como bombom com licor ou usado antisséptico bucal que contenha álcool na formulação.

Nesses casos, se a pessoa



não tiver realmente ingerido bebida alcoólica e tiver recebido o resultado por ter feito uso desse tipo de produto, a orientação é que o cidadão informe o fato à autoridade de trânsito no momento da abordagem. Dessa forma, o condutor pode pedir para fazer um novo exame, caso o primeiro dê positivo.

Outro “truque” que ganhou fama recente na internet é o Metadoxil (piridoxina ou

vitamina B6), um medicamento que acelera a metabolização do álcool do fígado e é mais utilizado no tratamento de alcoolismo e alterações hepáticas. “Mas ele não interfere na concentração do álcool que está no sangue ou que é exalado e medido no bafômetro”, rebate a médica.

INFRAÇÃO

Não se submeter ao exame também é uma infração.

Assim como quem tem a embriaguez atestada no exame, quem se recusa a soprar o aparelho também é multado em R\$ 2.934,70 e notificado a responder processo de suspensão do direito de dirigir pelo período de um ano. Quem for reincidente nesse tipo de infração em um período de 12 meses é multado em R\$ 5.869,40 e responde a processo de cassação do direito de dirigir por dois anos.

CNH aos 16 anos a partir de março é mais um boato das redes sociais

Mais um boato nas redes sociais que deu o que falar nos últimos dias. De acordo com o falso texto, a partir de março seria possível tirar a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) no Brasil aos 16 anos.

A informação não é verdadeira. A regra vigente diz que, para se habilitar como condutor, é necessário ser penalmente imputável (ter 18 anos completos e não estar impedido por problemas mentais, resumidamente). E isso não deve mudar logo.

Para essa mudança acontecer, seria preciso primeiro ocorrer a mudança na maioria penal, definida pela Constituição Federal. Há pouco mais de um ano, a notícia de uma possível mudança nessa lei, gerou muita discussão sobre como isso se refletiria na restrição da idade mínima para obtenção da CNH. Inclusive, à época, muitos Detrans se posicionaram contra essa modificação.

De acordo com a Associação Nacional dos Detrans (AND) 25% dos acidentes fatais ocorrem com jovens

de 18 a 25 anos. “Os jovens tendem a ser mais ousados do que as pessoas que são mais amadurecidas, o que aumenta claramente o risco de acidentes envolvendo essa faixa etária”, explica Celso Alves Mariano, especialista em trânsito e diretor do Portal no Trânsito.

O grande problema, segundo Ma-

riano, é que muitos jovens desrespeitam a lei e dirigem sem CNH. “Não sabemos quantos são porque o nosso sistema de trânsito só controla veículos e condutores que tiveram algum registro inicial. Sempre que converso diretamente com o público, aproveito para tentar extrair alguma informação

que me permita estimar quantos são os que dirigem sem a habilitação legal. Em média, 30% das pessoas admitem dirigir ou já terem dirigido sem CNH. Quanto mais ao sul do país, menos pessoas. Quanto mais ao norte, mais. Reflexo claro, a meu ver, do tanto que se consegue orientar, educar, fiscalizar, intimidar, etc.,” explica.

Quem dirige sem ter a CNH – Carteira Nacional de Habilitação, ou PPD – Permissão Para Dirigir está cometendo uma infração gravíssima, passível de multa (R\$ 880,41) e retenção do veículo. Já os adolescentes flagrados conduzindo veículos, estão sujeitos ao cumprimento de medidas socioeducativas. Seus pais ou responsáveis, também.

“Ainda existem muitas pessoas de má-fé que se aproveitam para divulgar textos equivocados e mentirosos na internet. Antes de compartilhar essas mensagens, devemos sempre averiguar a informação, consultando fontes confiáveis”, conclui Mariano.





ILDO ROSA*

O Custo da Mobilidade

ANTT elaborou um amplo e detalhado relatório, cuja última atualização foi em 2013, sobre o custo de mobilidade urbana no Brasil.

Os dados avaliados se referem a um universo de 438 de municípios com mais de 60 mil habitantes.

Numa análise preliminar fica explícito o favorecimento do transporte individual em detrimento do coletivo, o que somou em 2013 11,2 bilhões do custo público, 77% consumidos com o transporte individual.

O trabalho realizado pelo engenheiro e sociólogo Eduardo Vasconcellos constata que a aposta no modelo de transporte individual só beneficia a população com renda mais alta.

Os dados refletem claramente uma realidade que atinge a ideia vigente

até então de que aumentar a qualidade do transporte público coletivo induziria as pessoas a usá-lo, mas além disso o pesquisador entende que é preciso cobrar o verdadeiro custo para sociedade que usa automóvel.

Outro aspecto bastante interessante diz respeito, não somente ao uso, mas ao abuso do automóvel, já que uma simples redução de 30% dos carros nos horários de pico implicaria numa mudança significativa para melhor.

A frota de veículos entre os anos 2003 e 2013 passou de 19 para 37 milhões de veículos, sendo que por outro lado a extensão das ruas e avenidas teve um aumento estimado de tão somente 17%.

Por sua vez, mesmo com o crescimento vertiginoso da frota de veículos, o tempo gasto nas viagens em vez

de diminuir aumentou 28%.

Os dados assim apresentados convencem-nos de que o enfrentamento do problema é um desafio lançado para todos nós, demonstrando que a intervenção do poder público é meramente paliativa, contribuindo para o acelerado empobrecimento da própria população pelo que deveria ser uma atividade meio.

Faça um cálculo das despesas despendidas com sua própria mobilidade e certamente tirará suas conclusões.

* 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. Presidente do Conen/SC.

10 dicas de segurança para motoristas iniciantes

Acabou de receber a carteira de motorista e está inseguro para dirigir no trânsito? Calma; se passou no exame para obtenção da carteira você tem toda a condição de dirigir, desde que mantenha a calma, esteja atento e não negligencie as regras de trânsito que, aliás, é postura que todo motorista deve ter.

Esteja ciente que a tarefa de conduzir um veículo passa a ser fácil após um tempo. Esteja certo de que vai conseguir trocar as marchas, pisar nos pedais corretos, entre outros. E para ajudar quem está nesta condição, o OBSERVATÓRIO Nacional de Segurança Viária dá algumas dicas. Confira quais:

- Mantenha a calma e esteja atento à sua volta.
- Dirija devagar.

- Atenção aos retrovisores, pois é através deles que você verá sua distância em relação aos outros veículos e o que acontece à sua volta.
- Para treinar, desde que já tenha obtido a carteira de habilitação, é preferível que escolha um local longe do trânsito intenso. Procure locais tranquilos e treine troca de marchas, controle de embreagem e faça manobras de estacionamento.
- Procure ouvir o que 'diz' seu carro. Por exemplo: quando for o momento de mudar a marcha seu veículo emitirá um som como se o motor estivesse chian-do. A demora até mudar a marcha provoca gasto desnecessário de combustível.
- Como ainda não está habi-



tuado ao trânsito, use sempre a faixa da direita.

- Procure manter seu veículo em boas condições de manutenção.
- Esteja atento à sinalização

da pista, à faixa de pedestres (e à circulação de pedestres), aos semáforos, etc.

- Mantenha os pneus calibrados e verifique a água

e o óleo pelo menos duas vezes ao mês.

- Mantenha o veículo sempre abastecido para evitar a pane seca (falta de combustível).

