

349 anos de magia



Carinhosamente chamada de Ilha da Magia, a capital catarinense comemorou, neste mês de março, 349 anos de sua criação. Um pedacinho de terra privilegiadamente localizado no meio do mar ainda possui uma série de desafios a serem superados, mas sua beleza exuberante é inegável. (Palavra do Presidente - Página 3)

**Secretaria da Infraestrutura
anuncia novas regras para
uso das faixas de domínio**

PÁGINA 6

**Uso de medicamentos ao
dirigir: veja informações
importantes sobre o assunto**

PÁGINA 16

**Estudo aponta crescimento
do número de condutores que
dirigem alcoolizados**

PÁGINA 9

EDITORIAL

Mulheres ao volante

Neste mês de março, celebramos o Dia Internacional da Mulher. No âmbito do trânsito, costuma-se falar do alto grau de responsabilidade da maioria das mulheres ao volante, assim como destacar a conquista delas nos espaços predominantemente ocupados por homens no setor do transporte, dentre outras pautas neste sentido. Mas, você sabia que a mulher está presente neste universo automobilístico desde a sua criação?

Aliás, foi através de uma mulher que o primeiro carro motorizado foi criado. Considerada a “mãe do automóvel”, Bertha Benz, casada com Karl Benz (inventor do carro motorizado), além de usar sua fortuna para financiar a invenção do marido, foi o primeiro piloto de testes da História, em 1888.

Como ele não tinha a segurança de testar sua máquina nas ruas, coube a ela fazer isso. Ela pegou o carro e fez uma viagem de 100 quilômetros para experimentá-lo, no ano de 1888. Bertha chegou a parar no meio do caminho para pedir que um sapateiro costurasse tiras de couro nas pastilhas de freio. Afinal, ela percebera que o sistema não funcionava tão bem assim.

No ano seguinte, a duquesa Anne d'Uzés foi a primeira mulher do mundo a obter habilitação para dirigir, em 1889, na França. Foi ela quem fundou o primeiro clube feminino do automóvel em seu país.

No Brasil, em 1932, as pioneiras a conseguir habilitação para dirigir foram Maria José Pereira Barbosa Lima e Rosa Helena Schorling, em Vitória, Espírito Santo. Rosa não parou por aí. Ela ainda foi a primeira paraquedista do país. E, além de ter tirado a carteira para carros, em 1932, conseguiu

a permissão para guiar motos, em 1933.

Impressionante! Não é mesmo?!

Atualmente, cerca de 90 anos depois desta primeira conquista da mulher brasileira, o Departamento Nacional de Transportes (DNIT), divulgou um estudo que mostra o número de mulheres habilitadas no país.

Segundo um mapeamento da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet) com dados da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), até março de 2021, o Brasil contava com 25,8 milhões de motoristas mulheres, o equivalente a 35% do total de Carteiras Nacionais de Habilitação (CNH) válidas no país.

Entre elas, 6,8 milhões conduzem também motocicletas. O estudo ainda revela que os estados brasileiros com o maior número de mulheres habilitadas são: São Paulo, com 8,8 milhões de motoristas; Minas Gerais, com 2,5 milhões de condutoras; Paraná, com 1,9 milhão; Rio de Janeiro, com 1,8 milhão; Rio Grande do Sul, com 1,7 milhão e Santa Catarina, com 1,4 milhão de mulheres habilitadas.

Os dados também indicam as faixas etárias preponderantes entre as motoristas brasileiras. O grupo com o maior número de habilitações, com 7,5 milhões de condutoras, situa-se entre 31 e 40 anos de idade. Em segundo lugar, com 5,5 milhões, mulheres entre 41 e 50 anos. Agrupadas, as mulheres entre 51 e 70 anos representam 5,6 milhões de condutoras no país.

Por fim, aproveitamos para parabenizar a todas as mulheres pelo seu dia transcrito e desejar que sua postura ao volante continue sempre a ser sinônimo de maestria e responsabilidade!

NOTAS E FLAGRANTES

Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br



ATENÇÃO!

Muitas pessoas acreditam que podem circular sem habilitação com determinadas motos. Isso, porém, não é verdade.

Não existem modelos de motocicletas que não exigem CNH. Conforme Art. 7º da Resolução 77/21 – CETRAN, os condutores de veículos ciclomotores, cicloelétricos e equipados para circulação em vias públicas deverão ter habilitação na categoria “A” ou possuírem Autorização para Conduzir Ciclomotores – ACC.

As cinquentinhas, que fizeram sucesso no mercado, por exemplo, são veículos com motores de até 50cm³ e velocidade máxima de 50Km/h. Mas não podem ser vendidas informando a não obrigatoriedade da “ACC”, no mínimo, bem como não podem ser pilotadas por menores de 18 anos.



CARRO EM MOVIMENTO

Uma câmera instalada na frente de um carro flagrou o momento exato que uma criança de dois anos caiu de um veículo em movimento, nos Estados Unidos. Nas imagens, é possível ver quando, em uma curva, a cadeirinha com a criança cai pela porta traseira esquerda do carro. O bebê, preso à cadeira, permanece quieto e aparentemente sem ferimentos. Os pais da criança seguem em frente, até perceberem que não haviam fixado corretamente a cadeirinha no banco do veículo.

O Monatran

Jornal do **Movimento Nacional de Educação no Trânsito**

Sede Nacional:

Av. Hercílio Luz, 639 Conj. 911

Centro - Florianópolis

Santa Catarina – CEP 88020-000

Fones: (48) 99981-1015

E-mail: jornal@monatran.org.br

Site: www.monatran.org.br

DIRETORIA EXECUTIVA:

Presidente:

Roberto Alvarez Bentes de Sá

Diretores:

Alaor Francisco Tissot

Sergio Carlos Boabaid

Jorge Castro Reis Filho

Francisco José Mattos Mibielli

Presidente do Conselho Deliberativo

Derly Massaud de Anunciação

Presidente do Conselho Fiscal

Pedro Moreira Filho

Jornalista Responsável e diagramador:

Rogério Junkes

Registro Profissional nº 775 - DRT

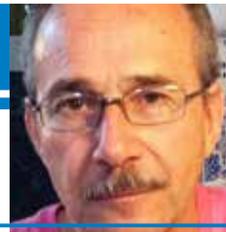
Redatora:

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.



349 anos de magia

Carinhosamente chamada de Ilha da Magia, a capital catarinense comemorou, neste mês de março, 349 anos de sua criação. Um pedacinho de terra privilegiadamente localizado no meio do mar ainda possui uma série de desafios a serem superados, mas sua beleza exuberante é inegável. Todavia, é curioso observar que justamente suas mais belas características são as que trazem maiores dificuldades aos que aqui decidem fixar residência, especialmente, no que diz respeito ao trânsito e à mobilidade urbana.

A falta de opções de ligação com o continente é umas das dificuldades mais gritantes. As três pontes localizadas no centro da Ilha provocam um efeito funil tanto para quem entra como para quem sai e as filas acabam sendo uma constante para quem precisa se deslocar de um lado para o outro.

A solução mais óbvia tem sido estudada há anos, mas até hoje não saiu do papel. Um transporte marítimo de qualidade, ligando a parte continental da cidade, assim como os municípios vizinhos localizados ao redor, à Ilha aliviaria o tráfego pesado de acesso às pontes, além de economizar quilômetros de trajeto para quem precisa se dirigir aos extremos da área insular.

Lamentavelmente, aquele velho jogo de interesses acaba por prejudicar o andamento das raras iniciativas neste sentido.

As lindas montanhas espalhadas por toda a Ilha são outro fator desafiador para a mobilidade da capital. No entanto, a velha máxima, de se fazer uma limonada com os limões que nos são ofertados, se encaixaria perfeitamente, caso houvesse vontade política para se aproveitar deste relevo e



construir opções de bondinhos, que levassem a alguns pontos turísticos ou comunidades carentes da cidade, por exemplo.

Mas enquanto esses sonhos estão longe de se tornar realidade, não podemos deixar de parabenizar pelos avanços que têm sido conquistados no âmbito da mobilidade.

Ocupando a terceira posição do eixo Mobilidade, no Ranking Connected Smart Cities 2021, Florianópolis tem apostado em soluções que priorizem o pedestre, reduzam os congestionamentos e promovam deslocamentos mais sustentáveis,

como as obras em andamento na Via Expressa Sul e a na Av. Ivo Silveira, que contribuirão para uma Florianópolis mais conectada.

Além do investimento em infraestrutura, a Secretaria de Mobilidade e Planejamento Urbano da capital acrescentou recentemente mais de 1.700 novos horários de ônibus, além de três novas linhas. Uma das metas é facilitar o pagamento da passagem, podendo ser realizado por PIX, cartão de crédito ou débito, e carregamento online do cartão de transporte, com o objetivo de incentivar o uso do transporte público.

A fim de diminuir a lotação dos transportes coletivos nos horários mais buscados, os passageiros têm desconto de R\$ 1 nas passagens no período entre 9h e 11h, entre 14h e 16h e as 20h à meia-noite. Além disso, com a Tarifa Vai e Vem, é possível ir e voltar quantas vezes o usuário quiser pagando apenas uma passagem durante o período de três horas. O preço também não sofreu reajuste em 2022, fazendo com que o transporte coletivo permaneça acessível à população e favoreça a retomada econômica.

