

O Monatran



Técnicos do Governo do Estado e BNDES avaliam obras de restauração da Ponte Hercílio Luz

Página 6

JORNAL DO MONATRAN - MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - OUTUBRO 2013 - ANO 4 - Nº 46



Prefeitos criam consórcio metropolitano

Encontro dos mandatários municipais teve como objetivo tratar do desenvolvimento integrado em várias áreas da região. (Pág. 8)

Governador Raimundo Colombo libera R\$ 60 milhões para a região de Chapecó.

Página 6



Para o urbanista Enrique Peñalosa a única solução para a capital catarinense é restringir o uso de carros e promover os aparatos coletivos. (Pág. 4)

KOERICH
Gente Nossa

1º
NÚMERO
EM MOVÊIS

RESPEITAR O TRÂNSITO É RESPEITAR A VIDA.



EDITORIAL

Palavras ao vento

Constantemente, Florianópolis é brindada com a presença de especialistas em mobilidade urbana de renome internacional. Erros são levados a tona e soluções empolgantes são apontadas. Todavia, até hoje, nenhum conselho parece ter sido levado a sério pelos administradores públicos municipais.

Há poucos dias, a capital catarinense recebeu um dos papas da mobilidade no mundo – o urbanista e ex-prefeito de Bogotá, Enrique Peñalosa. Como era de se imaginar, o especialista percebeu rapidamente os muitos equívocos existentes na cidade e propôs soluções baseadas na sua rica experiência na capital colombiana, que vão desde a criação de faixas exclusivas para ônibus, restrição do uso dos carros, com o aumento do preço dos combustíveis, implantação de pedágios urbanos e o fim dos estacionamentos, até a humanização da cidade com o fim das rodovias e inclusão de avenidas com mais espaços para ciclovias e calçadas.

Dentre suas muitas frases diretas ao ponto, dez delas foram destaque na imprensa local, através da reportagem do jornal Diário Catarinense:

1) É necessário saber o que queremos para a nossa cidade. E com certeza queremos que as pessoas estejam felizes. Viver em congestionamentos não é um exemplo do que planejamos para qualidade de vida.

2) Um símbolo da falta de democracia é uma cidade ter carros estacionados nas calçadas.

3) A mobilidade é um desafio diferente, porque saúde e educação tendem a melhorar com o desenvolvimento de um país. Já os carros devem aumentar, se não houver planejamento.

4) A qualidade de vida urbana atrai as pessoas mais geniais - elas são tão boas no que fazem profissionalmente, por isso podem escolher onde viver. Grande intelectuais e referências não escolhem morar em cidades estressantes. Isso traz mais capital para os locais bem estruturados com o trânsito.

5) Uma boa cidade é aquela onde as pessoas desejam caminhar nas ruas.

6) As calçadas são os elementos mais importantes de uma infraestrutura urbana.

7) Melhorar ou não o trânsito de uma cidade só depende de uma coisa: decisão política.

8) De nada adianta aumentar estradas, construir pontes, abrir mais espaço. Só existe uma maneira de evitar congestionamentos: restringindo o uso de carros.

9) As cidades mais resolvidas do mundo dão mais espaço ao coletivo. Carros não são aparatos coletivos, por isso devem sempre estar em segundo plano.

10) Melhor que autopista, são as avenidas: elas contemplam edifícios, ciclovias, calçadas, vias para ônibus e estradas.

Enfim... é certo que a capital catarinense tem muito a aprender com este especialista. Mas os nossos administradores públicos estarão dispostos a colocar em prática tudo o que foi ensinado? Nós como sociedade civil organizada estaremos dispostos a encarar as consequências? Mudar nossos paradigmas? Ou mais uma vez todo o discurso não passará de palavras soltas ao vento?

Esperamos que desta vez seja diferente e que Florianópolis acorde para um futuro melhor!

NOTAS E FLAGRANTES

Ator Matheus Nachtergaele é detido por dirigir alcoolizado



O ator Matheus Nachtergaele foi detido na tarde do dia 28 de setembro, em Comendador Levy Gasparian, no sul do estado do Rio, após ser flagrado dirigindo alcoolizado. Ele foi parado por policiais em uma barreira na BR-393 e levado a delegacia de Três Rios,

onde pagou fiança e foi liberado em seguida.

O ator, que estava sozinho no carro, admitiu ter consumido bebida alcoólica. O teste do bafômetro constatou teor de álcool acima do permitido pela lei.

Adnet tem carteira apreendida



Na madrugada do dia 27 de setembro, o ator Marcelo Adnet teve a carteira de habilitação apreendida e foi multado durante uma blitz da Lei Seca na Zona Sul do Rio. Ele se recusou a fazer o teste do bafômetro e recebeu multa de R\$ 1.915,40 e perda de 7 pontos na carteira. A infração é considerada gravíssima.

Gabriel O Pensador é multado por agentes da Lei Seca

O cantor e compositor Gabriel O Pensador foi multado por agentes da Lei Seca, na madrugada do dia 10 de agosto, ao passar pela blitz montada na Avenida Atlântica, em Copacabana, no Rio de Janeiro.

O músico, que chegou a furar o



bloqueio, fez o teste do bafômetro e não estava alcoolizado, mas estava com o licenciamento do veículo atrasado e com a carteira de motorista vencida. De acordo com Gabriel, ele não sabia da situação do documento pessoal nem do carro, um Honda, que foi apreendido. “Estava vencida (a carteira) e eu nem sabia”, afirmou.

Segundo Gabriel, o atraso na regularização do veículo e do documento é consequência de suas constantes viagens para Lisboa, onde tem realizado shows.

Gabriel também negou ter furado a blitz intencionalmente. O músico teria se enganado, segundo ele, acreditando ter sido liberado pelos agentes da Lei Seca, e seguiu em frente com o veículo. “Foi um mal entendido, estava com pressa e não tinha certeza se tinha que parar”.



Jornal do MONATRAN -
Movimento Nacional de Educação no Trânsito
Sede Nacional: Av. Hercílio Luz, 639 Conj. 911
Centro - Florianópolis / Santa Catarina – CEP 88020-000
Fone: (48) 3333-7984 / 3223-4920
E-mail: jornal@monatran.org.br
Site: www.monatran.org.br

DIRETORIA EXECUTIVA:

Presidente: Roberto Alvarez Bentes de Sá

Diretores: Romeu de Andrade Lourenção Júnior
José Carlos Pacheco
Sergio Carlos Boabaid
Luiz Mario Bratti
Maria Terezinha Alves
Francisco José Mattos Mibielli

Jornalista Responsável e diagramador:

Rogério Junkes - Registro Profissional nº 775 - DRT

Chefe de Revisão: Fernanda Luz Maciel

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.

PALAVRA DO PRESIDENTE

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



Para não sair da memória

Desde 2001, o mês de Setembro é lembrado por todo o mundo pela grande tragédia ocorrida nos Estados Unidos da América. Em uma clara manhã de terça-feira (11 de setembro), 19 terroristas do grupo extremista islâmico Al Qaeda sequestraram quatro aeronaves comerciais, colidindo deliberadamente duas delas contra as Torres Gêmeas em Nova York e uma terceira contra o Pentágono, em Arlington, na Virgínia. Enquanto o quarto avião caiu em um campo aberto na Pensilvânia.