JAIME LERNER

‘Brasileiro fica encantado com cidades eu

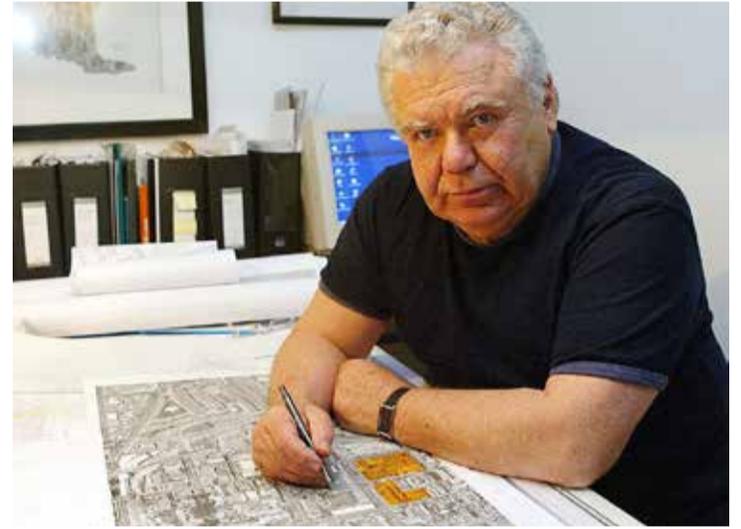
O urbanista Jaime Lerner, conhecido pelas soluções que levaram Curitiba a ser considerada “cidade modelo” na década de 90, defende uma revisão da concepção de cidade pelo poder público e pelos brasileiros que vivem em áreas urbanas.

Para ele, o encantamento dos brasileiros com cidades no exterior se dá por soluções que nem sempre são bem-vindas quando aplicadas no Brasil, como a ênfase no transporte público e na bicicleta como meio de transporte e a convivência de populações de diferentes perfis socioeconômicos nos mesmos bairros.

“Ele (brasileiro) fica encantado, mas não reproduz as soluções aqui. Quando chega de volta ao Brasil, volta a querer separar, dar prioridade ao automóvel, volta a se entregar a soluções que não vão fundo no problema”, afirma o ex-prefeito de Curitiba (1971-1974, 1979-1983 e 1989-1992) e ex-governador do Paraná (1995-2002).

Lerner defende ações rápidas e pontuais para resolver os problemas das cidades - classificadas por ele como “acupuntura urbana” - e que demandam, diz ele, coragem e iniciativa das autoridades.

Leia abaixo os principais trechos da entrevista de Lerner à BBC Brasil.



BBC Brasil - Curitiba já foi considerada uma cidade-modelo, a mais verde do planeta. Olhando em retrospecto, o que não foi feito para que esses reconhecimentos fossem mantidos?

Jaime Lerner - O que acontecia em Curitiba era um compromisso de inovação constante - no transporte público, meio ambiente, todas as áreas. E quando se para de inovar, as coisas decaem um pouco. Mas não é grave, pode ser retomado - a qualidade de vida que existia aqui pode ser retomada.

BBC Brasil - Para isso, o que deve ser feito? Para muita gente, as cidades não têm mais solução.

Lerner - Nem sempre a inovação é tecnológica. O que falta é a inovação na concepção das cidades. Existe hoje uma moda de falar em cidades inteligentes, smart cities, cidades competitivas e outras coisas mais. Isso muitas vezes é só “gadget”, não é isso que importa. Atualmente os três grandes problemas das cidades ainda são os mesmos: mobilidade, sustentabilidade e a coexistência.

Quando se analisa mobilidade, você vê o mundo inteiro tentando soluções com base em tecnologia e performance,

ou seja: carros sem motoristas - os driveless cars -, os carros inteligentes, e se esquecem de que o carro continua ocupando o mesmo espaço na cidade. E isso é grave: tecnologia e performance não diminuíram a dependência do automóvel.

O problema de mobilidade é uma questão de concepção da cidade. A cidade tem que ser uma estrutura de vida, trabalho, lazer, mobilidade, tudo junto. Toda vez que você tenta separar as pessoas - morando em um lugar, trabalhando em outro, forçando as pessoas a deslocamentos demorados e difíceis, as coisas não acontecem bem. Quando se separa a população por renda, idade,

religião - tudo isso não contribui para a qualidade de vida da cidade. Precisamos trabalhar mais na concepção.

BBC Brasil - Quando viajam, os brasileiros elogiam as cidades estrangeiras por iniciativas que, quando propostas aqui, encontram resistência. Por que isso acontece?

Lerner - O brasileiro às vezes visita uma cidade europeia e fica encantado, mas ele vê isso que mencionei: a mistura de renda, de funções - tudo isso que é importante na vida de uma cidade. Ele fica encantado, mas não reproduz as soluções aqui. Quando ele chega aqui, volta a querer separar, a dar prioridade ao automóvel, a

se entregar a soluções que não vão fundo no problema.

Por outro lado, há o excesso de burocracia que, em geral, é uma rotina que aqueles que não têm conhecimento procuram forçar, e que acaba com a criatividade. Essa burocracia serve para aqueles que, em vez de fazer, criam normas à procura de um protagonismo sem conhecimento. Isso também prejudica muito as soluções nas cidades no Brasil.

E outra coisa: como os governos não fazem, então toda vez que uma vizinhança resolve fazer algo num parque, ajuda uma praça ou cria uma solução por iniciativa que parte da própria comunidade, as

autoridades acham que estão descobrindo o mundo.

A gente não pode se afastar da boa concepção da cidade, do comprometimento com a inovação e principalmente com a vida das pessoas, com o meio ambiente. Tudo isso vem junto com a cidade, para que ela realmente seja uma resposta de qualidade de vida, de futuro, de oportunidades.

O Brasil teria todas as condições para dar grandes exemplos para o mundo. No entanto, nunca tivemos tão perto - e nem tão longe.

BBC Brasil - Mas dá para atribuir isso somente à falta de vontade política?

Lerner - Na verdade, é o medo de começar. É querer ter todas as respostas e aprovação de todos que leva a decisões políticas equivocadas. Isso é comum hoje no Brasil. O Brasil poderia ser um grande exemplo na área de mobilidade, mas não é porque seguimos complicando o problema, procurando implantar aquilo que em outros países já é obsoleto. Esse movimento de copiar o obsoleto faz você comprá-lo como última novidade.

BBC Brasil - O metrô seria obsoleto, na sua avaliação?

Lerner - O metrô é obsoleto porque é demorado, caro e



O Jardim Botânico foi um dos parques construídos na gestão Lerner em Curitiba

ropeias, mas não reproduz soluções aqui'.

não é a única resposta de um bom sistema de mobilidade. A boa resposta tem que estar na adoção de sistemas integrados onde se tenha algumas cidades com duas ou três linhas de metrô, mas com grande parte do deslocamento na superfície.

Em São Paulo, mais de 80% das pessoas se deslocam na superfície e poderíamos ter um sistema de qualidade na superfície, poderíamos “metronizar” o ônibus. Com uma ou duas linhas de metrô, se for necessário, com um bom sistema de superfície, com bicicleta e carro compartilhados. A integração de todos esses modais é que leva a um bom sistema de mobilidade.

BBC Brasil - Em São Paulo, o incentivo do uso da bicicleta promovido pela gestão anterior encontrou muita resistência, assim como outras medidas. Que avaliação o senhor faz do conceito de cidade do ex-prefeito Fernando Haddad (PT) e da atual gestão de João Dória (PSDB)?

Lerner - Eu considero ambos altamente qualificados. O problema no caso do Haddad foi a equipe dele. O Dória está procurando fazer a cidade agir com a iniciativa privada e com a população. O Haddad teve boas iniciativas, mas muito pouco foi efetivamente realizado, como as propostas de uso do solo. Coisas que não acontecem não têm efetividade.

O mais importante de tudo é coragem de começar. A gente vê hoje que muitas cidades querem ter todas as respostas antes e ao querer ter essas respostas não começam nunca. As coisas que aconteceram em Curitiba, assim como em outras cidades, se

deram porque inovar é começar. O importante é começar.