Outra iniciativa interessante foi a criação do projeto “Domingo na Faixa”. Em todos os últimos domingos do mês, as passagens de ônibus convencionais passaram a ser gratuitas para toda a população.

Embora ainda estejamos muito longe do ideal, ficamos felizes em ver a cidade que escolhemos para sediar nossa entidade se desenvolvendo. Parabéns Florianópolis pelos seus 349 anos de existência e que, muito em breve, possamos ter muito mais motivos para comemorar!

NOVO APP

Tendo como base os dados do aplicativo da Quicko – startup brasileira de mobilidade urbana – super atuante nas cidades de São Paulo e Rio de Janeiro, a plataforma acaba de anunciar mais uma iniciativa no seu aplicativo: o QuickoAlerta.

A nova funcionalidade proporciona aos seus usuários, em tempo real pelo celular, o recebimento de informações sobre mudanças na rota ou problemas em linhas de ônibus, trens e metrô. Além disso, o app avisa sobre problemas como greves, alagamentos, linhas com lentidão, entre outras informações, também em tempo real.



TRISTEZA

Um idoso de 79 anos morreu ao ser atropelado por volta das 18h30 do dia 22 de março, no km 1,600 na SC-405, em Florianópolis. Segundo a PMRv (Polícia Militar Rodoviária), não eram registradas mortes há 1.081 dias naquele trecho.

A última morte registrada no local havia acontecido no dia 6 de abril de 2019, no km 2,600.

Em oito estados já é possível fazer a venda de veículos pela Carteira Digital de Trânsito

Acre, Ceará, Mato Grosso do Sul, Paraná, Rio Grande do Sul, Rio Grande do Norte, Pernambuco e Roraima são os oito estados em que os Detrans aderiram ao novo sistema de autorização de transferência de propriedade digital. Dessa forma, nesses locais já é possível realizar a compra e venda de veículos entre pessoas físicas, por meio digital, através do aplicativo Carteira Digital de Trânsito (CDT).

Conforme o Ministério da Infraestrutura, durante o lançamento da nova funcionalidade do app CDT, o processo digital elimina burocracia e traz mais praticidade e economia.

Ainda segundo o Ministério, a tecnologia tornará mais rápida e prática a transferência de titularidade de um veículo, concretizando a compra e venda, sem a necessidade de reconhecer firma ou firmar contrato em papel, apenas pelo aplicativo e com a assinatura digital do gov.br.

De acordo com o governo, a venda de veículos poderá ser feita de forma 100% virtual e um processo que demorava dias pode ocorrer em instantes.

“São 14 milhões de compras e ven-



das no país por ano, então, o potencial do que estamos lançando aqui hoje é revolucionário. É democratizar o acesso ao serviço público que, a partir de hoje, não está mais preso ao reconhecimento, autenticação, ao horário comercial. Quantos aqui conseguem comprar um veículo durante a semana?”, disse o secretário-executivo do Ministério da Infraestrutura, Marcelo Sampaio.

IMPORTANTE!

A Autorização para Transferência de Propriedade de Veículos (ATPV-e) po-

derá ser feita por qualquer proprietário de veículo, desde que ele tenha a documentação digital. Ou seja, encaixam-se apenas os carros saídos de fábrica ou transferidos a partir do dia 4 de janeiro de 2021.

COMO FAZER

Na operação, o vendedor acessará o aplicativo da Carteira Digital de Trânsito para registrar a intenção de venda, bem como preencher informações sobre o veículo, informar o CPF do comprador e assinar digitalmente. O comprador

receberá a notificação e repetirá o processo. A autorização irá diretamente para o sistema do Governo Federal. Depois, basta levar o veículo para a vistoria no departamento de trânsito local e efetivar a transferência.

Para fazer a transação digitalmente, vendedores, assim como compradores deverão ter o login qualificado no gov.br. A transação é segura, exigindo o login com conta prata ou ouro na plataforma, que oferece mais segurança ao usuário. Além, é claro, de biometria facial para a assinatura digital.

DIGITALIZAÇÃO DE SERVIÇOS

A nova funcionalidade faz parte da estratégia de digitalizar serviços públicos para, segundo o Governo Federal, facilitar a vida do cidadão. A ferramenta foi desenvolvida pelo Serpro para o Ministério da Infraestrutura, por meio da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran). Além disso, tem parceria da Secretaria Especial de Desburocratização, Gestão e Governo Digital do Ministério da Economia.

O aplicativo da Carteira Digital de Trânsito (CDT) está disponível na App Store e Google Play.

Confira os estados que mantêm suspensa a renovação da CNH vencida na pandemia

A pandemia causada pela Covid-19 paralisou alguns prazos de sistemas e processos na área do trânsito, entre eles o processo de renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), Permissão para Dirigir (PPD) e Autorização para Conduzir Ciclomotores (ACC) vencida. Com a diminuição dos números em relação à doença, bem como a ampliação da vacinação e flexibilização das normas, os prazos voltaram ao normal na maioria dos estados, como você pode ver aqui.

Existem dois estados, porém, que não retomaram o cronograma de renovação da CNH. São eles: Rio de Janeiro e Piauí.

Nos dois locais, por enquanto, todas as CNHs, PPDs e ACCs vencidas depois de 01 de março de 2020 continuam válidas para fins de fiscalização. Bem como, estão com prazo suspenso para a renovação. A normatização para o Rio

de Janeiro está na Resolução 829/21 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) e, para o Piauí, na Resolução 838/21 do mesmo órgão.

Conforme o Departamento Estadual de Trânsito do Rio de Janeiro (Detran/RJ), a retomada ainda não aconteceu devido a alta demanda represada.

“A alta demanda gerada durante a pandemia está fazendo com que o Detran planeje com bastante cuidado o retorno dos prazos para renovação da CNH”, explicou o órgão em nota.

O Detran/RJ disse, também, que ainda não há prazo para que o processo de renovação da CNH volte ao normal. “Ainda não há informação oficial sobre a retomada. Assim que for decidido, divulgaremos amplamente”, garantiu.

MULTA POR CNH VENCIDA

Essa suspensão de prazos ainda vale para todos os condutores habilitados pelos órgãos executivos de trânsito do



estado do Rio de Janeiro e do Piauí. Além disso, todas as informações contidas nos documentos de habilitação, inclusive os cursos especializados, permanecem válidas.

Isso quer dizer, para fins de fiscalização, essas medidas têm aplicação em âmbito nacional, devendo ser observadas por todos os órgãos integrantes do SNT.

Há registros, porém, de condutores multados por dirigir com a CNH vencida.

Em entrevista recente ao Portal do Trânsito, o advogado Márcio Dias, que

atua na área de legislação de trânsito, explicou que o desconhecimento do agente não o impede de autuar.

“Não adianta no momento da abordagem, o cidadão contestar para não levar a multa. Ele deverá recorrer conforme os processos legais disponibilizados pelos órgãos de trânsito”, explica.

Outra forma de conduta, nesse caso, é procurar a mídia local e o Ministério Público. “O cidadão deve fazer a denúncia ao MP explicando que a Resolução não está tendo cumprimento pelo órgão atuador”, orienta.



JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS*

Tempo de Desafios Trânsito, Pandemia e Guerra

A pandemia pegou a economia mundial de jeito. As primeiras reações mostraram que os governos não estavam preparados para enfrentá-la, tanto aqui como em várias partes do mundo. Poucos foram os governantes que tiveram sangue frio suficiente para reconhecer que a paralização indiscriminada do trabalho não era a solução mais adequada no combate a pandemia.

Os três impactos das ondas pandêmicas atingiram fortemente a economia mundial e, como sempre acontece em situações de crise, obrigaram os países a encontrar saídas não convencionais, como os pacotes de estímulos adotado pelo Brasil que impediu muitos de sucumbirem com o desemprego e a fome. A política do “fica em casa e a economia se vê depois” mostrou-se totalmente ineficiente, o país só não afundou em função das estratégias adotadas. Mesmo assim, gente de toga e sem, continuou a afirmar que era coisa de exterminador do futuro.

Estudos realizados pela Hiroshima University, em conjunto com outras instituições científicas, sobre os impactos das ondas pandêmicas e suas consequências para o setor de transporte, mostraram que em todo o mundo as consequências foram severas para a aviação, ferrovia e transporte público. Segundo observam “as viagens de carro estão se recuperando enquanto o uso das bicicletas crescem e os serviços de encomendas aumentam a cada dia”. Entretanto alertam que “será difícil para os modos de transporte de massa retornarem aos caminhos anteriores ao Covid devido à redução da confiança dos passageiros”.

Neste exato momento, quando

a humanidade se preparava para emergir do pesadelo representado pela pandemia eis que uma guerra é declarada. Delicadíssimo momento pois um dos contentores possui uma das maiores forças armadas do mundo, um dos melhores serviços de inteligência e, estima a BBC de Londres, mais de 6 mil ogivas nucleares, incluindo cerca de 4 mil em arsenal ativo e o restante em desmantelamento.

Tudo isso agravado por um panorama mundial carente de estadistas, lideranças políticas reconhecidas internacionalmente, preocupadas com as gerações futuras e não apenas com as próximas eleições.

As características da guerra, os personagens que envolve e a área que abarca acende a luz vermelha pois é uma importante região fornecedora de grãos, como o trigo, e de fertilizantes, principalmente os nitrogenados e o potássio. Pode-se afirmar que o prolongamento do conflito coloca em risco a segurança alimentar mundial.