Os ataques de 11 de setembro mataram 2.977 pessoas de mais de 90 países que, desde 2011, têm seus nomes lembrados no lindo Memorial projetado pelo arquiteto Michael Arad e pelo arquiteto paisagista Peter Walker.

O Memorial do 11 de setembro é formado por duas piscinas montadas exatamente na área onde ficavam as Torres Gêmeas originais. Cascatas de nove metros deságuam nas piscinas para desembocar em um vazio central e os nomes das vítimas estão inscritos em parapeitos de bronze ao redor das piscinas.

Tudo com o objetivo de lembrar e honrar os milhares de homens, mulheres e crianças mortos naquele dia, reconhecer a resistência daqueles que sobreviveram, a coragem daqueles que arriscaram suas vidas para salvar a de outros e a compaixão de todos os que



renderam seu apoio.

O mais impressionante é que, mesmo não tendo nenhum conhecido morto naquela tragédia, é impossível estar naquele espaço sem se deixar abater por todas aquelas perdas e, ao mesmo tempo, refletir em todas as questões

envolvidas e, com todas as forças, desejar paz, segurança e liberdade.

Por outro lado, aqui no Brasil, todos os anos em nossas estradas, de acordo com os números mais “otimistas” é como se ocorressem 14 ataques terroristas da envergadura do 11 de setembro, mas

irremediável.

Antigamente, até víamos algumas cruzeiras na beira da estrada, mas geralmente, estas acabavam sendo ocultadas pelo mato que crescia ao seu redor.

É impressionante perceber como o brasileiro tem memória curta e como parece ser indiferente ao sofrimento alheio. Algo precisa ser feito para revertermos esta situação. Não é normal deixarmos morrer mais de 40 mil pessoas por ano e, muito menos, ignorarmos a existência delas.

Quem sabe se construíssemos memoriais em homenagem a estas pessoas, não despertaríamos um senso de missão nos sobreviventes e uma mudança geral de comportamento seria iniciada? Poucando desta maneira, milhares de vidas a cada ano. Reflita nisso e faça a sua parte!

“Que as vidas lembradas, as ações reconhecidas e o espírito despertado sejam o alicerce eterno, que reafirma o respeito pela vida, fortalece nossa resolução de preservar a liberdade e inspira o fim para o ódio, a ignorância e a intolerância.” (Trecho da Missão do Memorial do 11 de setembro)

Cidade inglesa “aposta” nas pessoas e elimina calçadas e semáforos

Para fugir da loucura das grandes cidades, com trânsito engarrafado, stress, semáforos “gritando”, o pequeno município de Polytnton, nos arredores de Manchester, na Inglaterra, resolveu tomar uma medida inusitada e acabou com os semáforos e as calçadas. Para muitos, seria o prenúncio do caos. Mas para a cidade inglesa com 15 mil habitantes acabou sendo a solução.

Diferentemente do esperado, o trânsito em Polytnton melhorou. Antes, porém, foram feitos testes. Afinal,

não se pode mudar algo assim da noite para o dia. Para isso, o semáforo de um dos principais cruzamentos da cidade, chamado Fountain Place, foi desligado. No princípio, a insegurança. Ao longo do dia, contudo, notou-se que as pessoas começaram a revezar na ordem de ultrapassagem. O trânsito fluiu. Tudo por conta do bom senso e da gentileza dos motoristas.

Agora, as pessoas não ficam mais paradas em semáforos ou em congestionamentos. Até mesmo a sinalização tradicional pintada no chão das ruas

ninguém parece se importar.

Não existem memoriais erguidos que nos façam lembrar dos mais de 40 mil mortos no trânsito a cada ano. As famílias enlutadas sofrem sozinhas e a nação brasileira continua vivendo como se esta situação fosse normal e



foi eliminada, junto com as calçadas. Cores diferentes indicam onde cada tipo de veículo deve trafegar e as conversões devem ser negociadas, com motoristas prestando atenção uns aos outros.

Com essa nova organização, facilitou-se ainda a vida de deficientes

visuais e cadeirantes, uma vez que os motoristas precisam andar em menor velocidade e os pedestres se deparam com menos obstáculos.

A empresa responsável pela revolução foi a Hamilton Baillie Associates. Será que esse projeto funcionaria na Terra Papagalli?

Florianópolis para TODOS

Para o urbanista Enrique Peñalosa a única solução para a capital catarinense é restringir o uso de carros e promover os aparatos coletivos.

No último dia 7 de outubro, o urbanista e ex-prefeito de Bogotá, Enrique Peñalosa, deu início ao ciclo Fronteiras do Pensamento, abrindo um rico espaço de debate sobre o futuro que se deseja para a capital catarinense e as principais cidades do Estado. Responsável por ter transformado a capital colombiana numa cidade mais humana, a partir de uma concepção inovadora de mobilidade urbana, priorizando as bicicletas e o transporte coletivo, Peñalosa refletiu suas ideias na prática para melhorar a mobilidade urbana e comprovou com exemplos mundiais que cidades que preferem calçadas a estradas crescem mais.

Em apenas quatro anos de mandato, Peñalosa implantou 300 quilômetros de ciclovias, plantou mais de



100 mil árvores, criou 1100 parques, fechou avenidas e as transformou em grandes calçadas. Tudo para ver o povo andando contente pelas ruas – o que segundo ele é um indicativo de cidade boa. “A qualidade de vida só existe quando o local é feito por pedestres e ciclistas. Uma cidade precisa ter gente caminhando nas ruas. E repito: uma cidade sem carros não é um sonho hippie. Isso é possível e já existe. Inclusive, são as melhores moradas do mundo”, destacou.

Respeitadas as características das cidades, Peñalosa enfatizou que há, sim, inúmeras experiências adotadas em Bogotá que poderiam melhorar

a mobilidade da Região Metropolitana catarinense. Para o urbanista, Florianópolis não tem como fugir do pedágio de acesso à Ilha ou de circulação no centro histórico, por causa do aumento do número de veículos particulares. As rodovias precisam também priorizar os ônibus e restringir o uso de veículos particulares. Os ônibus necessitam ser confortáveis que cumpram horários, tenham roteiros inteligentes e práticos e facilitem a vida da população.

Por fim, Florianópolis precisa romper outro vício: sair de casa de carro e chegar na garagem do destino. “É mais tranquilo, mas tem custo so-

cial elevado. Acelera a poluição, trava a circulação e provoca isolamento”, alertou.

Peñalosa ainda relatou suas dificuldades para fazer as coisas acontecerem. “Sempre é um conflito muito grande de interesses. Quase tive o mandato cassado por proibir o estacionamento de carros em cima das calçadas”, contou.