BBC Brasil - Mas há uma busca por unanimidade, e as cidades são diversas, habitadas por pessoas muito diferentes. Como conciliar os interesses?

Lerner - Se você quer fazer acontecer uma coisa, você tem que propor uma ideia, um projeto, um cenário, em que todos - ou a grande maioria - entendam como desejado. Se entenderem como desejado, irão ajudar a fazer acontecer. Por isso que o que falta nas cidades é proposta, ideia. Às vezes a ideia nasce dos responsáveis pela política, às vezes nasce dos técnicos, e às vezes da própria comunidade. Não importa. O importante é começar a fazer algo e ter esse bate-e-volta necessário.

O planejamento é uma trajetória, onde você começa, mas tem que deixar espaço para que a população corrija quando não estiver no caminho certo. São coisas que podem ser constantemente corrigidas - o que não pode é a omissão de tentar.

Ouvi coisas de arrepiar no Brasil: metrô em cidades para resolver o problema da Copa do Mundo. A Copa do Mundo foi um desastre, não só para o futebol como para as cidades que seguiram essas diretrizes de mobilidade, de fazer uma linha de metrô em Teresina, ou ligar um aeroporto a um estádio de futebol - soluções caras e que não atendiam a população. Estamos vivendo uma época nova, quando as coisas na Olimpíada caminharam bem melhor.

Sou a favor de soluções rápidas, o que chamo de “acupuntura urbana”. Acupuntura é uma ação pontual, uma agu-



O sistema BRT (Bus Rapid Transit) de Curitiba foi adotado em diversas cidades do mundo

lhada que consegue conferir energia para a cura. A mesma coisa em relação à cidade - são algumas intervenções pontuais necessárias e que devem ser feitas rapidamente para ajudar no processo de planejamento.

BBC Brasil - E isso se daria em que áreas, que tipo de “acupuntura” seria essa?

Lerner - Em todas as áreas - mobilidade, meio ambiente, e por aí vai. Temos feito muitas cidades no mundo inteiro, desde projetos aqui no Brasil, como em Porto Alegre, as propostas para a região metropolitana do Rio de Janeiro, algumas cidades em Angola, outros projetos no México. É importante que as coisas aconteçam.

Para te dar uma ideia, aqui nós usamos acupuntura também para testar a primeira linha do sistema de transporte BRT e foi a primeira vez no mundo. Hoje em dia nós temos no mundo inteiro 250 cidades com o BRT implantado e 154 milhões de passageiros por dia - e isso começou em Curitiba.

BBC Brasil - Atualmente há no Brasil alguma cidade

com uma solução que seja um modelo, e que possa ser reproduzida, assim como Curitiba foi há alguns anos?

Lerner - No Brasil, algumas coisas aconteceram bem no Rio de Janeiro, porque houve coragem. Além de Curitiba, gostaria de citar o exemplo de Medellín, na Colômbia, e também de Bogotá, a Cidade do México, Seul, Istambul e 250 cidades na China, Estados Unidos e Europa que adotaram o BRT, que é um caminho mais rápido para se melhorar a qualidade do transporte, e com gasto muito mais baixo. Então você pode fazer um sistema de boa qualidade, em menos de três anos, a um custo de 20 a 50 vezes mais barato que o metrô.

BBC Brasil - Em Curitiba, que parte teve a educação para que seu conceito de cidade fosse considerado o desejado pela maioria? Houve campanhas de reciclagem e personagens criados pela prefeitura para incentivar crianças a mudar o comportamento sobre o meio ambiente, por exemplo.

Lerner - Sempre tive atenção muito grande em ensinar

as cidades para as crianças - porque se elas entenderem as cidades, irão respeitar mais. Mas tem que ter conceito. A concepção é o mais importante e tive a sorte de ter uma equipe de jovens profissionais - arquitetos, técnicos, engenheiros, - gente que não tinha medo de começar uma ideia. E surgiram tantas ideias - como a da reciclagem do lixo, que foi um sucesso.

Hoje tenho certeza ao dizer que a resposta está na cidade quando se fala em sustentabilidade. Não adianta a gente criar grandes acordos entre vários países do mundo, que têm políticas e maneiras de usar a energia muito distintas - não dá para tentar igualar problemas da Índia com os dos Estados Unidos.

Mas na cidade podemos resolver. Se todos nas cidades usassem menos o automóvel, separassem o lixo, e morassem mais perto do trabalho, o problema de sustentabilidade e de qualidade de vida já estaria resolvido. É na cidade que podemos dar uma resposta mais rápida e melhor, conscientizando todas as pessoas.



Motorista que atropelou três em Florianópolis processa outro envolvido em acidente

A defesa do motorista gaúcho Jeferson Rodrigo de Souza Bueno, indiciado pelo atropelamento de três pessoas – uma morreu e dois ficaram gravemente feridos – na madrugada de Réveillon, em Florianópolis, entrou com uma ação indenizatória contra Robson de Jesus Cordeiro, motorista de um Audi que também se envolveu no acidente ocorrido em Ingleses, norte da Ilha. Bueno foi indiciado pela Polícia Civil nesta semana e está foragido desde o dia 1º de janeiro.

No processo, Bueno, indiciado por homicídio doloso qualificado, lesão corporal grave e lesão corporal gravíssima, pede indenização superior a R\$ 200 mil a Cordeiro, que mora em Florianópolis e não foi indiciado pelo delegado Eduardo Matos, responsável pela investigação. Na ação também consta o nome de Valdir Luiz Vieira, proprietário do Audi no sistema do Detran, mas que vendeu o veículo para um garagista em 16 de dezembro, 15 dias antes do acidente. Robson, após comprar o Audi, no entanto, não transferiu o carro para o seu nome.

A reportagem apurou que a ação impetrada pelo advogado Ademir Costa Campana, que defende Bueno, pede R\$ 206.492,00 como reparação por supostos danos morais que o motorista do Ca-



maro teria sofrido devido à exposição na mídia e dentro da própria investigação, onde foi apontado pela polícia como responsável pelo acidente. A ação quer também reaver supostos prejuízos que o Camaro teria sofrido após o acidente, já que o carro, além de bastante danificado, permanece em Santa Catarina.

“Vamos buscar a reparação pelo injusto indiciamento do meu cliente, pois o inquérito é contraditório e o delegado, em determinados momentos, parece não ter se dado ao trabalho de sequer ler os autos. Também vamos buscar ressarcir moralmente meu cliente, que é tão vítima do caso como a vítima que morreu e os que se feriram”, explica Campana, que justifica o pedido de Assistência Judiciária Gratuita “porque meu cliente é assalariado e não tem condições de arcar com custas processuais, já que foi demitido”.

A reportagem tenta localizar Ro-

bson de Jesus Cordeiro para ouvi-lo sobre pontos levantados pela defesa de Bueno e o processo movido contra sua pessoa, mas ele não foi encontrado para comentar o assunto. Como na ação movida contra ele não aparece o nome de nenhum advogado, não foi possível falar com sua defesa.

Já Valdir Luiz Vieira, cujo nome ainda aparece como proprietário do Audi no Detran, afirma que o “caso Camaro” tem lhe dado muita dor de cabeça. Sua “sorte”, expõe, foi ter comunicado o Detran da venda do veículo, assim como pegou uma cópia do registro de transferência autenticada no cartório. Valdir não tinha conhecimento que há uma ação contra ele no Rio Grande do Sul. Ao descobrir pela reportagem, e após conversar com sua advogada, falou em entrar com um processo por danos morais contra a defesa de Bueno.