O governo brasileiro se preocupa, pois importa cerca de 85% dos fertilizantes que consome. No caso dos nitrogenados e do potássio a dependência externa chega a 95%.

Tal fato explica perfeitamente a política de neutralidade em relação ao conflito. Afinal, o Brasil é um dos maiores fornecedores de alimentos do mundo, sendo fundamental proteger sua cadeia de Agro Business.

Mas, esse tipo de preocupação não se esgota no mercado agrícola. O comércio é uma pista de mão dupla e os países em conflito são estratégicos nos mercados de commodities. Uma vez serem grandes exportadores de produtos como petróleo, gás natural, carvão, ouro e outros metais

preciosos.

A pandemia e a guerra ajudaram a mostrar nossas fragilidades e uma das mais evidentes é o transporte e suas correlações com o meio ambiente e a vida em sociedade. É patente que de nada adianta produzir-se petróleo se não se tem a capacidade para refiná-lo. Todos lembram do escarcéu que se fez quando do início da exploração do pré sal e depois com os contratos para construção de usinas de refino e do silêncio ensurdecido dos potentados de então quando os escândalos do Petrolão tornaram-se públicos.

Pois é, por mais que se tente esconder, a luz insiste em iluminar as trevas. O País que teve sua petrolífera quase destruída pela corrupção, inclusive com a construção de refinarias fantasmas, continua sem capacidade de refino comprometendo seriamente o processo de desenvolvimento. Agora, paga-se a conta dos desmandos e da roubalheira. Quem paga o pato é o cidadão toda vez que abastece o seu carro ou pega um transporte público.

As crises são salutares pois estimulam a busca de soluções que certamente virão sob a forma inicial de repensar o transporte. A frota brasileira está pronta para o uso do biocombustível, o momento é este para se estimular a produção de álcool e de biodiesel em quantidade necessária para atender o mercado.

E que tudo isto sirva de reflexão para as escolhas de outubro...

* Doutor em Ciências Humanas e Mestre em História Econômica pela USP, criou e coordenou o Programa PARE do Ministério dos Transportes, ex-Diretor do Departamento Nacional de Trânsito – Denatran, ex-Secretário-Executivo do Gerat da Casa Civil da Presidência da República, ex-Conselheiro do Movimento Nacional de Educação no Trânsito - MONATRAN, Doutor Honoris Causa pela Faculdade de Ciências Sociais de Florianópolis – Cesusc, Two Flags Post – Publisher & Editor-in-Chief.

Carlos Moisés confirma licitação para projetos de novas ferrovias em encontro de governadores do Codesul

O governador Carlos Moisés autorizou o lançamento de dois editais de licitação para projetos que criam novas ferrovias em Santa Catarina. Trata-se do Corredor Ferroviário Catarinense, que ligará Chapecó a Correia Pinto e terá 319 quilômetros de extensão, e a nova Ferrovia Interportos, entre Itajaí e Araquari, com 72 quilômetros de comprimento.

Apenas nos projetos, o Governo do Estado deverá investir cerca de R\$ 40 milhões. A assinatura ocorreu durante o encontro dos governadores do Codesul no dia 21 de março,

em Chapecó

“Esses são projetos para o longo prazo. Precisamos pensar a infraestrutura da Santa Catarina do futuro. O custo do transporte ferroviário é até 20% menor”, destaca o governador Carlos Moisés.

Segundo o planejamento estratégico para o ano de 2035, Santa Catarina contará com 2,1 mil quilômetros de ferrovias em operação, o que inclui a construção de novos ramais, a recuperação de trechos e a manutenção dos traçados já existentes.

Além da questão ferroviária, o governador

Carlos Moisés também apresentou o projeto do novo corredor litorâneo. A nova rodovia terá 145 quilômetros de extensão e ligará Joinville a Biguaçu, na Grande Florianópolis, três faixas de rolamento em cada sentido. O investimento para implantação está estimado em R\$ 6 bilhões.

Ainda durante o Codesul, os governadores firmaram compromisso para criação de um grupo de trabalho específico para o planejamento de integração rodoviária e ferroviária, estimulando a criação de novos corredores interestaduais.



Secretaria da Infraestrutura e Mobilidade anuncia novas regras para uso das faixas de domínio

O gerenciamento das faixas de domínio das rodovias catarinenses mudou neste mês de março. As mudanças agilizam as autorizações para uso e são mais rígidas

com ocupantes irregulares e clandestinos.

“O objetivo é oferecer mais segurança aos usuários e proteger o espaço público rodoviário”, destaca o secre-

tário de Estado da Infraestrutura e Mobilidade (SIE), Thiago Vieira.

Entre as principais mudanças estão a possibilidade de parceria com os municí-

pios para realizar melhorias em trechos de travessias urbanas (definidas pelo plano rodoviário estadual) e a previsão de multa para ocupantes clandestinos e irregulares das áreas marginais da SCs.

O Decreto nº 3.930 de 2006, que regulamentava a Lei 13.516 de 2005 sobre o gerenciamento das faixas de domínio das rodovias, foi revogado, dando lugar ao Decreto nº 1.793, publicado em 9 de março de 2022.

CONFIRA AS PRINCIPAIS ALTERAÇÕES:

1. Prevê a aplicação de multas aos ocupantes clandestinos e irregulares;

2. Determina prazos fixos para que o ocupante possa

legalizar sua situação perante à SIE;

3. Torna o trâmite processual, para quem deseja utilizar a faixa de domínio, mais ágil, possibilitando a prorrogação ou renovação automáticas dos Termos de Permissão de Uso e Autorizações de Uso;

4. Permite que seja firmado Acordo e Cooperação entre a SIE e os municípios objetivando a manutenção de áreas de interesse público dentro de faixas de domínio e/ou áreas non aedificandi;

5. Permite a instalação e manutenção de mobiliários urbanos pelos municípios, nos trechos de travessias urbanas, também por meio de Acordo de Cooperação.



DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*



VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO

COMO TEM OCORRIDO DISTÚRBIOS COMPORTAMENTAIS NO TRÂNSITO!

Quais seriam os agentes causais capazes de fazer um indivíduo agredir ou matar no trânsito porque foi fechado ou teve um arranhão na lataria do seu veículo?

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.

A serotonina é um importante neurotransmissor responsável pelo nosso bom humor. Baixo nível pode nos levar a alterações de comportamento dependendo de fatores psicológicos, psiquiátricos e de fatores pessoais.

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 danos 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 gerado 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 sensorio perceptivo (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) e membro efetivo do Conselho Deliberativo do Monatran - Movimento Nacional de Educação no Trânsito.

Detran alerta sobre sites falsos de leilões e links recebidos por e-mail em nome do departamento

O Departamento de Trânsito de Santa Catarina (Detran/SC) alerta a população quanto a sites e links falsos que remetam a leilões de veículos ou motos por preço abaixo do valor de mercado. As páginas criadas por criminosos utilizam o nome do órgão para dar uma suposta credibilidade ao negócio.

Ao clicar nos falsos endereços eletrônicos, as vítimas entregam aos golpistas acesso a dados pessoais e bancários. Ainda são induzidas a fazer um lance, realizam o depósito bancário, mas

não recebem o veículo.

“Pedimos a população que não realize cadastro em sites de leilão sem antes verificar se é um site oficial. O site oficial do Detran é apenas um: www.detran.sc.gov.br. Fique atento e não forneça dados pessoais ou bancários em sites ou aplicativos desconhecidos”, orienta o assessor de diretoria do Detran, delegado Osmar Carraro Júnior.

Ao verificar um site ou link suspeito denuncie na Polícia Civil. Disque 181 ou WhatsApp (48) 98844-0011.

BR-101 foi a rodovia de SC com mais mortes em 2021



Santa Catarina registrou 562 mortes em acidentes de trânsito em rodovias federais e estaduais, em 2021. No topo do ranking de estradas mais mortais do Estado, está a BR-101, que registrou 129 óbitos.

Segundo dados da Polícia Rodoviária Federal (PRF), o número de mortes nos trechos federais em 2021 foi o menor dos últimos 26 anos, mas, ainda é considerado expressivo.

Além de ter o maior número de mortes, a BR-101 também é líder nos dados relacionados a acidentes. Somente no ano passado, 4.100 foram registrados no trecho que corta Santa Catarina – número que é 70% maior do que o de acidentes registrados na BR-282, segunda colocada na lista, onde houve 1.176 registros.

Segundo o chefe do Núcleo de Comunicação Social da PRF/SC, Adriano Fiamoncini, a principal causa de acidentes nas estradas federais de Santa Catarina continua associada ao comportamento de pedestres e motoristas.

“A principal causa das mortes é a imprudência manifestada através da ultrapassagem em local proibido, do excesso de velocidade, do consumo de álcool, do não uso do cinto de

segurança e da falta de atenção do pedestre”, explica Fiamoncini.

Veja as rodovias federais que registraram mais mortes em 2021

BR-101 (4.100 acidentes e 129 mortes)
BR-282 (1.176 acidentes e 87 mortes)
BR-470 (1.207 acidentes e 69 mortes)
BR-280 (748 acidentes e 34 mortes)
BR-116 (328 acidentes e 23 mortes)
BR-153 (79 acidentes e 11 mortes)
BR-480 (61 acidentes e 2 mortes)
BR-163 (153 acidentes e 1 morte)
BR-158 (28 acidentes e 1 morte)

Como reflexo do trabalho de fiscalização, muitos crimes de trânsito também foram registrados pela PRF ao longo do ano passado. Ao todo, 3.594 motoristas foram flagrados dirigindo sob efeito de álcool, 12.210 condutores ultrapassando em local proibido e 5.817 usando o celular enquanto dirigiam.