Dentre as observações que fez ao transitar pela “Ilha da Magia”, Peñalosa salientou que estradas como a SC-401 deveriam ser transformadas em avenidas, com comércio e casas ao redor, humanizando o espaço. Questão há anos defendida pelo presidente do MONATran – Movimento Nacional de Educação no Trânsito, Roberto Alvarez Bentes de Sá.

De sua experiência pedalando por alguns metros na rodovia, o especialista disse que o trecho completo, até Canasvieiras, é para “aventureiros loucos” e que os dois curtos trechos de ciclofaixas que encontrou entre o Terminal de Integração de Canasvieiras (Tican) e o trevo de acesso ao bairro só “são melhores do que nada”.

NOTA DO EDITOR:

Só esperamos que mais esta experiência não seja ignorada pelos nossos administradores públicos.

Nissan cria carro autônomo para reduzir acidentes

A japonesa Nissan apresentou no dia 01/10, na região de Tóquio, um protótipo de carro “autônomo” capaz de evitar acidentes e aumentar a segurança no trânsito.

“O carro autônomo foi pensado, principalmente, para auxiliar o motorista”, destacou a Nissan, lembrando que “90% dos acidentes de trânsito são provocados por falha humana”.

“Um carro autônomo é, sem dúvida, mais seguro porque dispõe de sensores e câmeras com capacidades que superam a percepção humana”, cujo campo de visão é reduzido, principalmente a noite, sem dispor de outros meios de detecção de obstáculos.

Protótipo de carro “autônomo” da Nissan: o carro utiliza cinco câmeras, cinco scanners a laser e outras



O novo carro utiliza dados cartográficos muito precisos e faz análises que lhe permitem antecipar cruzamentos, parar diante da aproximação de risco de outro veículo, des-

viar de obstáculos e veículos, e outras manobras visando à segurança do motorista.

Trata-se de reproduzir tecnicamente o que o homem é capaz de fazer de forma ins-

tintiva: compreender, julgar e agir.

O carro utiliza cinco câmeras, cinco scanners a laser e outras tecnologias de ponta para analisar o entorno.

Para garantir uma resposta rápida diante de acontecimentos imprevistos, são utilizados algoritmos de tomada de decisão e chips ultrarrápidos.

“Levamos mais de 30 anos trabalhando em carros autônomos e agora nos aproximamos do nosso objetivo graças a tecnologias eletrônicas recentes”, destacou a Nissan.

Apesar da tecnologia de ponta, o carro autônomo manterá o volante e o motorista ainda será responsabilizado por eventuais acidentes.

O presidente da Nissan, o brasileiro Carlos Ghosn, declarou recentemente que o grupo espera lançar o modelo em 2020.

Jose Roberto de Souza Dias *



E tudo continua como antes...

Em todo o Brasil, em cumprimento ao que estabelece o Código, realizou-se mais uma Semana Nacional do Trânsito. Há cinquenta e cinco anos - desde o Decreto 45.064 de 19 dezembro de 1958 - que periodicamente se repetem essas campanhas, sem provocarem, objetivamente, uma mudança substancial no comportamento dos motoristas brasileiros.

Novas Leis e Resoluções foram feitas ao longo dessas décadas, inclusive as mais recentes elaboradas a partir do Código de Trânsito Brasileiro, CTB, que dedicou os Artigos 75 e 326 às campanhas permanentes por um trânsito seguro e cidadão.

O Código de Trânsito foi sancionado há 16 anos e as campanhas legalmente previstas e realizadas continuam a apresentar baixos resultados. Basta comparar as ações que foram executadas ao longo desse período com as estatísticas de acidentalidade no trânsito brasileiro.

Os eventos envolvendo motoristas, motociclistas, ciclistas, pedestres e relacionados com imprudência e imperícia são provas incontestes de que os esforços das campanhas oficiais estão muito aquém da realidade. Principalmente no que se refere a velocidade, álcool, droga, ultrapassagem perigosa e batidas frontais, temas constantes nessas campanhas de conscientização.

Por que esses tipos de acidentes continuam a aparecer com frequência nas estatísticas, apesar de estarem constantemente na pauta dos diversos programas de combate à violência no trânsito? Será por falta dos recursos necessários?

Felizmente, recurso é o que não falta para combater essa doença que

erroneamente denominamos acidente de trânsito. O problema é outro.

O CTB em seu artigo 320 estipula que toda a receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito seja aplicada, *exclusivamente*, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito. Recursos mais do que suficientes para diminuir consideravelmente os números de acidentes, vítimas e mortes.

Os programas permanentes de redução de acidentes - como as semanas nacionais de trânsito - poderiam, dessa forma, apresentar resultados positivos. Isso só não ocorre porque os volumosos recursos provenientes das multas de trânsito são sistematicamente desviados de suas finalidades legais, fora as legítimas exceções.

No passado recente, experiências exitosas mostraram que é fundamental mobilizar a sociedade. As campanhas publicitárias isoladamente não são eficientes, como demonstrado em várias partes do mundo. Para mudar o comportamento das pessoas necessário se faz envolvê-las, tirá-las da cômoda posição de assistentes e transformá-las em atores no palco da vida. Quando isso acontece, as coisas começam a mudar, mas só isto não basta. É necessário também ter um mínimo de coerência político-administrativa. Por exemplo, não adianta “falar grosso” com os condutores de veículos, ameaçando punir quem beber e dirigir e simultaneamente “falar fino” com os produtores de bebidas e a FIFA. A permissividade da publicidade das marcas de cervejas e a liberação de sua venda nos estádios são um verdadeiro tsunami a encobrir toda e qualquer campanha pela paz no

trânsito. Seus efeitos nocivos superam e muito os resultados de uma tímida campanha educativa.

A maior parte dos acidentes de trânsito acontece nas áreas urbanas. Na última década, em evidente contradição com os programas de redução de acidentes, estimulou-se o transporte individual, principalmente através de motocicletas de baixa cilindrada. O resultado não podia ser outro: mais congestionamento, mais poluição, mais acidentes e menos leitos disponíveis nos hospitais públicos.

Segundo o jornal *O Estado de São Paulo*, em dez anos, a inflação do transporte público foi quatro vezes maior que a do transporte particular. Pode-se afirmar que nunca antes neste País foi tão barato andar de carro ou de moto e tão caro usar o ônibus.

O Índice de Preços ao Consumidor Amplo, IPCA, mostra que o preço do ônibus urbano cresceu 111%, enquanto o custo de um carro novo subiu apenas 6,3 por cento. A inflação nesse período foi de 82,9%. Se a comparação for com um carro usado a diferença fica ainda mais gritante, pois no período o valor desse veículo foi de *menos* 19,1 por cento.

Os gastos com a manutenção do veículo particular também estiveram abaixo da inflação do período, a gasolina subiu 43,9% e o seguro automotivo 40,5%. Por outro lado, o custo do metrô e do ônibus foi acima da inflação e atingiu 93,9 por cento.