“Eu vendi o carro (Audi) para o dono de uma garagem de carros e transferi os papéis para ele. O problema é que ele vendeu o carro para outro e não tirou os documentos do meu nome. Mas eu não posso obrigar ele a ir no Detran e transferir os documentos do meu nome. Fui pego completamente de surpresa quando me disseram que o carro envolvido no acidente ainda estava no meu nome”, conta Vieira.

Suspensa decisão que rejeitou crime previsto no CTB

O ministro Marco Aurélio, do Supremo Tribunal Federal (STF), deferiu liminar na Reclamação (RCL) 25398 para suspender decisão da Segunda Câmara Criminal do Tribunal de Justiça do Estado de Mato Grosso do Sul (TJ-MS) que afastou a aplicação do artigo 305 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que prevê o crime de evasão do local do acidente. Em análise preliminar do caso, relator entendeu que a decisão questionada afronta a Súmula Vinculante 10, do STF, que veda órgãos fracionários de tribunais de afastarem, no todo ou em parte, a incidência de lei ou ato normativo do poder público sob alegação de inconstitucionalidade.

O Ministério Público do Estado de Mato Grosso do Sul (MP-MS), autor da Reclamação, denunciou E.A.D.C. perante o juízo da 1ª Vara Criminal de Campo Grande pela suposta prática dos crimes de evasão do local do acidente

e direção sob influência de substância que reduz a capacidade do condutor, respectivamente previstos nos artigos 305 e 306 da Lei 9.503/1997 (CTB). Segundo narra o MP, a denúncia não foi recebida quanto ao primeiro delito por atipicidade da conduta.

Em seguida, a Segunda Câmara Criminal do TJ-MS desproveu recurso interposto pelo MP por considerar inviável o recebimento da denúncia pelo delito do artigo 305, com base no princípio nemo tenetur se detegere, ou seja, o direito de não produzir prova contra si mesmo. Para o Tribunal de Justiça, esse tipo penal é inconstitucional, uma vez que “descabe compelir alguém a não se afastar do local do acidente, salvo se a sua presença se faz necessária pelo socorro que se deve prestar à vítima, sendo evidente ser este um dever de ordem diversa”.

No Supremo, o MP alega que o

artigo 305 do CTB foi afastado sem a observância da cláusula de reserva de plenário, por isso, pediu a concessão da liminar para suspender o acórdão questionado. No mérito, solicita a cassação do ato.

“Nota-se, assim, ter sido olvidado o teor do artigo 97 da Lei Fundamental, retratado no verbete vinculante 10 da Súmula do Supremo”, ressaltou o ministro Marco Aurélio. Segundo o enunciado, “viola a cláusula de reserva de plenário (artigo 97, da CF) a decisão de órgão fracionário de tribunal que, embora não declare expressamente a inconstitucionalidade de lei ou ato normativo do poder público, afasta sua incidência, no todo ou em parte”.

O ministro explicou ainda que a validade do artigo 306 do CTB será analisada, pelo Plenário do STF, na Ação Declaratória de Constitucionalidade (ADC) 35, de sua relatoria.



Negado HC a acusado de duplo homicídio em acidente de trânsito

O ministro Luiz Fux (foto), do Supremo Tribunal Federal, negou seguimento (julgou inviável) ao Habeas Corpus (HC) 141063, impetrado pela defesa de A.C.L., acusado de duplo homicídio e lesões corporais graves em acidente de trânsito em Florianópolis (SC). Com isso, ficou mantida a sessão de julgamento pelo Tribunal do Júri marcada para o dia 7 de março, que a defesa pretendia suspender por meio de liminar.

O acidente ocorreu em 2002. Segundo a denúncia apresentada pelo Ministério Público estadual, o empresário, embriagado e dirigindo em alta velocidade, atingiu dois carros, causando a morte de dois ocupantes de um veículo e lesões graves no condutor do segundo.

A.C.L. foi pronunciado pelo juízo da 1ª Vara Criminal da Comarca de Florianópolis e, desde então, a defesa vem recorrendo da sentença de pronúncia (decisão que submete o réu a julgamento pelo Tribunal do Júri), tanto ao Tribunal de Justiça de Santa Catarina (TJ-SC) quanto ao Superior Tribunal de Justiça (STJ). No STF, os advogados apontam supostas nulidades na decisão de pronúncia, como cerceamento de defesa decorrente do cancelamento da prova de reconstituição dos fatos e excesso de linguagem na sentença, que teria descrito a situação do acidente como um “racha”, o que não foi mencionado na denúncia do MP.

Ao negar seguimento ao HC, o ministro Luiz Fux observou que a decisão monocrática do relator do recurso especial no STJ foi objeto de agravo, ainda não examinado por órgão colegiado, “ou seja, não se exauriu a jurisdição no âmbito daquela Corte”, conforme exigido pelo artigo 102, inciso II, alínea ‘a’, da Constituição Federal. Destacou também o entendimento da Primeira Turma do STF, da qual faz parte, no sentido da inadmissibilidade da utilização do habeas corpus como substitutivo do recurso cabível (no caso recurso extraordinário).

Em relação à alegação de excesso de linguagem, o ministro disse que a sentença de pronúncia é uma decisão interlocutória, e que o órgão julgador pode fazer referência a elementos colhidos na instrução para respaldar a decisão em indícios de autoria e elementos concretos de existência do crime. Quanto ao alegado cerceamento de defesa, explicou que o STJ não se manifestou sobre a matéria, sendo inviável o conhecimento do HC sem que a instância antecedente tenha examinado a questão.



Projeto inclui representantes dos municípios e dos estados na composição do Contran

O Conselho Nacional de Trânsito (Contran) pode passar a contar com representantes dos municípios e dos estados em sua composição. A Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ) analisa o Projeto de Lei do Senado (PLS) 452/2016, que altera a composição do conselho para incluir um representante dos Detrans e outro de entidade máxima representativa dos municípios.

O autor do projeto, senador Pastor Valadares (PDT-RO), apresentou a proposta em dezembro, quando ocupava o cargo no lugar de Acir Gurgacz (PDT-RO), então licenciado. Segundo Pastor Valadares, estados e municípios têm que ter voz nas deliberações sobre o trânsito. A proposta aguarda escolha de relator na CCJ.

“Considerando que a efetividade da

segurança do trânsito perpassa, obrigatoriamente, pelos órgãos executivos estaduais e municipais de trânsito, necessário se faz que esses integrem a composição do Contran para contribuírem com o órgão colegiado nacional”, argumenta.

Hoje, o Contran — órgão que estabelece normas e regulamenta a Política Nacional de Trânsito — é composto pelos representantes do Ministério da Ciência, Tecnologia; do Ministério da Educação; do Ministério da Defesa; do Ministério do Meio Ambiente; do Ministério dos Transportes; do Coordenador do Sistema Nacional de Trânsito (Denatran); do Ministério da Saúde; do Ministério da Justiça; do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços; e da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).



Prazos para recursos de trânsito poderão ser contados em dias úteis

A Câmara analisa projeto que estabeleça que todos os prazos para recursos previstos no Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97) sejam contados em dias úteis (PL 6289/16). A proposta do deputado Augusto Carvalho (SD-DF) estabelece ainda que na contagem dos dias será excluído o dia do começo e a inclusão do dia do vencimento.

O autor do projeto explica que a legislação de trânsito prevê diversos prazos, seja de natureza processual ou procedimental, alternando entre contagem em dias úteis e dias corridos.

“Referida miscelânea provoca insegurança naqueles que operam o direito

ou que dele dependem para situações específicas. O intuito da mudança introduzida é, dentre outras, favorecer e auxiliar o trabalho dos profissionais responsáveis pelas demandas, que se viam prejudicados com a contagem em dias corridos, com a perda de dois dias – sábado e domingo”, afirmou Augusto Carvalho.