Rodovias estaduais

Nos trechos estaduais, 205 pessoas morreram durante o ano passado e a SC-108, em Joinville, foi a estrada que registrou a maioria dessas ocor-

rências; foram 21 mortes no total. Durante todo o período, ocorreram 6.935 acidentes envolvendo 12.039 veículos.

Segundo a Polícia Militar Rodoviária (PMRv), houve 87 colisões frontais durante o ano passado, 43 colisões transversais ou laterais, 29 saídas de pistas, 13 atropelamentos, 13 choques de veículos com objetos na via e 13 colisões traseiras.

Veja as rodovias estaduais que registraram mais mortes em 2021

SC-108 (Joinville/Jacinto Machado) – 21 acidentes com mortes
SC-283 (Concórdia/Mondaí) – 12 acidentes com mortes
SC-135 (Abelardo Luz/Alfredo Wagner) – 11 acidentes com mortes
SC-418 (Joinville/Fragosos (Divisa de SC/PR) – 11 acidentes com mortes
SC-350 (Abelardo/Alfredo Wagner) – 9 acidentes com mortes
SC-355 (Lebon Régis/Entr. BR 153) – 6 acidentes com mortes
SC-401 (Canavieiras/Entr. SC 405) – 6 acidentes com mortes
SC-390 (Concórdia/Tubarão) – 5 acidentes com mortes

Falta de educação contínua e de efetivo

De acordo com o doutor em engenharia de transporte e presidente o Icetran, José Lélis, os números refletem que ainda falta educação e conscientização contínua quando o assunto é segurança no trânsito.

“O que a gente observa muito é que falta o processo educativo contínuo. No Brasil, o processo educativo é falho; não temos um trabalho continuado em termos de campanhas relacionadas à segurança no trânsito”, afirma.

Segundo o especialista, outra dificuldade está relacionada ao número insuficiente de agentes para monitorar as vias.

“Um segundo problema é que os efetivos não são suficientes para acompanhar a malha rodoviária. Boa parte do sistema rodoviário está sem cobertura, por isso o condutor imprudente arrisca, pois eles têm quase certeza que não serão flagrados. Sem investimento em efetivo, a gente não vai conseguir resolver [os problemas ligados à segurança no trânsito]”, explica José Lélis. (Com informações do NSC-Total).

Estudo aponta crescimento do número de condutores que dirigem alcoolizados



Desde o início de 2021, quando iniciou o segundo ano de pandemia, o número de condutores flagrados alcoolizados ao volante disparou no Distrito Federal. Os dados são do Departamento de Trânsito – Detran/DF.

O levantamento registrou alta de 37,5% entre janeiro e agosto de 2021, na comparação com o mesmo período de 2020. Isso equivale a 16.419 motoristas flagrados com álcool no organismo no ano passado, contra 11.943 registros em 2020.

O Detran/DF ressaltou ainda que, de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), além de ter como consequência a suspensão do direito de dirigir pelo período de um ano, conduzir após o consumo de álcool é

infração gravíssima. A multa é de R\$ 2.934,70.

Internamentos por traumas no trânsito devido ao consumo de álcool

Conforme outro estudo, desta vez realizado pelo Hospital das Clínicas da Faculdade de Medicina (HC/FM-USP), 31,4% dos internamentos por motivo de trauma apresentaram níveis de consumo de substâncias psicoativas. O estudo teve a colaboração de pesquisadores do Hospital Universitário de Oslo, na Noruega, e também da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Fapesp).

De acordo com o levantamento, o álcool foi a substância mais consumida em 23% dos casos de traumas recebidos pelo hospital universitário.

Depois aparece o uso de cocaína com 12% e maconha com 5%.

A pesquisa registrou ainda, que da lista de pessoas entrevistadas – todas maiores de 18 anos, que sofreram algum tipo de trauma entre julho de 2018 e junho de 2019, a maioria foi por acidente de trânsito. Na sequência aparecem quedas e fatos violentos, como brigas e agressões, sem e com armas de fogo.

O especialista em tratamento para dependência química José Maria da Silva, responsável pela clínica de recuperação Valor da Vida, salienta que o consumo de bebida alcoólica tira a atenção do motorista no trânsito. E, além disso, prejudica a sua reação em uma situação adversa.

“A pessoa que está dirigindo não deveria pensar em beber quando sai de casa com seu veículo. Enquanto isso, o poder público deve se preocupar em conscientizar essas pessoas para reduzir, não só acidentes de trânsito, mas também muitos problemas que essas pessoas enfrentam todos os dias. Todos precisam de ajuda”, complementa José Maria.

Campanhas de conscientização

Nesse sentido ele ressalta que o Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, estabelece um calendário com campanhas de conscientização no portal do Governo Federal. No mês de março de 2022, por exemplo, os temas transporte escolar e trânsito seguro serão explorados na campanha.

Número de multas por dirigir sob efeito de álcool cresce 225% no Carnaval 2022



Divulgação PRF.

Mais de 2.500 pessoas receberam multa por dirigir sob efeito de álcool durante o Carnaval 2022. O número é 225% maior que o ano passado.

A Polícia Rodoviária Federal (PRF) divulgou o balanço da Operação Carnaval 2022 e um dado chamou a atenção negativamente. Durante o período da operação, o total de autos de infração realizados para motoristas por dirigir sob efeito de álcool aumentou 225% em relação ao ano passado, registrando 2.551 autos. No entanto, também houve um aumento de 950% testes de alcoolemia realizados: 78.958.

De acordo com a PRF, muitos foram os flagrantes de desrespeito às leis de trânsito durante este feriado nas rodovias federais em todo o país. “Dirigir sob efeito do álcool, não usar cinto de segurança, deixar de transportar as crianças com os corretos dispositivos de segurança e as ultrapassagens indevidas, aumentam significativamente o risco de acidentes, uma vez que todas as infrações estão diretamente ligadas

à segurança viária”, informou o órgão.

Esse aumento no número de infrações registradas este ano refletiram também no aumento de 16% em acidentes graves, aumento de 6% de feridos e aumento de 18% em mortos em relação a 2021.

Conforme a PRF, esses números revelam que o motorista ainda precisa se conscientizar que é fundamental o respeito às leis para um trânsito seguro.

Outras infrações

Nos seis dias, 165.319 pessoas e 132.931 veículos foram fiscalizados, em todas as rodovias do país. Participaram da operação, que se iniciou no dia 25 de fevereiro e terminou no dia 02 de março, 16.800 policiais.

Durante o período, houve 77.832 autuações, representando um aumento de 8% em relação ao ano passado. Dentre elas, 10.921 foram por ultrapassagem, e 8.296 por condutores e passageiros que não utilizavam o cinto de segurança. Nesse sentido, ocorreu um aumento de 14% e 6%, respectivamente, em relação a 2021.



JUDICIÁRIO

Decisão judicial: Detrans devem voltar a imprimir CRLV em papel moeda

O Tribunal Regional Federal da 4ª Região (TRF4) estabeleceu, em decisão liminar, que a União determine que os Departamentos Estaduais de Trânsito (Detrans) voltem a emitir o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV) por meio físico, em papel moeda. O parecer é da desembargadora Marga Inge Barth Tessler. A liminar tem abrangência para todo o país.

A decisão atende a um recurso do Conselho Federal dos Despatchantes Documentalistas do Brasil (CFDD/BR) e de mais três entidades de despachantes do estado de Santa Catarina.

A AÇÃO

A ação foi ajuizada pelas entidades junto à Justiça Federal de SC. Elas alegaram que a partir da publicação da Portaria nº 198/2021, do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), a União conferiu aos proprietários de veículos o direito de escolha da emissão do CRLV em meio físico ou digital.

Segundo as entidades, “essas normas, no entanto, reduzem a emissão do certificado digital a uma mera impressão em folha A4 com QR Code, sendo que essa impressão não se constitui em documento físico, nem assegura as características e as condições de invulnerabilidade à falsificação e à adulteração previstas em lei”.

As autoras acrescentaram que “o CONTRAN viola o princípio da proporcionalidade. Não há, portanto, necessidade que justifique a descontinuidade abrupta da emissão física do CRLV em papel moeda, com marcas d'água e demais requisitos de segurança utilizados por décadas, tal como permanece sendo emitida atualmente a CNH”.

Foi pedida a concessão de tutela antecipada obrigando a União a expedir os documentos de licenciamento de veículos em meio físico. “Garantindo as características e as condições de

invulnerabilidade à falsificação e à adulteração, conforme os artigos 121 e 131 do Código de Trânsito Brasileiro”, afirmaram.

A 3ª Vara Federal de Florianópolis negou a liminar em primeira instância e as entidades recorreram ao TRF4.

DEMOCRATIZANDO O ACESSO

A relatora do caso, desembargadora Tessler, deu provimento ao recurso. “A edição da Portaria nº 198/2021, do CONTRAN, não supre a exigência posta nos artigos 121 e 131 de Código de Trânsito. Nestes dispositivos é clara a opção que o legislador deixou em assegurar o direito de escolha aos proprietários. Se estes assim pretenderem, podem optar pelo fornecimento do documento físico único em papel moeda e não replicável”, ela destacou.