Sem dúvida, esta última década se caracterizou por um forte estímulo ao transporte individual em oposição ao transporte coletivo. O Professor Gustavo Fernandes, da FGV, em entrevista ao *O*

Estado de São Paulo, disse que o aumento no preço dos ônibus, maior até que o custo dos combustíveis, pode significar tanto o crescimento da taxa de lucro das concessionárias, quanto uma queda na sua eficiência.

A política de estímulo ao transporte individual é a responsável direta pelo caos instalado nas cidades brasileiras. Os acidentes de trânsito são o seu resultado mais grave. A própria situação da saúde pública relaciona-se diretamente com a crise no transporte coletivo. Os hospitais brasileiros, principalmente do SUS, ocupam grande parte de seus leitos e UTIs com acidentados no trânsito.

As campanhas educativas são uma gota de água no oceano, enquanto se adotam políticas contraditórias. Impossível diminuir drasticamente o número de acidentes e ao mesmo tempo se adotar a prática de “uma no casco e outra na ferradura”. De nada adianta adotar leis rigorosas de controle da alcoolemia, enquanto se permite a publicidade de bebidas alcoólicas e a liberação de sua venda em momentos especiais.

Mobilizar-se é a saída para tudo não continuar como antes...

* 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 do Instituto Chamberlain de Estudos Avançados e do Núcleo de Articulação Voluntária - NAV, Membro do Conselho Deliberativo do Movimento Nacional de Educação no Trânsito-Monatran, Doutor Honoris Causa pela Faculdade de Ciências Sociais de Florianópolis - Cesusc.

NA CONTRAMÃO bicicletas são banidas de cidade indiana

A cidade indiana de Calcutá baniu o uso de bicicletas em seus 174 distritos como forma de aliviar o trânsito e prevenir o terrorismo, segundo o jornal “Corriere della Sera”, que cita informações de autoridades locais.

“Nós decidimos evitar que o tráfego nas vias fosse perturbado pelas bicicletas

e outros veículos não-motorizados que se movem lentamente”, afirmou o chefe da polícia local, Hari Rajan. “Além disso existe a questão da segurança: bicicletas foram usadas no passado para instalar bombas na cidade”.

O município sofre com enormes congestionamentos: a velocidade média no trânsito

de Calcutá é de 14 a 18 km/h, valor abaixo da média indiana, que é de 22 km/h.

O vencedor do prêmio Nobel de biologia Venkatraman Ramakrishnan, escreveu um editorial para o jornal “Telegraph Kolkata”, no qual critica a medida e afirma que “grandes cidades em todo o mundo encorajam o uso da

bicicleta”, além de destacar que por não utilizar gasolina “ajuda a reduzir as importações deste combustível”. Para o cientista, foi uma vitória das “élites sobre as massas”.

Entidades de defesa dos Direitos Humanos fizeram coro junto a Venkatraman, uma vez que a medida afeta principalmente a população

de baixa renda que não tem veículos a motor. Além disso, críticos do governo afirmam que a cidade registra mais viagens diárias feitas de bicicleta do que de carro, e que não faz sentido bani-las.

O anúncio atinge também os riquixás - pequena carroça movida com tração humana - e triciclos.

Raimundo Colombo libera cerca de R\$ 60 milhões para a região de Chapecó

O governador Raimundo Colombo anunciou no dia 18 de setembro, em Chapecó, recursos para a região nas áreas da Infraestrutura, Saúde, Saneamento Básico, Esporte, Educação e Segurança. Os investimentos chegam a cerca de R\$ 60 milhões. “É preciso investir nos municípios para criar novas oportunidades. Dessa maneira oferecemos condições para que as pessoas possam permanecer na sua cidade e região, para que ali venham a conviver, desenvolver e realizar seus sonhos”, disse Colombo.

O principal investimento anunciado pelo governador foi a revitalização da rodovia SC-157, que liga Chapecó a São Lourenço do Oeste. A rodovia é uma importante ligação entre corredores rodoviários do Estado de Santa



James Tavares/Secom

Catarina, contribuindo para o escoamento da produção agropecuária, comercial e industrial. No ato, Colombo entregou a ordem de serviço da obra. Serão R\$ 36,4 milhões para o trecho que faz parte do

lote 3, com aproximadamente 25 quilômetros, da ponte sobre o Rio Chapecó, nos limites dos municípios de Coronel Freitas e Quilombo, até a interseção com a BR-282, em Chapecó.

“Com esta revitalização, a

SC-157 vai deixar de ser uma rodovia vicinal e passar a ser uma estrada com segurança e qualidade para os motoristas”, informou o secretário da Infraestrutura, Valdir Cobalchini

Saiba mais: O projeto de

revitalização da SC-157, que liga Chapecó, a partir da interseção com a BR-282, até São Lourenço do Oeste, contempla 96 quilômetros de extensão e o investimento previsto é de aproximadamente R\$ 145 milhões.

O primeiro lote da recuperação vai de São Lourenço do Oeste até o município de Formosa do Sul. O lote 2 compreende o trecho entre Formosa do Sul até a ponte sobre o Rio Chapecó, na divisa de Coronel Freitas e Quilombo. O terceiro lote da obra será entre a ponte e a interseção com a BR-282, em Chapecó.

O projeto prevê a eliminação de curvas em pontos críticos, instalação de terceiras faixas, troca da sinalização, construção de pontos de ônibus, trevos e calçadas nos perímetros urbanos dos municípios.



James Tavares/Secom

Marginais da SC-403, na Capital, ficarão prontas este ano

As obras das vias marginais na SC-403, rodovia que liga a SC-401 até o bairro dos Ingleses, no Norte da Ilha de Florianópolis, devem ficar prontas até a segunda quinzena de dezembro deste ano, de acordo com a Secretaria de Estado da Infraestrutura. As obras nas vias marginais fazem parte da duplicação da rodovia.

A ideia é antecipar as obras das vias marginais para a chegada do verão, quando o trânsito na região aumenta. Dados do Departamento Estadual de Infraestrutura (Deinfra) apontam que, diariamente, passam 35 mil veículos na rodovia e, na temporada de verão, que vai de dezembro a março, esse número pode dobrar. “Nossa ideia é construir essas marginais antes da chegada dos turistas”, explicou o secretário de Estado da Infraestrutura, Valdir Cobalchini.

As obras de duplicação - A duplicação da SC-403 que liga do trevo da SC-401 até o bairro

Ingleses terá 5,2 quilômetros com duas faixas de tráfego em cada sentido divididas por uma barreira de concreto. Nos 3,2 quilômetros de vias marginais, serão construídas calçadas e ciclovias.

A rodovia terá ainda três elevados. O primeiro dará acesso ao bairro Vargem Grande à direita e, à esquerda, ao terminal Integrado de Canasvieiras (Tican). O segundo dará acesso ao cartódromo à esquerda, e ao bairro Vargem do Bom Jesus, à direita. O terceiro elevado, sobre a rodovia, dará acesso à Cachoeira do Bom Jesus.

Para dar mais segurança, serão construídas duas passagens subterrâneas para pedestres, sendo uma em frente à Escola Básica Municipal Luiz Cândido da Luz, eliminando o radar existente, já a outra será na Vila União. Ao longo do trajeto serão 10 paradas para ônibus e uma espera central para retorno.