Para o parlamentar, o projeto respeita os princípios da celeridade e da segurança jurídica.

TRAMITAÇÃO

O projeto, que tramita conclusivamente, será analisado pelas comissões de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.



Proposta proíbe colocação de películas que comprometam visão de retrovisores

Proposta em análise na Câmara dos Deputados proíbe a colocação de películas automotivas em áreas que comprometam a visão que o condutor tem dos espelhos retrovisores.

Pelo texto, a instalação de película nas áreas envidraçadas laterais dianteiras do veículo deverá respeitar um espaço mínimo de 20 centímetros a partir dos retrovisores para não os encobrir. É o que prevê o Projeto de Lei 4021/15, do deputado Evandro Roman (PSD-PR).

O deputado explica que, além de ser utilizada como um acessório, as películas reduzem os efeitos dos raios solares e dificultam a visualização do interior do veículo, o que aumenta a segurança contra roubos.

Por outro lado, entretanto, Roman sustenta que o uso indiscriminado de películas acaba comprometendo a segurança do trânsito.

“Isso ocorre porque a instalação de películas nos vidros laterais acaba reduzindo o campo de visão do condutor, ao encobrir os retrovisores laterais, principalmente à noite e sob chuva”, observou.

O projeto altera o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97), que já veda a colocação de películas quando comprometer a segurança do trânsito e remete à regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

TRAMITAÇÃO

O projeto tramita em caráter conclusivo e será analisado pelas comissões de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Projeto susta resolução do Conama sobre inspeção veicular ambiental

A Câmara dos Deputados analisa o Projeto de Decreto Legislativo (PDC) 386/16, que susta a Resolução 418/09 do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama), que instituiu normas para a implementação da chamada inspeção veicular ambiental pelos estados e municípios. Prevista no Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97), a inspeção visa avaliar a emissão de gases poluentes e de ruídos pelos veículos.

O autor da proposta, deputado César Halum (PRB-TO), argumenta que a inspeção veicular é matéria ambiental, de competência concorrente entre União, estados, Distrito Federal e municípios. Segundo ele, toda matéria de competência da União é suscetível de regulamentação mediante lei, e a legislação concorrente deve se limitar a estabelecer normas gerais.

Para ele, o Conama “atropelou” as atribuições do Congresso Nacional ao editar a resolução. “A consequência prática desse atropelo legal nas atribuições do Poder Legislativo é que poucos estados conseguiram se adaptar às normas estabelecidas pela resolução do Conama, seja por desinteresse ou seja por impossibilidade prática de se adequar às normas da resolução”, disse. “Os estados que o fizeram estão cobrando altas tarifas para os proprietários de veículos, como vem ocorrendo recentemente em Tocantins”, completou.

Entre outros pontos, a resolução do Conama prevê que os órgãos ambientais dos estados e do Distrito Federal deverão, no prazo de um ano, elaborar, aprovar e publicar seus Planos de Controle de Poluição Veicular.

TRAMITAÇÃO

A proposta será analisada pelas comissões de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável; e de Constituição e Justiça e de Cidadania, inclusive quanto ao mérito. Em seguida, será votada pelo Plenário.



Detran alerta para os direitos e deveres dos pedestres no trânsito

Muitos desconhecem, mas para aqueles pedestres que não respeitam as leis, o CTB também prevê punição. De acordo com o Artigo 254, atos como andar no meio da rua ou atravessar fora da faixa de segurança, passarela ou qualquer outra passagem destinada para quem anda a pé está sujeito a multa de 50% do valor da infração de natureza leve.

O pedestre, assim como o ciclista, motorista e o motociclista também faz parte do sistema de trânsito, e têm seus direitos e deveres assegurados pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB). E como o trânsito nas cidades tem aumentado a cada dia, os pedestres devem ficar cada vez mais atentos ao andar pelas vias.

Todos os anos, no país, são registrados inúmeros acidentes

no trânsito, e muitos destes envolvendo pedestres, neste caso, os atropelamentos. Um dos motivos seria a falta de atenção e imprudência do condutor e também do pedestre, ocasionado pelo desrespeito às leis de trânsito.

O gerente de Fiscalização e Segurança do Detran-TO, capitão Geraldo Magela, alerta sobre o uso, do celular, pelo pedestre, ao andar pelas ruas. “O manuseio do aparelho pode causar distração e desatenção, o que pode ocasionar a não percepção das mudanças no semáforo; atravessar fora da faixa; não respeitar o tráfego de veículos nos locais onde não há sinalização para pedestres, aumentando assim chances de atropelamento”, destacou.



Confira alguns direitos e deveres dos pedestres, que deixam o trânsito mais seguro e ajudam a diminuir o número de acidentes.

DIREITOS

Os pedestres que estiverem atravessando a via sobre as faixas de pedestres terão prioridade de passagem;

Nos locais em que tiver semáforo, terão prioridade de passagem os pedestres que não tenham concluído a travessia,

mesmo se a sinalização tiver mudado liberando a passagem dos veículos;

É assegurada ao pedestre a utilização dos passeios ou passagens apropriadas das vias urbanas e dos acostamentos das vias rurais, para circulação;

No caso de não houver passeios, ou quando não for possível o acesso, será feita com prioridade sobre os veículos, pelas bordas da pista, em sentido contrário ao dos veículos.

OBRIGAÇÕES

Atravessar sempre andando na faixa de pedestre;

Olhar para os dois lados antes de atravessar uma via;

Aguardar a passagem do veículo ou que ele pare;

Atravessar sempre em linha reta, sem correr;

Olhar atentamente para os lados ao descer de um carro ou ônibus e esperar sempre que o veículo saia para então atravessar a via.

Mitos e verdades na direção de um veículo

As estatísticas oficiais demonstram que a cada ano mais de 650 mil pessoas são vítimas de acidentes de trânsito no Brasil. Dentre elas, aproximadamente 50 mil são vítimas fatais. Dos sobreviventes, em média 26 mil adquirem algum tipo de lesão permanente.

Todos nós utilizamos o trânsito diariamente, seja como passageiros, pedestres ou condutores. Somos responsáveis pelo bem estar desse meio social. Muitos, porém, não têm consciência dessa responsabilidade e negligenciam cuidados se expondo e expondo os demais a riscos desnecessários.

Por esse motivo, o Portal do Trânsito elencou alguns mitos e verdades sobre segurança na direção do veículo.

É possível enganar o bafômetro.

MITO Não é possível burlar o bafômetro usando nenhuma solução caseira divulgada na internet. E, além disso, mesmo que houvesse alguma possibilidade de interferir na medição do bafômetro, os reflexos e reações do motorista alcoolizado continuariam lentos da mesma maneira, além de outros sintomas como falta de concentração, diminuição ou perda

do espírito crítico, baixa qualidade de julgamento e diminuição da coordenação motora. Conduzir sob efeito de bebida alcoólica, conforme a legislação em vigor é um ato criminoso e que pode colocar a vida de muitas pessoas em risco.

Medicamentos podem afetar o modo de dirigir.

VERDADE A ingestão inadequada de medicamentos, em excesso ou combinada com outras substâncias altera o comportamento do condutor. Alguns medicamentos usados comumente pelas pessoas provocam efeitos colaterais perigosos, como alterações sensoriais, tonturas, sonolência, alterações de comportamento, etc. No trânsito, esses efeitos podem levar o condutor a causar acidentes. Por esse motivo, é importante ler atentamente a bula, prestando atenção aos possíveis efeitos e reações provocadas pelo medicamento em uso.

Não precisa usar cinto de segurança no banco de trás.