No despacho a magistrada ainda apontou: “essa opção dada pelo legislador é plenamente justificável em razão da fragilidade do sinal da Internet em locais distantes. Aliás, na data de 13/3, a Folha de São Paulo publicou matéria em que afirma que a Internet ‘cria fosso de acesso à Justiça para população vulnerável’. Isso se aplica também, certamente, para os proprietários de veículos de menor poder aquisitivo”.

A desembargadora ressaltou que o documento físico emitido no padrão tradicional é mais seguro do que os documentos eletrônicos. Isso porque é feito em papel moeda, com marcas d'água e outros requisitos.

“Em consequência, menos suscetível a eventuais falsificações bem como adulterações, recomendando-se também sob esta ótica a concessão da liminar pleiteada”.

Ainda cabe recurso de agravo interno no Tribunal, ou seja, a União pode requerer que a 3ª Turma da Corte analise a decisão monocrática. (As informações são da Assessoria de Comunicação do TRF4)



STJ mantém prisão de advogado que atropelou servidora após briga de trânsito em Brasília

O ministro do Superior Tribunal de Justiça (STJ) Sebastião Reis Júnior negou recurso em habeas corpus que buscava a soltura do advogado Paulo Ricardo Moraes Milhomem, preso preventivamente por ter atropelado uma servidora pública após briga de trânsito em Brasília. Para o magistrado, o decreto prisional foi devidamente fundamentado na garantia da ordem pública e na gravidade da conduta imputada ao denunciado.

De acordo com a acusação, em agosto do ano passado, o advogado perseguiu a servidora depois de uma discussão de trânsito e, quando ela desceu do carro, avançou intencionalmente com o seu veículo contra a vítima. A mulher chegou a ser internada, em estado grave, mas sobreviveu. O advogado foi denunciado pelo crime de homicídio qualificado tentado.

O pedido de habeas corpus foi inicialmente dirigido ao Tribunal de Justiça do Distrito Federal e dos Territórios (TJDFT), que manteve a prisão sob o entendimento de que a medida era necessária para preservar a ordem pública, e também em razão da gravidade da conduta do réu. Entre outros pontos, o TJDFT ressaltou que o advogado seguiu a servidora até a casa dela e a atropelou na frente de seu marido e do filho de oito anos.

Recurso não apontou ilegalidade no decreto prisional

No recurso em habeas corpus dirigido ao STJ, a defesa alegou que a decisão de manutenção da prisão foi genérica,

pois não teria apresentado fundamentos concretos para justificar a medida. A defesa também apontou que não há elementos nos autos que indiquem que o advogado, caso fosse solto, colocaria em risco a ordem pública ou voltaria a cometer o mesmo crime que lhe é imputado.

O ministro Sebastião Reis Júnior explicou que, havendo prova da existência do crime e indícios suficientes de autoria, a prisão preventiva pode ser decretada para a garantia da ordem pública, da ordem econômica, por conveniência da instrução criminal ou para assegurar a aplicação da lei penal. O decreto prisional, segundo o magistrado, deve ser fundamentado em relação ao perigo gerado pela liberdade do acusado e à necessidade da adoção da medida cautelar mais grave.

Nesse contexto, o relator destacou que a decisão que decretou a prisão preventiva – posteriormente confirmada pelo TJDFT – foi devidamente fundamentada, tendo como base as declarações das testemunhas sobre o delito e a autoria, além da gravidade da conduta, consistente na forma como o advogado se comportou após a discussão e na ação que resultou no atropelamento da servidora.

“Conclui-se, então, que o recurso não evidenciou a aduzida ilegalidade manifesta na manutenção da prisão preventiva do recorrente”, concluiu o ministro ao negar o recurso em habeas corpus.



LEGISLATIVO



Matar ou ferir animais na direção do veículo pode virar crime de trânsito

Tipificar infrações administrativas e penais com o objetivo de proteger os animais. Esse é o tema do PL 455/2022 que começou a tramitar na Câmara dos Deputados. Ele prevê como crime de trânsito, com detenção de três meses a um ano, matar animais na direção do veículo.

De autoria do deputado Dagoberto Nogueira (PDT/MS), a matéria pretende alterar o Código de Trânsito (CTB) para passar a prever como infração de trânsito a omissão de socorro a animais pelo condutor do veículo que causar o acidente.

Crime de trânsito

Além disso, o PL pretende tornar a conduta de matar ou ferir animais na direção do veículo como crime de trânsito. Conforme o texto do projeto, matar animal, culposamente, na direção de veículo automotor poderá ter pena de detenção, de três meses a um ano. Bem como, suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Já se o condutor ferir um animal, culposamente, a pena

será detenção, de dois meses a um ano. Além disso, suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

De acordo com o deputado, o trânsito brasileiro é bastante violento. E, embora, as estatísticas indiquem apenas números de vítimas humanas, também é expressiva a taxa de animais que morrem, anualmente, em razão de acidentes automobilísticos. “Dessa forma, a presente iniciativa busca corrigir lacuna legal. O objetivo é tornar típicas infrações administrativa e penal em razão de acidentes envolvendo animais”, justifica.

Nogueira lembra ainda de recentes decisões de tribunais superiores que trabalham, por exemplo, com o conceito de que os animais são seres vivos dotados de sentimentos e sensibilidade (sencientes). “Não se esquece, ainda, do significativo julgado pelo Superior Tribunal de Justiça, que apontou a extensão do conceito de dignidade da pessoa humana para abranger o direito dos animais”, argumenta.

Tramitação

O PL foi apresentado na última semana e aguarda despacho do presidente da Câmara dos Deputados.



Projeto inclui incentivo a mobilidade não motorizada em campanhas de trânsito

O Projeto de Lei 136/22 inclui o incentivo à mobilidade ativa ou não motorizada no rol de temas obrigatórios das campanhas anuais de trânsito. O projeto, do deputado Gustavo Fruet (PDT-PR), altera o Código de Trânsito Brasileiro.



Deputado Gustavo Fruet (PDT-PR)

Fruet observa que a opção por formas de mobilidade que utilizem unicamente meios físicos do ser humano para locomoção – como andar a pé, de bicicleta, de skate ou patinete – permite um menor uso dos transportes de massa, evitando aglomerações e promovendo alternativas mais sustentáveis de mobilidade.

“Não se trata, entretanto, apenas de criar ciclovias, mas de garantir um conjunto de medidas que facilitem e ampliem, com segurança, o trânsito de pessoas. E que tais modais sejam incentivados por meio das campanhas de educação de trânsito”, defende o parlamentar.

Tramitação

O projeto tramita em caráter conclusivo e será analisado pelas comissões de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania. (Fonte: Agência Câmara de Notícias)



Deputado quer acabar com autorização do Detran para modificações em veículos

Extinguir a prévia autorização exigida para modificações das características originais em veículos. Esse é o tema do Projeto de Lei 410/22 que começou a tramitar na Câmara dos Deputados.

De autoria do deputado Luís Miranda (UNIÃO/DF), o PL pretende alterar o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para que as modificações das características de fábrica do veículo não dependam de prévia autorização do Departamento Estadual de Trânsito (Detran), como é feito hoje.

Ainda de acordo com o projeto, bastaria a comunicação aos órgãos competentes antes do retorno do veículo à circulação em vias públicas.

Para o deputado, o Estado não deve interferir para coibir as modificações veiculares, que, por força da atual legislação, dependem de prévia autorização dos Detrans e ainda de conformidade às normas do Conselho Nacional de Trânsito (Contran). “Tais normas, ainda que emanadas do Poder Executivo, não são capazes de atualizar tempestivamente todas as adaptações veiculares destinadas a suprir as necessidades da população. Surgem a todo instante novos produtos, os quais podem exigir novas formas de transporte. Novos modelos de negócios e indústrias geram tipos de cargas até então impensadas, e, por conseguinte, exigem novas adaptações veiculares para seu transporte”, argumenta.

Luís Miranda diz, ainda, que enquanto o Estado tenta, sem sucesso, acompanhar a evolu-

ção tecnológica, a população ou é impedida de desenvolver veículos mais eficientes ou fica na ilegalidade e sujeita a multas.

Segurança

Conforme Julyver Modesto de Araújo, especialista em legislação de trânsito, quando comenta o Art. 98 do CTB, diz que as alterações que exigem este aval são aquelas que interferem no projeto original de fabricação, especialmente quanto à sua segurança. É perfeitamente possível que o proprietário mude aspectos visuais como mudança dos espelhos retrovisores, implantação de aerofólio e outras adaptações que personalizam o veículo (prática conhecida como tuning).

Já outras, nem com autorização é possível fazer a alteração.

“Algumas alterações são expressamente proibidas pela norma, como, por exemplo, a utilização de sistema de suspensão com regulagem de altura (até é possível modificar, de maneira definitiva, a suspensão, desde que se comprove a segurança veicular e que o órgão de trânsito promova a inscrição, nos documentos veiculares, da nova altura do veículo, medida verticalmente do solo ao ponto do farol baixo do veículo); a utilização de rodas/pneus que ultrapassem os limites externos dos para-lamas do veículo e o aumento ou diminuição do diâmetro externo do conjunto pneu/roda”, explica.

Tramitação

O deputado apresentou o PL à Mesa Diretora e agora aguarda despacho do presidente da Câmara dos Deputados.