O secretário do Planejamento, Murilo Flores, técnicos do BNDES e a equipe de gestão do Pacto por Santa Catarina participaram de uma reunião no canteiro das obras de restauração da Ponte Hercílio Luz no dia 13 de setembro. O objetivo da visita foi conferir o andamento dos trabalhos que está com o cronograma atrasado. “A empresa precisa colocar mais funcionários para acelerar o trabalho. Os prazos precisam ser cumpridos”, observou Murilo Flores.

A restauração da ponte Hercílio Luz está numa fase delicada chamada de contraventamento. Na prática isso significa reforçar as bases subquáticas que servirão de suporte para a estrutura provisória que sustentará a ponte. “O contraventamento está sendo feito por cinco mergulhadores na hora que a maré acalma, às vezes, é às duas horas da madrugada, outras, sábados e domingos”, explica o engenheiro do Deinfra, Adolar Ferreira Filho.

Os mergulhadores são

responsáveis por garantir o travamento das barras de aço soldadas a 35 metros de profundidade. Eles parafusam as estruturas que fortalecem os pilares. “O maior desafio é a correnteza e a visibilidade lá embaixo porque a água é muito turva”, comenta o mergulhador Cristiano Ortiz.

Após esta etapa, será instalada a estrutura provisória de treliças que sustentará a ponte pênsil para permitir a troca da barra de olhal. A previsão é que esse trabalho comece em dezembro.



A imobilidade do Plano Diretor de Florianópolis

Após sete anos de “marchas e demarchas” parece que enfim a Prefeitura Municipal da Capital se dispôs a submeter à Câmara Municipal o novo esboço do Plano Diretor de Florianópolis.

As exigências previstas no Estatuto das Cidades aprovadas no ano de 2001 preveem a participação popular em todas as etapas, a qual é regulamentada pela própria lei, em consonância com o que é considerado como a mais moderna legislação até então aprovada no Brasil.

As macro-diretrizes construídas a partir dos núcleos distritais consolidaram, tanto as diretrizes em si, ordenadas em áreas temáticas, quanto as demandas, que por serem de curto prazo, acabam legitimando o próprio processo perante a sociedade civil.

Questões até então pouco expressivas, tais como a segurança pública e a mobilidade, acabaram dominando as discussões, demonstrando a importância e a pertinência em tratar prioritariamente desses assuntos.

As chamadas “policentralidades” se por um lado estabelecem normas rígidas de ocupação de solo, por outro lado demandam a concepção de eixos de mobilidade

que irão garantir a acessibilidade e a ocupação desses mesmos espaços.

A adoção de diferentes modais encontra-se cada vez mais condicionada a um estudo anterior, harmonizando as normas de ocupação com os mesmos eixos de mobilidade.

O que parece cada vez mais relevante e necessário é o efetivo engajamento da sociedade civil na definição das escolhas dos diferentes modais, visando atenuar o caos urbano provocado pelo inquestionável aumento da frota de automóveis, em parte motivado pela má qualidade do transporte coletivo.

O Plano Diretor, longe de contemplar tão somente questões de parcelamento de solo e sua capacidade de carga, define as áreas de expansão, cada vez mais dependentes das vias de acesso e da qualidade do transporte coletivo.

Espera-se que, dentro das valiosas contribuições incorporadas até então na discussão em torno do novo plano diretor,ousemos no sentido de definir normas de acessibilidade, preparando para o futuro uma cidade mais humana e sustentável.

As propostas até então apresentadas

junto aos diferentes fóruns de discussão, apesar de interessantes, algumas até ousadas, não preenchem claramente a demanda posta para Florianópolis dado sua natureza insular, marcada por uma expansão urbana desorganizada e caótica, até mesmo pela inexistência de uma legislação mais moderna e compatível com as próprias demandas da capital.

A qualidade das pessoas que estão envolvidas atualmente na nova discussão em torno do plano diretor é realmente inquestionável, contudo o alto grau de complexidade que demanda o encaminhamento de um processo participativo, numa cidade até então pautada pela lamentável inércia da sociedade civil, poderá resultar em ações judiciais, que irão demandar cautela, paciência e determinação de todos em prol do melhor resultado para a sociedade florianopolitana.

** 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.*

PESQUISA

No trânsito, eles tendem a buzinar, enquanto elas xingam mais

Em situações de estresse no trânsito - algo mais do que recorrente em cidades como São Paulo, Rio de Janeiro e outras metrópoles -, quais são as reações mais frequentes dos motoristas? Melhor, quais são as reações de homens e mulheres?

Um estudo conduzido pela Forbes em parceria com a Insurace, empresa de seguro de carros, conversou com mil pessoas para tentar mostrar o comportamento do homem e da mulher no trânsito dos EUA.

De acordo com a pesquisa, 41% dos entrevistados admitiram já ter buzinado para motoristas lentos, comportamento mais recorrente entre eles. No entanto, 44% das mulheres dizem que xingam os outros na frente de crianças, atitude que 30% dos homens já disseram ter feito. Veja, a seguir, os números:



- Buzinar para alguém mais devagar: 41% (39% entre elas, 43% entre eles);
- Xingar na frente de crianças: 37% (44% entre elas, 30% entre eles);
- Mostrar o dedo do meio para alguém: 29% (31% entre elas, 27% entre eles);
- Frear para atrapalhar um carro colado na traseira: 28% (30% entre elas,

- 27% entre eles);
- Acelerar para não ser ultrapassado: 26% (25% entre elas, 28% entre eles);
- Passar o sinal vermelho: 19% (18% entre elas, 20% entre eles);
- Colar na traseira de alguém mais devagar: 18% (21% entre elas, 16% entre eles);
- Roubar a vaga de alguém no estacionamento: 11% (9% entre elas, 13% entre eles);
- Andar pelo acostamento: 10% (8% entre elas, 13% entre eles);
- Acelerar para não deixar um carro com a seta ligada entrar na frente: 9% (8% entre elas, 10% entre eles);
- Perseguir um carro que te fechou para encarar ou mostrar o dedo do meio

- para o motorista: 9% (7% entre elas, 11% entre eles);
- Xingar na frente de pessoas mais velhas: 9% (9% entre elas, 10% entre eles);
- Bater em outro carro no estacionamento e ir embora: 8% (8% entre elas, 8% entre eles);
- Acender o farol alto para o carro da frente sem motivo: 7% (4% entre elas, 11% entre eles);
- Riscar outro carro com a chave: 5% (3% entre elas, 7% entre eles).

Dos motoristas ouvidos pela pesquisa, 250 dizem não ter nenhum arrependimento após cometer alguma das atitudes acima. Já entre os que se sentiram culpados, 75% se arrependeram de xingar na frente de crianças, 62% de bater em outro carro no estacionamento e ir embora, e 51% por furar o farol vermelho.