MITO É um grave erro pensar que os ocupantes do banco de trás não precisam usar cintos de segurança, pois em caso de acidentes, eles são

arremessados violentamente contra os bancos dianteiros, por sobre os ocupantes do banco da frente e contra o para-brisa. O cinto de segurança deve ser usado por todas as pessoas que estão no veículo. Se algum passageiro estiver sem cinto, o motorista será responsabilizado.

Utilizar o celular no modo viva-voz ou bluetooth elimina os riscos de distração.

MITO Em um texto do especialista Celso Mariano, ele explica que de acordo com Marshall McLuhan, o telefone é o “meio frio” por excelência (quanto mais frio, mais exige de nossas mentes): não há mente que mantenha uma conversa ao telefone sem dedicar grande atenção. Compromete, inclusive, uma parte da capacidade de processamento visual: é que para sustentar o diálogo, nossa mente precisa “visualizar” o interlocutor. Isso não acontece quando ouvimos rádio ou conversamos com o passageiro. O primeiro por não haver diálogo, e o segundo porque basta um olhada e a necessidade visual já estará atendida. Por essas e outras é, mesmo no viva-voz, falar ao celular é perigoso e pode ser a causa de graves acidentes.

O comportamento dos passageiros pode afetar a segurança no trânsito.

VERDADE Os passageiros podem se tornar uma condição adversa ao condutor. Por exemplo, barulho, desordem ou brigas, pessoas passando mal, excesso de passageiros, todas essas situações podem levar o condutor a se distrair e cometer erros no trânsito. Por isso é importante sempre manter a calma e a tranquilidade dentro do veículo.

Em caso de neblina, devo trafegar com o pisca-alerta ligado.

MITO O pisca-alerta não deve ser usado com o veículo em movimento, exceto em situações de emergência. Conduzir sob neblina exige muito cuidado e experiência. Nesses casos devemos manter o farol baixo aceso, não usar luz alta (pois piora a visibilidade), parar somente em pistas com acostamento ou em locais seguros.

Dirigir perto demais do veículo da frente é perigoso.

VERDADE. Todo condutor deve manter uma distância de segurança do veículo que trafega a sua frente. Esse espaço deve ser suficiente para a realização de manobras em caso de necessidade.

Como fazer viagens seguras

2017 será o ano dos feridos prolongados. Ao todo serão dez oportunidades de “emendar” a folga e colocar o pé na estrada. O próximo feriadão é no dia 14 de abril (Paixão de Cristo), uma sexta-feira. No mesmo mês ainda temos Tiradentes, no dia 21, outra sexta-feira. Enquanto o dia 1º de Maio, Dia Mundial do Trabalho, cairá numa segunda-feira, completando uma sequência de três finais de semana prolongados.

Todavia, é importante redobrar a atenção no trânsito neste período por conta do aumento no fluxo de veículos trafegando pelas vias municipais e intermunicipais, estaduais e interestaduais e federais. Além de ser fundamental estar sempre com o veículo revisado, antes de seguir viagem.

Na revisão preventiva devem-se checar os freios, faróis, limpadores de pára-brisa, sistema elétrico, estepe, calibrar os pneus e que estes estejam em bom estado de conservação, níveis de óleo do motor e fluidos de freio, chave de roda, triângulo e demais itens de segurança.

Embora seja obrigação o ano todo, é sempre bom lembrar que, nas cidades e nas estradas, os condutores devem respeitar a sinalização; estar com os documentos

de porte obrigatório do condutor e do veículo – Carteira Nacional de Habilitação (CNH), IPVA e Licenciamento, em dia; obedecer às regras para o transporte de menores de acordo com a idade; usar o cinto de segurança – condutor e passageiros; transportar somente a quantidade de passageiros permitida para o veículo. Se entre os ocupantes do carro existir crianças e adolescentes, estes devem portar a Certidão de Nascimento ou a Carteira de Identidade.

Para o gerente de Fiscalização e Segurança do Detran-TO, capitão Geraldo Magela todo o cuidado ainda é pouco, quando se trata da preservação de vidas. “Pegar a estrada é uma grande responsabilidade. Você está lidando com a sua própria vida e com a de terceiros, estejam eles no seu veículo ou não”, disse.

TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

Para viagens intermunicipais e interestaduais as práticas preventivas também são de fundamental importância. De acordo com Resolução 643/2004, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), órgão que regulamenta e fiscaliza os transportes no ramo rodoviário do país, fica obrigatório



que o motorista repasse aos passageiros as instruções de segurança e recomende o uso do cinto de segurança durante todo o percurso.

Aos passageiros existem algumas regras de segurança, como, usar o cinto de segurança, manter-se sentado e com o cinto atado ao corpo enquanto o ônibus estiver em movimento, evitar falar com o motorista, exceto em casos de extrema importância; levar na bagagem de mão objetos pequenos, leves e necessários, e as malas grandes devem ser guardadas no bagageiro do ônibus.

TRANSPORTE DE MENORES

Crianças de até um ano de idade devem ser transportadas no bebê conforto, virado e com a criança de costa para os bancos dianteiros. Para as crianças de um a quatro anos de idade, deve-se utilizar a

cadeirinha. Já para os menores que tem de quatro a sete anos, a regra é o uso do assento de elevação, e para os que possuem entre sete e meio, e dez anos, a legislação estabelece que o transporte deva ser feito no banco traseiro e com cinto de segurança.

CHECKLIST DE VIAGEM:

Combustíveis e lubrificantes – Abasteça em postos conhecidos por você e não deixe o combustível muito tempo parado no tanque antes de pegar a estrada;

Filtros de ar, óleo e combustível – Efetue a troca desse sistema conforme indicado no manual do proprietário;

Limpador de para brisas – Cheque se as lâminas e as borrachas estão em bom estado e se os encaixes das hastes estão seguros;

Freios – O nível do fluido de freio e possíveis vazamentos devem

sempre ser checados;

Velas e cabos – Qualquer falha neste sistema pode ocasionar desgaste prematuro e comprometer a vida útil de outros componentes;

Suspensão – O sistema de amortecimento e estabilidade do veículo é tão importante quanto o dos freios;

Correia dentada – A substituição preventiva desse elemento, segundo os fabricantes, deve ser efetuada (em média) a cada 50 mil km;

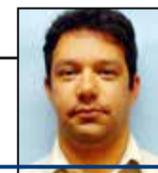
Radiador – Respeite a data limite de troca do líquido de arrefecimento do motor;

Sistema elétrico, faróis e lâmpadas – Para viajar com segurança, é importante também fazer um check-up na bateria, no motor de partida, no alternador e em todas as lâmpadas e fusíveis do carro;

Pneus – Mantenha os pneus calibrados, incluindo o estepe. O balanceamento é indicado quando você sentir vibrações no volante. Já o alinhamento, quando houver desequilíbrio direcional, ou na troca do conjunto.

ESPAÇO LIVRE

Ricardo Simões*



Trânsito inteligente: Integração é a palavra de ordem

Disponer de infraestrutura planejada para solucionar adversidades do presente e antecipar as do futuro é o primeiro passo para construir um trânsito mais seguro, humano e inteligente, tríade que, entre muitas vantagens, garante qualidade de vida à população. E, para alcançar este patamar, não há outra escolha senão colocar o trânsito no centro das discussões e dos investimentos. Além de priorizar o tema, a administração pública precisa vislumbrá-lo de maneira sistêmica e com um norte bem definido, o que significa enxergar o trânsito como um organismo pulsante, e não tratar de suas deficiências apenas de maneira pontual.

Longe deste cenário holístico, assistimos à crescente desconexão entre vários modais. Desintegrados, estes meios de transporte deixam de gerar informações valiosas – e que poderiam indicar soluções para problemas conhecidos – e se restringem a emitir dados esparsos. Como a espinha dorsal de toda integração é a padronização – que nada mais é do que a categorização de informações – o segredo para o trânsito funcionar de maneira fluida e harmônica com o restante da cidade é transformar informações em ações tangíveis.