Acostamentos em rodovias: veja quando é possível utilizá-los!

É comum os condutores de veículos usarem os acostamentos em rodovias de forma incorreta. Por esse motivo, o Portal do Trânsito esclarece pontos fundamentais sobre o tema.

Conforme o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), em seu Anexo I, acostamento é parte da via diferenciada da pista de rolamento que se destina à parada ou estacionamento de veículos, em caso de emergência, e à circulação de pedestres e bicicletas, quando não houver local apropriado para esse fim. Apesar da definição ser clara, é comum os condutores de veículos confundirem as regras e usarem o acostamento de forma incorreta. Por esse motivo, o Portal do Trânsito esclarece pontos fundamentais sobre o uso de acostamentos em rodovias.

Como diz o CTB, o uso dos acostamentos em rodovias,

fundamentalmente é para situações de emergência, como por exemplo, pane no veículo, acidente, falta de combustível ou condutor ou passageiro com problemas de saúde. Nesses casos, o condutor pode parar o veículo no acostamento tomando todas as precauções necessárias (triângulo de sinalização, pisca-alerta, etc).

Outra situação possível, é o uso do acostamento para entrar ou sair de imóveis ou áreas especiais de estacionamento.

Para Eliane Pietsak, pedagoga e especialista em trânsito, a atenção em rodovias é fundamental, além do autocanhecimento pois pessoas que dirigem bem nas cidades nem sempre são bons condutores nas rodovias.

“Isso ocorre porque conduzir em estradas e rodovias exige uma experiência completamente diferente de conduzir em trânsito urbano”, argumenta.



CONVERSÕES

Em vias com acostamento, as conversões à esquerda devem ser feitas utilizando essa parte da pista. Em rodovias onde não existirem locais apropriados para retornos e conversões, o condutor deverá aguardar no acostamento, à direita, para cruzar a pista com

segurança.

Utiliza-se o acostamento, também, para o tráfego de bicicletas e ciclomotores, quando não houver faixa própria destinada a eles.

Parar, estacionar ou transitar nos acostamentos sem estar no contexto das situações descritas acima é infração de

trânsito. Além disso, ultrapassagens jamais devem ser feitas utilizando esta parte da pista. “Um carro parado ou utilizando inadequadamente o acostamento pode resultar numa tragédia dependendo da velocidade e do número de veículos e pessoas envolvidas na situação”, explica Pietsak.

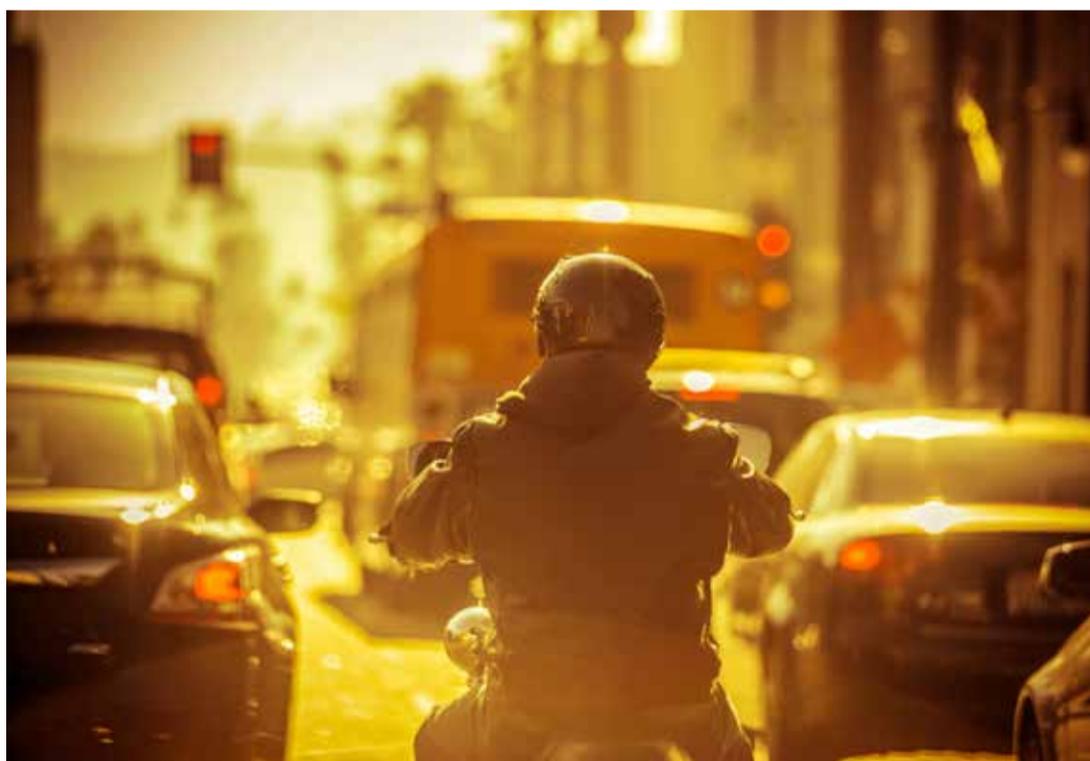
Moto e trânsito: dicas para manter a segurança

Se a vida sobre duas rodas é o que te move, você já deve conhecer bem os riscos e benefícios de pilotar sua moto no trânsito. Para da economia de combustível e do deslocamento rápido pela cidade, há inúmeros perigos espreitando por aí que podem colocar em risco a segurança para quem anda de moto. Afinal de contas, vivemos no Brasil, um dos trânsitos mais perigosos do mundo.

Um relatório da Abramet, a Associação Brasileiro de Medicina de Tráfego, publicado em 2021, aponta que 54% dos acidentes de trânsito vitimam motociclistas. Seja para trabalhar ou para os momentos de lazer, a moto é a forma de transporte que mais cresce, apesar dos perigos.

Para minimizar os riscos e ter mais segurança para andar de moto, confira algumas dicas!

Antes mesmo de sair, certifique-se que sua moto esteja em boas condições de rodagem. Confira o estado dos pneus, o funcionamento das luzes de sinalização como faróis, setas e lanternas e também os freios.



Além de ajudar na visibilidade que outros motoristas terão sobre você, o funcionamento correto das luzes é obrigatório.

Quanto aos pneus, estes devem estar calibrados e não podem estar “carecas” – para isso, observe a marca indicativa de desgaste na lateral dos pneus. Uma moto em dia com a manutenção vai garantir mais

dirigibilidade, segurança, e não irá te deixar na mão.

Agora que você já ganhou as ruas, é hora de ter atenção redobrada. Previna-se e procure fazer uma leitura do ambiente. Caso esteja um tempo chuvoso, a pista estará mais escorregadia, por exemplo. Em um cenário de trânsito parado, passar rápido pelo corredor pode te colocar

numa situação de confronto com um pedestre atravessando em local inadequado. Situações como estas devem ser previstas e evitadas, portanto.

O melhor a se ter em mente é sempre procurar manter uma direção defensiva.

Não custa lembrar que o motociclista é o mais vulnerável no trânsito, por não ter uma

carroceria ao seu redor para protegê-lo. Nesse sentido, procure manter distância de carros, ônibus e caminhões, preferindo andar sempre no centro da faixa de rodagem. Utilize seus retrovisores, e, além disso, redobre a atenção em possíveis pontos cegos, sejam seus ou dos carros. Mantenha sempre a velocidade adequada para a via, e evite frear bruscamente. Prefira também manter os faróis acesos, para se fazer perceber mais facilmente, mesmo durante o dia. E, sobretudo, respeite as leis de trânsito!

Para a proteção do seu corpo, use sempre capacete! Além de obrigatório, ele é um item indispensável para sua segurança. E lembre-se que a viseira deve estar sempre abaixada. Utilize jaqueta grossa apropriada, bem como luva e bota, preferencialmente. Para não perder o estilo, você ainda pode encaixar uma peça legal, como uma camisa jeans feminina, por exemplo. Com essas dicas, além de não fazer feio no trânsito, você terá a garantia de chegar ao seu destino com muito mais segurança.

Cadeira de costas para o movimento: adie a troca de posição o quanto puder

Quando falamos em transporte seguro de crianças em veículos, não existe dúvida: os sistemas de retenção como bebê conforto, cadeirinha e assento de elevação são fundamentais para proteger os pequenos. Estudos norte-americanos demonstram que, quando instalados e usados corretamente, esses dispositivos diminuem o risco de óbito em até 71% em caso de acidentes. E esse número pode aumentar. Se a cadeirinha estiver de costas para o movimento, no sentido inverso à marcha, é possível reduzir o risco de lesões em até 90%.

Até quando é possível adiar a troca da mudança de posição?

Conforme a legislação brasileira, a criança deve usar o equipamento de costas para o movimento até completar um ano de idade. De qualquer forma, é importante ler o manual do fabricante. “É preciso verificar qual o limite máximo de peso suportado, que geral-

mente até 13 kg”, orienta Eliane Pietsak, pedagoga e especialista em trânsito.

Ainda de acordo com a especialista, há outros pontos que os pais devem levar em consideração. “Se o topo da cabeça da criança ultrapassar o limite do bebê-conforto, também é preciso trocar o equipamento. Se ficar assim, ele já não protege completamente a criança em caso de colisão”, alerta.