Prefeitos criam consórcio metropolitano

Petra Mafalda/PMF

Objetivo é o desenvolvimento integrado em várias áreas

Em reunião no Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (IPUF), no dia 26 de setembro, os prefeitos Cesar Souza Júnior, de Florianópolis, Camilo Martins, de Palhoça, José Castelo Deschamps, de Biguaçu, e o vice-prefeito de São José, José Natal Pereira, representando a prefeita Adelianna Dal Pont, selaram um protocolo de intenções para a criação do Consórcio Público da Região Metropolitana de Florianópolis.

O fórum terá por objetivo articular os municípios visando ao desenvolvimento integrado nas áreas de infraestrutura, educação, ciência, tecnologia, meio ambiente, saúde, saneamento básico, sistema viário, mobilidade urbana, emprego, assistência social, segurança pública, esportes, cultura e cidadania.

O secretário municipal da Casa Civil, Eron Giordani, aproveitou para apresentar aos prefeitos o Sistema Integrado de Mobilidade (SIM), com as inovações e tecnologias e novos modais



A partir da esquerda, prefeito Castelo, José Natal, Cesar Jr. e Camilo

que trarão mais racionalidade e dinamismo ao setor.

Plano Diretor em debate – Na ocasião, o secretário de Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano, Dalmo Vieira Filho, também apresentou aos prefeitos as linhas gerais da proposta formulada para o novo Plano Diretor

de Florianópolis, que segue agora em amplo debate em oficinas com as comunidades, reuniões técnicas e temáticas com entidades públicas e privadas de todas as regiões e categorias sociais da cidade.

“Estaremos realizando um total de 100 reuniões para agregar as sugestões finais ao Plano”, comentou o superin-

tendente. Todo esse processo, assinou, se dará em estreita cooperação com a Câmara de Vereadores, que receberá o anteprojeto no dia 18 de outubro de 2013, a partir do qual tramitará pelas comissões e plenárias do Legislativo. O calendário atualizado das reuniões encontra-se no Portal da Prefeitura na aba do Plano Diretor Participativo.

Com licitação mobilidade será de forma integrada

Com novo edital integração será pensada em todos os modais

Olhar o edital do Transporte Público, lançado pelo prefeito Cesar Souza Júnior, sob a ótica da mobilidade urbana buscando a valorização do transporte ativo. Estes foram os temas da reunião entre a Secretaria de Ciência, Tecnologia e Desenvolvimento Econômico Sustentável (SMCTDES), a Secretaria de Mobilidade Urbana (SMMU) e a Comissão de Transportes da OAB-SC, representada por seu presidente, Antônio Arruda.

Para o secretário de Mobilidade Urbana, Valmir Piacentini a integração é a palavra chave para o melhoramento da mobilidade urbana da cidade. “Não podemos enxergar a cidade isoladamente por esse ou aquele modal, é preciso permitir a integração entre todos os modais disponíveis



Caê de Castro

Secretário adjunto de mobilidade, representante da OAB e coordenador da SMCTDES

hoje na cidade”, afirma.

Já a SMCTDES vem trabalhando em conjunto com a SMMU para o fomento dos primeiros níveis de mobilidade de forma integrada, entre elas a utilização de bicicleta em distâncias de até nove quilômetros com os projetos Pedala Prefeitura e Floribike, aluguel de bicicletas públicas. A iniciativa pretende permitir que o usuário utilize a bicicleta em um trecho e o transporte coletivo em outro, dependen-

do da conveniência.

Para Maikon Costa, coordenador dos projetos ligados a bicicleta da SMCTDES, ao

contrário do que muitos pensam o CTB – Código de Trânsito Brasileiro - protege a utilização de bicicletas, inclusive onde não possui ciclovias ou ciclofaixas. “É só uma questão de cultura, que é mais confortável ir de carro todo mundo sabe, mas o que ganhamos em conforto perdemos em saúde e muitas vezes em mobilidade”, garante.

Segundo pesquisa realizada pelo Pedala Prefeitura, mais 45% dos servidores moram a menos de 9km de onde trabalham, muitos deles em regiões que já possuem infraestrutura adequada para pedalar, mas somente 1% de todos os servidores utiliza a bicicleta como alternativa.

• Edital de Licitação do Transporte

• Interessados têm até o dia 8 de novembro para apresentar propostas; **tarifa máxima fica em R\$ 2,60**

• Está no portal da Prefeitura o edital de licitação que tem como objeto a outorga de Concessão para Prestação e Exploração dos Serviços Públicos de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Município de Florianópolis/SC, nas modalidades regular ou convencional e diferenciado (art. 2º, I e V da Lei Complementar Municipal nº 34/99

CEI Bruno Schreiber trabalha consciência das crianças para o trânsito

O tema dos trabalhos no Centro de Educação Infantil Bruno Schreiber, de Blumenau/SC é trânsito. Uma programação, que se realizou do dia 25 ao dia 27 de setembro, foi elaborada com diversas atividades para despertar a consciência das crianças sobre o comportamento no trânsito. Foram oficinas, como confecção de um semáforo com material reciclado, além de brincadeiras de pare e siga. O cronograma previu ainda a apresentação de teatro da Escola Pública de Trânsito do SETERB e um passeio de motocicletas e bicicletas em frente à unidade.

As atividades fazem parte do “Ateliê, Agito, Arte e Cultura”, através do qual mensalmente é realizada uma semana de atividades pedagógicas diferenciadas, que têm por objetivo estimular a responsabilidade no trânsito, a consciência ecológica e desenvolver o trabalho em grupo.

O CEI está localizado na rua Ernestine Ehrhardt, s/c, no bairro Progresso, em Blumenau/SC.

Prefeitura de Florianópolis define novas diretrizes para a Pró-Bici

O primeiro decreto assinado pelo vice-prefeito eleito de Florianópolis e prefeito em exercício, João Antônio Heizen Amin Helou (PP), beneficiou as discussões em prol da mobilidade ciclística da cidade.

Na manhã do dia 1º de outubro de 2013, João Amin, por meio do Decreto nº 12.177, atualizou a Comissão Municipal de Mobilidade Urbana por Bicicleta (Pró-Bici), que estava sem vários dos membros das diversas entidades da prefeitura desde o começo do ano.

Criada em 2011 com o decreto de lei nº 8.867, a Pró-Bici é uma comissão mista entre a sociedade civil e os técnicos do município, servindo como canal de diálogo perante o Poder Público.

Com a nova formação, passam a fazer parte dela representantes do coletivo Bike Anjo Floripa e da União de Ciclistas do Brasil, além de entidades ligadas à mobilidade de pessoas com deficiência (Floripa Acessível), à patinação (Federação Catarinense de Hóquei e



Henrique Gualberto Brüggemann.

Mais de 20 pessoas, entre membros da comunidade e do poder público, estiveram presentes na assinatura do decreto da Pró-Bici.

Patinação) e ao skatismo (Associação de Skate da Grande Florianópolis).