É desse raciocínio que surge uma smart city, cujo intuito primordial é levar qualidade de vida aos usuários de trânsito.

Pense, por exemplo, no trajeto de um ônibus. Conhecer seu ponto de origem e de destino – informação acessível a qualquer pessoa, mas raramente aproveitada de maneira estratégica – permite identificar os trechos com maior número de usuários. Porém, mora nesta leitura um dado que, se interpretado corretamente, torna-se uma informação de peso e norteadora de ações concretas para melhoria da realidade. Não raro, a solução passa pela integração com outros modais, que neste caso poderia mesclar o uso do ônibus ao metrô nos pontos de maior fluxo, por exemplo. Este conceito de integração de modais também recebe o nome de interoperabilidade e rege o primeiro pilar de uma smart city.

Já o segundo pilar para manter uma smart city é a sustentabilidade, que aqui tem mais relação com a raiz do termo do que com parâmetros ambientais. É preciso sustentar a integração. De nada adianta colocá-la em prática sem que sejam comprovados seus benefícios para usuário e investidor. Tecnolo-

gias de trânsito vantajosas a estes dois públicos são o prenúncio de um sistema eficaz. O tripé se completa com conhecimento tecnológico. Identificada a deficiência e encontrada uma solução viável, é necessário conhecer o mecanismo que irá atar as duas pontas.

Na teoria, fazer com que os pilares de uma smart city saiam do papel parece tarefa simples. Porém, perceber como o Brasil está distante disso é suficiente para que se resgate a complexidade da missão. Mais assustador ainda é notar que tal distanciamento é compartilhado com outros grandes polos urbanos. Arrisco a dizer que atualmente não temos nenhuma referência completa de smart cities, mas cases isolados. Londres, com sua Zona de Máxima Restrição de Circulação – por falta de espaço para toda frota – é um exemplo disso. Curitiba, com canaletas exclusivas para ônibus expressos, é outro.

A grande questão é que, enquanto as empresas permanecerem aficcionadas pelo protecionismo tecnológico, deixando de compartilhar seus dados e desafios, este cenário será perpetuado. Além de optarem por trilhar um caminho sozinhas, muitas empresas – sobretudo as que desenvolvem tecnologia para

trânsito – não têm à disposição diretrizes que apontem padrões que o negócio deve seguir. De novo, a falta de padronização amplia os riscos de perda de informações relevantes, que poderiam gerar as mudanças que tanto ansiamos.

Ainda que esse breve retrato da realidade desanime, é preciso crer na transformação do trânsito. Compreender sua importância é um bom começo. A partir da máxima de que tempo é dinheiro, não podemos negar que o trânsito está intrinsecamente ligado aos ponteiros do relógio, o que o torna, indiscutivelmente, um fator econômico. Reduzir o tempo gasto no trânsito significa dar às pessoas a chance de investirem em si mesmas, assim como aumentar a segurança no trânsito cria uma atmosfera de conforto e confiança. Com mais qualidade de vida, a população pensa, produz e convive melhor. A urgência em tratar de um tema como o trânsito depende, portanto, da prioridade dada à vida de cada usuário.

* Gerente de produtos da Perkons e membro da Comissão de Estudos de ITS da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT)



CARTAS

#FATO

Quer saber o nível de educação da pessoa? É só observá-la no trânsito.

Mirna Dorval – Campo Grande/MS

ENGARRAFAMENTO HOMÉRICO

Além da falha do sistema de semáforos de São Paulo, a imagem mostra que as pessoas aceleram sem perceber o que acontece ao seu redor. Na imagem, as quatro vias estão paradas e ninguém consegue se mexer porque todos foram para frente sem olhar que poderia trancar a via que cruzada. Falta de prudência dos motoristas.

Roseli Andrade – São Paulo/SP

HOLANDA

Esses europeus têm umas ideias muito inteligentes. Além de já terem 35 mil quilômetros de ciclovias no país, agora eles conseguiram diminuir o número de acidentes com bicicletas ao ensinar os motoristas a abrirem a porta do carro com a mão direita. Simples, mas criativo. Com a mão direita nós sempre iremos fazer o movimento para olhar para trás.

Antônio Maria – Rio de Janeiro/RJ

#FICAADICA

Essa dica da PRF de Santa Catarina foi muito importante. Hoje, nas principais vias nacionais pedagiadas há sempre um ponto parada para os motoristas. Local seguro para tomar uma água, ir no banheiro e até tirar um cochilo no carro. Eu já parei diversas vezes nesses locais para dormir nem que seja 15 minutinhos. Faz a diferença.

Carlos Eduardo – São José/SC

SAÚDE

Excelente análise no editorial da edição passada. Tratar o trânsito, a mobilidade urbana, de maneira separada da saúde pública é um erro. Esse corpo de rodas e ferragem tem por dentro pessoas de carne e osso que precisam ser cuidadas da melhor forma possível. Só quando as autoridades se conscientizarem é que iremos melhorar.

Arlete Zimmerman – Cuiabá/MT

CARNAVAL

Respeito quem gosta e participa do carnaval. Mas assim como qualquer outra manifestação pública e cultural, devemos ter consciência social. Não é possível fecharmos ruas dias antes para as pessoas atrapalharem quem ainda quer trabalhar e colocar comida na mesa. Você faz o que bem entender, mas o limite é o direito do próximo.

Anastácio Silva – Palhoça/SC

BONS MOTORISTAS

Esse Dória faz coisa. Impressionantes as iniciativas criativas e soluções práticas que ele consegue. Pode ser tudo jogada de marketing, mas o resultado está satisfatório. Faça mais dessas coisas, inclusive torço para esse projeto de premiarem motoristas com 12 meses sem levar multa adiante.

Tiago Gonçalves – São Paulo/SP

HISTÓRIA

Que análise profunda a do doutor José Roberto de Souza Dias. Seu artigo me fez pensar e realmente o trânsito é um documento vivo da história. Um reflexo da população. Uma sociedade que briga, corre, maltrata, despreza e não percebe por onde passa.

Lucas Reis – Florianópolis/SC

FRAQUEZAS

O artigo do senhor Ildo Rosa me fez refletir sobre os nossos pontos fracos. Estou eu preparado para lidar com minhas limitações mentais? E digo no sentido de fraquezas. Eu estou preparado para relevar um motorista irritado, ou uma ultrapassagem agressiva? É uma ótima reflexão.

Bruna Macedo – Joinville/SC





DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*

Comportamentos opressores no trânsito

É assustador o que se vê no trânsito hoje em dia.

É a máquina sobre rodas virando escudo e arma ao mesmo tempo. Falta educação, gentileza, cordialidade e cidadania. Mas existem alguns comportamentos que assustam, intimidam e geram insegurança a todos nós.

Vamos chamar de psicopatias ou sociopatias o Transtorno de Personalidade Antissocial. Nessa condição nosso motorista vê as pessoas como objeto. Ele é consciente, sabe o que está fazendo, nunca identifica seu erro. Isso não tem cura, é um processo crônico, evolutivo. Ele é capaz de atropelar um pedestre, dar uma fechada num outro veículo causando dano pessoal e material e nem se importar com isso. Nunca sente remorso dos erros e absurdos cometidos. É avesso a vida associativa.

O raciocínio, razão, emoção são nulos.

Os loucos são tratáveis. São inconscientes, não têm razão e são afogados por excesso de emoções.

Existem ainda os distúrbios comportamentais ou comportamento antissocial gerados pelo uso do álcool e drogas de maneira

isolada ou crônica.