Vale destacar que não há posição mais segura no veículo como a de costas para o movimento. Por esse motivo, quanto mais tempo for possível manter a criança nesse sentido, melhor.

A Direção Geral de Trânsito (DGT), da Espanha, inclusive está promovendo uma campanha nesse sentido. O órgão recomenda a utilização sistema de retenção de costas para o movimento pelo maior tempo possível. Sempre, porém, de acordo com as instruções estabelecidas pelo fabricante. De acordo com as normas europeias, muitas



cadeirinhas no Brasil possuem o selo de certificação europeu, os equipamentos deste grupo são adequados para uso virado para trás para crianças entre 0 e 13 quilos. “Já os do grupo I (entre 9 e 18 kg) podem ser usados nos dois sentidos, embora os fabricantes recomendem o uso em sentido inverso até 15 meses”, diz a DGT.

Por que o sentido de costas para o movimento é mais seguro?

Segundo a DGT, no início da década de 1960, o professor sueco Bertil Aldman investi-

gou o índice de acidentes nas estradas de seu país e constatou que os pequenos eram os mais atingidos nos acidentes de trânsito. Assim, ele estudou como os astronautas pousavam e chegou à conclusão de que estar de costas para o movimento é a forma mais segura para os menores viajarem de carro. Os países escandinavos adotaram essa medida e hoje têm as menores taxas de mortalidade infantil no trânsito do mundo.

Quando se trata de proteger meninas e meninos em caso de acidente de trânsito,

é necessário levar em conta três fatores. São eles: o tipo de impacto, a energia gerada e as características do corpo que sofre o impacto.

“As crianças são mais vulneráveis em caso de acidentes de trânsito, especialmente em algumas áreas como, por exemplo, cabeça, pescoço e órgãos internos. Isso porque seus corpos ainda não amadureceram completamente. Os dispositivos de retenção ajudam a proteger essa maior fragilidade dos pequenos”, conclui Pietsak.

Faixa Azul: projeto visa reduzir sinistros de trânsito envolvendo motociclistas

O primeiro mês de operação da Faixa Azul fechou com um saldo positivo. Nenhum registro de acidentes com vítima grave e óbito envolvendo motociclistas no local da faixa.

O projeto piloto da criação da Faixa Azul – para uso exclusivo de motocicletas, entrou em vigor no dia 25 de janeiro de 2022 tendo como local escolhido para implantação pela Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito – SMT por meio da Companhia de Engenharia de Tráfego – CET, a Avenida 23 de maio, em São Paulo.

De acordo com os órgãos de trânsito, o local foi escolhido por se tratar de uma via com alto volume de tráfego de motocicletas. São 2.400 motos por hora, cerca de 50 mil ao dia, com 78% dos sinistros de trânsito no local envolvendo motociclistas.

O projeto

O uso da faixa azul em seus seis quilômetros de extensão na Avenida 23 de Maio – sentido Santana/Aeroporto,



entre a Praça da Bandeira e o Complexo Viário Jorge João Saad, não é obrigatório. Seu uso, porém, é restrito às motocicletas nas condições de trânsito lento, podendo utilizar, também, as demais faixas.

A sinalização de segurança, ou seja, a junção do balizamento branco delimitando as faixas e a cor azul internamente ao balizamento – caracterizada pela vulnerabilidade do usuário motociclista, localizada entre as faixas veiculares 1 e 2 na Avenida 23 de Maio, tem como objetivo organizar o espaço compartilhado entre os automóveis e as motocicletas. O objetivo é reduzir os sinistros de trânsito com lesões e mortes envolvendo motoci-

clistas na cidade de São Paulo.

Há, também, sinalização vertical por toda a via alertando para os limites de velocidade, bem como cuidado e orientação ao mudar de faixa. Além disso, há mensagens educativas lembrando do uso da seta, o respeito aos limites de velocidade e a atenção aos sinais de trânsito e compartilhamento do espaço na avenida.

Para garantir mais fluidez, bem como o respeito à sinalização existente, os motociclistas da CET e do CPTRAN fazem rondas para o monitoramento e controle do tráfego no local.

Primeiro mês de operação

De acordo com informações da SMT, o primeiro mês de operação do Projeto Piloto da Faixa Azul fechou com um saldo positivo. Nenhum registro de acidentes com vítima grave e óbito envolvendo motos no local da faixa.

Os números, por exemplo, também apontaram que a Faixa Azul tem sido utilizada por 86% dos motociclistas. E,

também, que houve melhora na fluidez do trânsito, com redução de 10% na lentidão.

Os dados captados ao longo da via continuarão sendo enviados para a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) trimestralmente.

Projeto polêmico

Uma pista exclusiva para motociclistas não é novidade em São Paulo. A Prefeitura já testou a medida anteriormente, em 2018, mas houve um aumento no número de acidentes, o que levou o órgão a abandonar a ideia.

O projeto atual é diferente do anterior que previa a implantação das faixas à esquerda dos veículos. Agora, a faixa não está mais colada ao canteiro. Está posicionada no lugar por onde a maioria dos motociclistas já circula, entre duas faixas de carros. Isso possibilita escapar por qualquer um dos lados, se for necessário. Além disso, as faixas têm 90 centímetros de largura, espaço considerado estreito o suficiente para evitar ultrapassagens entre os motociclistas.



CARTAS

CICLISTAS

Concordo totalmente com o presidente Roberto Bentes! BR não é para ciclistas. Aliás, nem para motocicletas de baixa cilindrada, nem carro velho... Enfim, como bem ressaltou o artigo, não é apenas questão de habilidade. Tem a ver com circunstâncias que estão totalmente fora do controle da maioria dos condutores. Com o diferencial que, no caso das bicicletas, a fragilidade é ainda mais gritante e fatal.

Sônia Meira – Campo Grande/MS

VACINA DE CIDADANIA

Sem dúvida alguma, como bem escreveu o Dr. José Roberto, se o acidente de trânsito é uma doença, o remédio está na formação dos condutores, na educação continuada para o trânsito e num programa permanente de redução de acidentes - verdadeira vacina de cidadania. Que nas eleições que se aproximam, possamos votar em quem está de verdade comprometido em salvar o Brasil pela educação.

Jeferson Fortes – São Paulo/SP

DPVAT

Muito bom o acordo da Caixa para agilizar processos do DPVAT! Na era da informatização, era o mínimo que se esperava. Finalmente, os magistrados da Justiça Federal têm acesso direto às informações do DPVAT, no âmbito da análise técnica realizada administrativamente pela Caixa. O cidadão agradece!

Carlos Germano – Belo Horizonte/MG

INCAPACITADOS

Realmente, é desesperador o que assistimos no trânsito brasileiro. Precisamos acordar e atuar de maneira a reduzir os percentuais de incapacidades permanentes e óbitos, como destacou o dr. Dirceu Rodrigues. A preocupação com nossos sinistros de trânsito precisa ser generalizada. Precisamos urgentemente de ações radicais das autoridades, das montadoras, dos órgãos competentes e de toda a sociedade.

Simone Borges – Brasília/DF

GOLPE

Como já diria a máxima popular: o golpe está aí, cai quem quer. Sinceramente, não entendo quem ainda cai nesses golpes. Sério! Um domínio ponto com barra gov.br é muito óbvio que não se trata do real. Gente! Façam o favor de tomar mais cuidado. Chega a ser ridículo alguém ainda cair nessa.

Sérgio Coelho – Joinville/SC

R\$ 12,19 BILHÕES

Mais de 12 bilhões de reais gastos com acidentes nas rodovias federais no Brasil em 2021! É muita grana! Isso sem falar na perda inestimável para as milhares de famílias enlutadas. Enquanto isso, foi investido nessas mesmas rodovias pelo governo federal, menos da metade do montante. Um disparate sem tamanho. Uma tristeza sem fim.

Bianca Oliveira – São José/SC

TÚNEL SUBAQUÁTICO

Gente! Confesso que bateu uma inveja santa ao ver as imagens fictícias do tão esperado túnel subaquático que deve ligar a cidade de Navegantes à Itajaí. Por que não começam a pensar num desses aqui em Florianópolis? Se bem que aqui, nem um simples transporte marítimo conseguem implantar. Imagina uma obra deste porte?

Mônica Whitti – Florianópolis/SC

FROTA

É muito triste perceber o processo de desindustrialização vivido no Brasil nos últimos anos. Basta um simples passeio pelas ruas que é visível o envelhecimento da frota do Brasil. Além de mostrar claramente o empobrecimento da população como um todo, carros mais velhos têm maior possibilidade de apresentar defeitos e provocar acidentes, lentidão no trânsito e emitir mais poluentes se não forem feitas as manutenções corretas.

Cláudia Duarte – Rio de Janeiro/RJ

TAIWAN

Realmente impactante a ideia das autoridades da cidade de Kaohsiung, em Taiwan. Prestar serviços comunitários limpando o necrotério local - como a sala de crematório e os freezers para conservação dos corpos - certamente fará esses motoristas bêbados refletirem no que andam fazendo no trânsito.

Orlei Quadros – Curitiba/PR

CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO (LEI Nº 9.503, DE 1997)**CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:**

Art. 172. Atirar do veículo ou abandonar na via objetos ou substâncias:
Infração - média;
Penalidade - multa.

Atenção: Detran/MS alerta para golpe na inscrição do CNH Popular

A divulgação de golpe utilizando o programa CNH Popular é muito comum. Dessa vez o alerta vem do Mato Grosso do Sul.