Pelo lado da Prefeitura, passam a ter cadeira as secretarias de Educação e de Ciência Tecnologia e Desenvolvimento Econômico Sustentável, além das fundações de Esportes (FME), de Meio Ambiente (FLORAM) e Franklin Casca-

es (FCFFC). As secretarias de Mobilidade Urbana e de Obras, além da Guarda Municipal e do Instituto de Planejamento Urbano (IPUF) já faziam parte da Pró-Bici.

Com a assinatura, a prefeitura cumpre o item 6 do Termo de Compromisso com os Ciclistas, na qual os candidatos se comprometiam a: “Manter

formas de diálogo entre os técnicos e a comunidade, de maneira a facilitar a recepção de demandas relativas à bicicleta”.

Compareceram à assinatura, além da sociedade civil, os vereadores Edinho Lemos (PSDB), Roberto Katumi (PSB) e assessor do vereador Pedro de Assis Silvestre, o Pedrão (PP), os secretários da Casa

Civil, Eron Giordani, e de Administração e Previdência, Gustavo Miroski, o procurador geral do município, Julio Cesar Marcellino Jr., o gerente de Emprego e Renda da Secretaria de Ciência, Tecnologia e Desenvolvimento Econômico Sustentável, Maikon da Costa, e o diretor técnico do IPUF, Dácio Medeiros.

Deputado catarinense quer campanha para conscientização em respeito à faixa de segurança

A criação de uma campanha estadual de conscientização no trânsito para o respeito ao pedestre que utiliza faixas de segurança em vias públicas é a intenção do deputado Antonio Aguiar-PMDB (foto) com o projeto de lei nº 257, que está em fase final de tramitação na Assembleia Legislativa de Santa Catarina.

O parlamentar pretende fixar a primeira semana de dezembro como período para realização de campanhas públicas estaduais, com reforço na mídia e a interação de agentes de trânsito, policiais militares e a população para a necessidade de respeitar o pedestre e sua movimentação junto à faixa de travessia, as possíveis consequências quando o motorista desobedece a sinalização e para o correto comportamento do pedestre diante do trânsito.

Aguiar é médico ortopedista e per-



cebe na prática o resultado da falta de respeito ao pedestre em vítimas de atropelamentos que muitas vezes ocorrem sobre faixas de segurança. Ele entende que o Estado poderá firmar parcerias,

inclusive com veículos de comunicação para divulgar campanhas de educação no trânsito. E lembra que não só os condutores de veículos precisam se acostumar a respeitar quem utiliza

faixas de segurança, mas também os pedestres devem entender a necessidade de observar os locais corretos de travessia, bem como a associação das faixas de segurança e semáforos, sabendo aguardar o momento de cruzar vias movimentadas.

“O código Brasileiro de Trânsito, instituído por lei há 16 anos estabeleceu de forma expressa a preferência do pedestre que se movimenta na faixa de segurança, mas aqui, de modo geral, quando o motorista dá preferência, o pedestre fica surpreso e até agradece, como se lhe estivessem fazendo um grande favor”, comenta o deputado. “Há cidades, como Brasília (DF), Natal (RN) e Gramado (RS) onde o respeito à faixa de segurança já foi incorporado pela população, e idêntico exemplo espero que em breve possa também ser dado nas cidades catarinenses”, reforça Aguiar.



JUDICIÁRIO

Vítima de acidente pode escolher o foro para ação de cobrança do seguro DPVAT

Na cobrança de indenização decorrente do seguro DPVAT, constitui faculdade do consumidor-autor escolher entre os seguintes foros para ajuizamento da ação: o do local do acidente, do seu domicílio ou do domicílio do réu. A decisão é da Segunda Seção do Superior Tribunal de Justiça (STJ), em julgamento de recurso especial interposto por uma consumidora.

A tese, firmada sob o rito dos recursos repetitivos (artigo 543-C do Código de Processo Civil), deve ser aplicada a todos os processos idênticos que tiveram a tramitação suspensa até esse julgamento. Só caberá recurso ao STJ quando a decisão de segunda instância for contrária ao entendimento firmado pela Seção.

Em decisão unânime, os ministros do colegiado entenderam que, como o seguro DPVAT tem finalidade eminentemente social, é imprescindível garantir à vítima do acidente amplo acesso ao Poder Judiciário em busca do direito tutelado em lei.

EXCEÇÃO DE INCOMPETÊNCIA

A consumidora ajuizou ação de cobrança contra a Seguradora Líder dos Consórcios do Seguro DPVAT S/A, em razão de acidente automobilístico que provocou a morte de sua mãe. A ação foi ajuizada perante a 52ª Vara Cível do Rio de Janeiro.

A seguradora, além da contestação, apresentou exceção de incompetência, na qual alegou que a consumidora reside no estado de São Paulo e o acidente também teria



ocorrido naquele local, onde a ação deveria ter sido proposta. O juízo da 52ª Vara Cível acolheu a exceção de incompetência.

Inconformada, a consumidora recorreu ao Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro (TJRJ), defendendo seu direito de escolher o local para propor a ação, mas a corte estadual manteve o entendimento do juiz.

“O pagamento do seguro DPVAT decorre de obrigação legal e não possui caráter de reparação de dano, devendo a obrigação ser satisfeita no domicílio do autor”, decidiu o tribunal fluminense.

FAVORECIMENTO À VÍTIMA

No recurso especial, a consumidora sustentou que, independentemente de o local do fato ou sua residência ser em estado diverso, é possível o ajuizamento da ação no foro do domicílio do réu.

Destacou também que as regras de competência foram criadas para favorecer a vítima do acidente, que poderá, assim, escolher onde quer propor a ação.

COMPETÊNCIA CONCORRENTE

Em seu voto, o relator, ministro Luis Felipe Salomão (foto acima), citou que a regra geral de competência territorial encontra-se no artigo 94 do Código de Processo Civil e indica o foro de domicílio do réu como competente para as demandas que envolvam direito pessoal, quer de natureza patrimonial ou extrapatrimonial, e para as que versem sobre direito real sobre bens móveis.

Já o artigo 100 estabelece que, nas ações de reparação de danos sofridos em razão de delito ou acidente de veículos, será competente o foro do domicílio do autor ou do local do fato.

Para o ministro Salomão, as duas regras se completam. “A regra prevista no artigo 100 do CPC cuida de faculdade que visa facilitar o acesso à Justiça para o jurisdicionado, vítima do acidente, não impedindo, contudo, que o beneficiário da norma especial abra mão dessa prerrogativa, ajuizando a ação no foro de domicílio do réu”, afirmou.

Aluna se machuca em auto-escola e pede indenização

A Defensoria Pública da Comarca de Barra do Garças/MT, que engloba 6 municípios, ingressou com ação de danos morais, danos estéticos, além de pensão em favor de E.L.R., que se feriu durante aulas de pilotagem em uma auto-escola. A indenização pedida é de R\$ 121 mil.

Conforme a vítima, sua intenção era obter a habilitação para pilotar motocicletas. Ao chegar à auto-escola, informou ao instrutor que nunca havia pilotado motos. Mesmo assim, conforme consta na ação de autoria do defensor público Milton Martini, o instrutor teria forçado a aluna a andar sozinha na motocicleta logo na primeira aula.