Álcool e drogas atuam no cérebro alterando funções cognitivas (atenção, concentração, raciocínio, vigília), motora (reflexos, movimentos coordenados) e sensorial perceptiva (tato, audição, visão).

Tanto um como outro agem deprimindo o sistema nervoso central. Provocam distúrbios comportamentais, geram fatos policiais e impregnam o nosso trânsito.

Temos ainda, indivíduos portadores do Transtorno Explosivo Intermitente (TEI). São aqueles chamados de “Pavio Curto”. Trata-se de um quadro psiquiátrico em que o indivíduo perde “a estribeira”, perde a tranquilidade e parte para o ataque. Faz escândalo, berra, grita, xinga, faz ameaças, é capaz de destruir objetos, bater no veículo que supostamente lhe incomoda sendo capaz de saltar e agredir fisicamente ou através do que tiver nas mãos. Torna-se elemento extremamente perigoso porque não tem limites. Naquele momento se acha pleno de razão. São esses que intimidam as pessoas no trânsito.

O quadro aparece de maneira súbita, inesperadamente diante do que julga ter sido agredido, ultrajado, explode com esse distúrbio tornando-se extremamente perigoso

diante do que julga ser o seu algoz.

Interessante que após o fato demonstra vergonha, arrepende-se e julga-se culpado.

Esse é o inimigo que mais vemos presente no dia a dia do nosso trânsito, que gera violência, agressões e desencadeia a “Fúria no Trânsito”.

É o elemento que sempre está na defensiva e repentinamente, quase sempre sem motivo mais justo, parte para o ataque enfurecido, dá fechada, joga o farol alto, cola na traseira, tornando-se um invasor da tranquilidade e do espaço alheio.

Fatores biológicos, psíquicos, sociais e ambientais são os desencadeantes desse transtorno.

Há necessidade de se buscar auxílio psicológico e psiquiátrico por conta própria e muitas vezes por orientação da família que teme os momentos mais agudos das crises. Não podemos e não devemos deixar tais quadros evoluírem e levarem os portadores a conflitos no trânsito que podem chegar à prisão ou morte.

* 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)

Nova lei, em São Paulo, limita volume do som emitido em carros estacionados

Com o objetivo de garantir a ordem pública e o bem estar dos cidadãos, foi regulamentada no último mês de fevereiro, pelo governador Geraldo Alckmin, a Lei nº 16.049/2015, que restringe ruídos causados por aparelhos de som instalados em veículos estacionados em vias públicas ou calçadas particulares.

Será responsabilidade da Polícia Militar fiscalizar e promover o auto de infração e a notificação de multa aos proprietários que desobedecerem a regra, além de também julgar recursos interpostos pelos infratores.

Segundo a Resolução do Conselho Nacional de Trânsito – Contrans nº 624/2016, não é mais necessária a utilização de aparelhos de medição para

aferição do ruído excessivo, basta a constatação pela fiscalização da existência de som audível pelo lado externo que perturbe o sossego público.

Nos casos de descumprimento à ordem de redução do volume sonoro em que não for possível a retirada do aparelho de som instalado sem provocar danos ao veículo ou ao equipamento, o mesmo será apreendido provisoriamente, seguido da emissão do Comprovante de Recolhimento e de Remoção – CRR, pelo Departamento Estadual de Trânsito – Detran.SP.

Se houver possibilidade da retirada do aparelho de som, ocorre a apreensão pela autoridade policial e posterior emissão do Auto de Apreensão Provisória – AAP, que apontará, além das



características do aparelho de som, o endereço e o horário de atendimento da ocorrência.

A multa ao proprietário será de R\$ 1 mil, podendo ser quadruplicada em caso de reincidência no período de

30 dias. Neste prazo, o proprietário poderá apresentar defesa do Auto de Infração para a Polícia Militar, cabendo um único recurso à instância superior, que será apreciado no prazo de até 30 dias.

Pesquisa diz que 20% dos motoristas costumam dirigir com sono

Motorista cansado pode dormir ao volante ou não ter os mesmos reflexos.

Quase 40% conhecem alguém que se acidentou por esse motivo.

Um problema no trânsito: motoristas cansados, que dormem pouco, e aumentam os riscos de acidentes. Uma pesquisa apontou que 20% dos motoristas costumam dirigir com sono.

Aí vêm os riscos de cochilar ou dormir mesmo ao volante ou de não ter os mesmos reflexos para se livrar de uma situação perigosa, por exemplo. Tem gente por aí achando que é coruja, passando boa parte da noite acordado. Só que o corpo humano não é feito para isso. Quando escurece, a gente produz até um hormônio: a melatonina, que serve para embalar o sono.

Para a maioria das pessoas, dormir de sete a oito horas é o ideal. Até tem quem se sinta descansado com menos. Mas



quatro, cinco, seis horas é pouco. E é o tempo de sono de mais da metade dos brasileiros.

“O indivíduo que deixou de dormir nesse período, nesse tempo que ele precisa, necessário a ele, vai ter algumas deficiências de funcionamento cerebral por esgotamento de neurotransmissores, por várias razões neurológicas e que não importa a gente dizer, mas que leva o indivíduo a ter uma performance pior”, explicou o presidente da Academia Brasileira de Neurologia, Gilmar Prado.

Pode ser pela rotina atribulada, por apneia ou outra das

mais de cem doenças que afetam o sono. O fato é que muito brasileiro está dormindo mal. E percebe os efeitos disso quando está ao volante.

A pesquisa feita pela Academia Brasileira de Neurologia, o Conselho Regional de Medicina e a Associação Brasileira de Medicina de Tráfego mostra que mais de 20% dos entrevistados costumam dirigir com sono. Quase 40% por cento conhecem alguém que já se envolveu em acidente por esse motivo.

Depois de um dia cansativo, colegas de trabalho mostrados na reportagem preferem viajar

de volta para casa em dupla. “Mas é bom que a gente está em dois, vai conversando, vai batendo papo e espanta um pouquinho o sono”, disse Antônio Reis Neto, administrador de empresa.

Rodovia, ainda mais à noite, é um convite para o corpo relaxar. Por isso, a mensagem do painel – “Nunca Dirija Cansado, Não Dê Carona ao Sono” – é um bom conselho nem sempre fácil de cumprir.

Ninguém quer dar carona para o sono. Mas ele entra no carro sem ser convidado. E às vezes, vem disfarçado. Porque os sinais de sonolência todo mundo reconhece. Mas dormir pouco pode mexer com capacidades que são pré-requisitos para dirigir.

Por exemplo: avaliar a velocidade do seu carro, do carro da frente, de quem segue atrás, do caminhão que vem na pista contrária e aí, fazer uma ultrapassagem. Isso tudo, quem está

ao volante tem que avaliar e decidir rápido. E não dá para errar.

Então, se tem que dirigir e o sono insiste em acompanhar, o melhor é dar uma pausa na viagem.

“Então, nessa hora, e isso é uma condição que nós dizemos que é uma emergência, ele deve parar o carro num local seguro, sei lá, num posto, procurar tomar uma boa xícara de café forte, aguardar em torno de 30 minutos para a cafeína fazer efeito, porque ela vai ter que ser absorvida, circular, chegar no cérebro, e é bom que ele também repouse, procure dormir, recoste o banco do carro e durma nesse período”, explicou o presidente da Academia Brasileira de Neurologia, Gilmar Prado.

Dormir é o que o gráfico Mauro Almeida não faz direito há cinco meses, desde que virou pai. Ele diz que quando pega estrada desperta. Mas, em outros momentos do dia, percebe bem os efeitos da privação do sono.

ESTRADAS | PONTES | VIADUTOS | PORTOS | AEROPORTOS

Concrejato, líder do segmento de recuperação e reforço de estruturas.



www.concrejato.com.br


CONCREJATO
obras especiais