A possibilidade de tirar a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) gratuitamente atrai muitos interessados. Por esse motivo, o uso de golpe utilizando o programa CNH Popular é muito comum. Dessa vez o alerta vem do Mato Grosso do Sul. Conforme o Departamento Estadual de Trânsito (Detran/MS), um site fake está circulando na internet, afirmando que as inscrições para primeira fase do programa já estão abertas.

Segundo o órgão, o anúncio traz a seguinte mensagem: “Para participar, faça sua matrícula online e totalmente Gratuita! Livre para todas as categorias de CNH. ATENÇÃO: Últimos



dias de matrícula”.

A mensagem vem acompanhada de um link. Ao clicar -pelo computador- é aberta uma página em branco. Já, no celular, a página falsa abre e aparece até uma assinatura do Governo Federal. De acordo com o Detran/MS, para fazer o cadastro é se pede o esta-

do, cidade, nome e idade. Depois, o falso anúncio recomenda que mande para mais pessoas.

“Esse tipo de aplicação é comum. Depois de mandar para várias pessoas vai pedir para baixar um arquivo, onde está o vírus. Nesse sentido, as pessoas precisam ficar atentas e checar todas as

informações. Nós estamos finalizando e realizando os últimos ajustes, mas o Programa CNH MS Social ainda não foi lançado,” ressaltou a diretora de Educação para o Trânsito do Detran/MS, Elijane Coelho.

CNH MS Social

Segundo o governo do Mato Grosso do Sul, o pro-

grama “CNH MS Social” vai beneficiar cinco mil pessoas de famílias carentes por ano com o pagamento de todos os custos do processo de habilitação, desde os gastos com a autoescola, em relação as aulas práticas e teóricas, até o pagamento das taxas do Detran.

Para participar da seleção é preciso já fazer parte do Cadastro Único (CadÚnico) do Governo Federal.

Entra neste programa a habilitação nas categorias A, B ou AB, adição de categoria A ou B e mudança para as categorias C, D ou E.

“Não serão contemplados os motoristas que tiverem cometido crimes na condução de veículo com sentença penal condenatória transitada em julgada, assim como aqueles que tiveram permissão para dirigir cassada”, afirmou o Detran/MS.

ESPAÇO LIVRE

Rodrigo Vargas de Souza*



No trânsito não há segundas chances

Enquanto acompanhava o grande amigo e colega Marcelo Madruga em uma palestra essa semana, refletia a partir de uma dinâmica que temos realizado com algumas empresas. Nela, montamos um circuito com obstáculos que visam testar o reflexo, equilíbrio e a noção de profundidade do voluntário, enquanto esse utiliza um óculos que simula embriaguez. Ao final do percurso, a pessoa deve acertar uma bolinha dentro de uma lata, exercício no qual, invariavelmente, a grande maioria não têm êxito.

Simular deslocamentos sob influência de substâncias psicoativas pode ser uma atividade interessante (e até mesmo descontraída) para conscientização sobre os riscos envolvidos, quando feita em um ambiente controlado e seguro.

Infelizmente, no entanto, quando se realiza essa prática em via pública, os resultados podem ser desastrosos.

Recentemente, concluímos uma batalha que

durou dez anos em uma guerra que parece estar longe de ter fim. Embora tenhamos sido derrotados, perdido mais de 10 milhões de soldados e gerado uma legião de sequelados no mundo inteiro, em 2021 iniciamos uma nova batalha. Uma nova chance para que possamos contra-atacar esse inimigo que não vem de outro país. Além disso, não está camuflado a nos espionar e nem tão pouco conhece sobre táticas de guerras. Mas nós sim as temos. Conhecemos bem esse inimigo, com o qual convivemos diuturnamente. Traçamos metas, planos e estratégias para derrotá-lo. Ainda assim, seguimos perdendo vidas que poderiam ser poupadas. Por pura e simples inação.

Porém, essa inércia não se dá apenas por parte do Estado. É fácil terceirizar a culpa diante de um conflito que parece estar longe de nos afetar. Mas esse é o erro da grande maioria das vítimas dessa guerra: a falsa impressão de que “isso nunca vai acontecer comigo!”.

Nos próximos dez anos teremos uma batalha intensa. Uma batalha que ceifará outros tantos milhões de vidas e deixará ainda muitas sequelas. No entanto, se cada um de nós não nos comprometermos com essa luta e ficarmos esperando apenas pela ação de órgãos governamentais, muito provavelmente ao chegar 2030, amargaremos uma nova derrota.

Sendo assim, comece hoje mesmo a rever suas ações, seus comportamentos e suas responsabilidades. Ainda que essa Segunda Década de Ação para a Segurança no Trânsito nos tenha permitido uma nova oportunidade para buscar um trânsito mais seguro, diferentemente da dinâmica dos óculos, onde o voluntário erra a bolinha na lata, no trânsito não há segundas chances.

* Formado em Psicologia pela Unisinos, atua desde 2009 como Agente de Fiscalização de Trânsito e Transporte na EPTC, órgão Gestor do trânsito na cidade de Porto Alegre.



USO DE MEDICAMENTOS AO DIRIGIR: veja informações importantes sobre o assunto

A pandemia trouxe muitos transtornos para a saúde e para o dia a dia das pessoas no mundo inteiro. Além disso, no Brasil, ocasionou um aumento na procura por medicamentos relacionados à dificuldade para dormir, estresse, ansiedade, depressão, pânico, transtornos de humor, entre outros, de acordo com a Associação Brasileira e Medicina de Tráfego – Abramet. E isso trouxe outra consequência: o uso de medicamentos ao dirigir.

Arelado a isso, temos o fato de o Brasil estar entre os maiores consumidores de remédios do mundo. E, ainda, por outro lado, muitos motoristas que usam esses tipos de substâncias desconhecem os riscos a que estão submetidos na direção veicular. É o que aponta Flávio Emir Adura, diretor científico da Abramet. “Os termos ‘insônia’ e ‘remédio para insônia’, por exemplo, são hoje alguns dos mais procurados no Google, e o risco é agravado, em alguns casos, pela prática da automedicação”, assegura.

Entre os mais perigosos, ele garante serem os ansiolíticos, hipnóticos, estabilizadores de humor e antidepressivos.

“Esses medicamentos são capazes de produzir efeitos muito severos sobre a condução veicular segura. Nesse sentido, os motoristas deveriam evitá-los”, garante o diretor científico da Abramet.

Veja alguns dos principais efeitos em nosso organismo

Antialérgicos: os mais antigos são totalmente contraindicados para uso por motoristas, pela sedação. Já os mais

recentes, “não sedativos”, causam menos sonolência.

Analgésicos comuns: muitos analgésicos ingeridos habitualmente podem causar sonolência, e resultar em dificuldade para dirigir.

Relaxantes musculares: podem causar sonolência diurna.

Antieméticos: os medicamentos para náusea e vômitos podem causar sonolência excessiva como efeito colateral.

Antiespasmódicos: os medicamentos para cólicas menstruais e intestinais têm a sonolência como um dos principais efeitos colaterais.

Antitussígenos e narcóticos: também causam sonolência.

(Fonte: Associação Brasileira e Medicina de Tráfego – Abramet)

O que diz a legislação

De acordo com o diretor científico da Abramet, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), não esclarece, especificamente, sobre o uso de remédios e a direção de veículos. “Aqueles que contêm substâncias psicoativas que causam dependência, por exemplo, poderiam ser enquadrados no Artigo 165, que prevê que dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência é infração gravíssima. Porém, o motorista que utilizar de forma apropriada substâncias psicoativas de uso lícito ou medicamentos no tratamento de doenças não incorrerá em prática ilegal”, contesta.

Ele ressalta, ainda, que são diversos os fatores que dificultam o estabeleci-

mento de níveis considerados seguros. São eles, por exemplo: a tolerância do organismo de cada indivíduo, além da associação com outro fármaco ou mesmo com álcool.

“Depende ainda da idade, da sensibilidade e do estado de saúde física e mental de cada um. Ainda que se conheça bem a maioria dos efeitos indesejáveis, a intensidade e a frequência não se manifestam da mesma forma nas diferentes pessoas”, finaliza o médico.

Dicas sobre o uso de medicamentos ao dirigir

Como colocado pelo diretor da Abramet, alguns medicamentos usados comumente pelas pessoas provocam efeitos colaterais perigosos, como alterações sensoriais, bem como tonturas, sonolência, alterações de comportamento, etc. No trânsito, esses efeitos podem levar o condutor a causar acidentes.

“Cabe a cada um conhecer detalhadamente o medicamento que utiliza, e, dessa forma, tomar as medidas de segurança recomendadas pelo médico. Ler atentamente a bula, prestando atenção especial aos possíveis efeitos e reações provocadas pela interação com outras substâncias”, aponta Celso Mariano, especialista em trânsito e diretor do Portal.

Conforme o especialista, quem estiver sendo medicado, não deve consumir bebidas alcoólicas. “Além de potencializar as alterações do comportamento, essa mistura pode ser muito prejudicial à saúde e, em alguns casos por exemplo, levar à morte”, conclui Mariano.

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



349 anos de magia
Palavra do Presidente

PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



Tempo de Desafios Trânsito,
Pandemia e Guerra

PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



Violência no trânsito

Página 7

RODRIGO V. DE SOUZA



No trânsito não há
segundas chances

PÁGINA 15