Diante da insistência do instrutor, E.L.R. iniciou a pilotagem. Ela perdeu o controle do veículo e bateu violentamente contra o meio-fio. Com a batida, a vítima teve o joelho machucado. Após procurar um médico, E.L.R. e realizar exames, o diagnóstico apontou rompimento do tendão e a necessidade de cirurgia. Ela procurou a auto-escola em busca de ajuda, mas só obteve a devolução do valor que havia pago.

Para custear a cirurgia, E.L.R. teve que se desfazer de uma carta de crédito contemplada de uma motocicleta. Ainda assim, o valor não foi suficiente para cobrir os gastos. Além do dano estético, a vítima ficou com redução de 30% de mobilidade na perna machucada. Para Milton Martini, a **auto-escola** é responsável por qualquer incidente que venha a ocorrer durante o tempo em que a aula prática estiver sendo ministrada.

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



Art. 45. Mesmo que a indicação luminosa do semáforo lhe seja favorável, nenhum condutor pode entrar em uma interseção se houver possibilidade de ser obrigado a imobilizar o veículo na área do cruzamento, obstruindo ou impedindo a passagem do trânsito transversal.





LEGISLATIVO

Senado aprova multa de quase R\$ 2 mil para “racha”

O plenário do Senado aprovou no dia 19 de setembro, em votação simbólica, um projeto de lei que aumenta as punições para quem dirigir perigosamente. A proposta prevê que o motorista que participar de um “racha” será multado em R\$ 1.915,40. Atualmente, pela tabela do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), essa punição é de R\$ 574,62. Outra inovação é que o motorista reincidente será penalizado com o dobro do valor da multa, o que, no caso de rachas, custará ao condutor R\$ 3.830,80.

A proposta eleva as infrações para os motoristas que, além de disputarem corrida, façam manobras arriscadas em vias públicas, forcem ultrapassagens ao jogar para o acostamento o carro que vem corretamente pela mão oposta e realizem ultrapassagens arriscadas, como aquelas feitas em interseções e acostamentos. O texto reformula em parte o Código de Trânsito Brasileiro de 1997.

O projeto em tramitação no Congresso desde 2007, contudo, terá de retornar à Câmara porque o Senado alterou o texto aprovado em abril passado pelos deputados. O relator do projeto na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ), senador Vital do Rêgo (PMDB-PB), reduziu algumas multas propostas pelos deputados. Por exemplo, a punição por dar um “cavalo de pau”, que atualmente é de R\$ 191,54, subiria para R\$ 766,16, segundo o texto aprovado pelos senadores. Os deputados, por exemplo, propuseram que essa penalidade custasse R\$ 1.915,40 ao bolso do motorista.

“Embora as condutas ora tratadas mereçam uma reprimenda mais severa do que hoje prevê

a lei, entendemos razoável fixar o valor das multas em patamares não tão elevados quanto aos previstos no PLC (projeto de lei da Câmara), até mesmo para se evitar o questionamento sobre a constitucionalidade da norma por eventual desrespeito ao princípio da proporcionalidade”, afirmou Vital, em seu parecer.

Outro ponto controverso que foi retirado da proposta aprovada pelo Senado refere-se às punições de natureza penal previstas no projeto que veio da Câmara. O relator da CCJ transferiu para a Comissão Especial do Código Penal as discussões sobre aumento de penas de prisão para quem for flagrado dirigindo o carro em conduta indevida. Idêntica iniciativa também vai ocorrer com o debate sobre a realização do exame toxicológico para verificar se o motorista estava embriagado ou sob efeito de drogas lícitas e ilícitas que comprometam sua capacidade de dirigir. “O cara não bebeu, mas cheirou, está mais doido ainda; não bebeu, mas fumou, está mais doido ainda. Exame toxicológico hoje é fácil, a tecnologia avançou”, protestou no plenário o senador Magno Malta (PR-ES), que queria colocar essa exigência já no projeto aprovado pela Casa.

O senador Cristovam Buarque (PDT-DF) elogiou a aprovação do projeto como forma de tentar reduzir as milhares de vítimas de acidentes de trânsito no País todos os anos. “Creio que poucas coisas indicam mais o atraso da civilização no Brasil como a maneira como tratamos o trânsito. É injustificável que tenhamos mais mortos no trânsito do que quase todas as guerras que estão acontecendo nos últimos anos”, afirmou.

Comissão eleva de 7 para 11 anos idade para andar em garupa de moto

A Comissão de Viação e Transportes aprovou proposta que eleva a idade de crianças que podem ser levadas na garupa de motos. Foi aprovado projeto (PL 6401/09), do ex-deputado Professor Victorio Galli, que permite o transporte de crianças apenas aos 11 anos de idade. Hoje, aos 7 anos, as crianças já podem andar na garupa de motocicletas.

O relator da proposta, deputado Diego Andrade (PSD-MG), lembrou que uma criança pequena, muitas vezes, não alcança o apoio para os pés da moto e não consegue se segurar de forma adequada. “Não é transporte seguro para nossas crianças”, resumiu o relator.

Andrade incluiu na proposta a exigência de que, dos 11 aos 16 anos, para andarem como passageiros em motos, crianças e adolescentes deverão usar equipamentos extras de segurança. “Até os 16 anos, a criança ou adolescente deverá

usar, além do capacete, colete, jaqueta adequada e uma bota de proteção”, afirmou.

Segurança - Diego Andrade incorporou em seu parecer sugestões do deputado Hugo Leal (PSC-RJ), que apresentou voto em separado. Hugo Leal disse que procurou especialistas, pediatras e ortopedistas que identificaram a necessidade de aumentar a idade das crianças que podem andar na garupa de motos.

“Existem entendimentos, da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego, que na garupa não poderia ser menor de 16 anos. Mas há um meio termo, também qualificado, pela linha científica, médica e pessoas envolvidas com trânsito, que poderia ser acima de 11 anos”, esclarece Leal.

Tramitação

A proposta, que tramita em caráter conclusivo, ainda será analisada pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Aprovado projeto que exige faixas de pedestres próximas a escolas

Pelo texto, as faixas devem ser instaladas em vias urbanas localizadas no raio de um quilômetro em torno do estabelecimento de ensino. Os senadores incluíram no texto determinação para que, ao lado da pintura de faixas, sejam construídas passarelas ou passagens subterrâneas para pedestres nos arredores das escolas. Como os senadores fizeram mudanças no texto, ele retorna para uma nova votação na Câmara.

A proposta foi aprovada pela Comissão de Constituição em Justiça do Senado, em caráter terminativo. Autor do projeto, o deputado Sandes Júnior (PP-GO) disse que as faixas nos arredores das escolas são importantes porque as crianças “não costumam prestar atenção nas vias públi-

cas porque estão ansiosas para chegar em casa”. “Isso costuma causar constantes e lamentáveis ocorrências envolvendo acidentes com crianças. O projeto obriga departamento de trânsito regionais a disponibilizarem faixas de pedestre em frente ou próximo às escolas públicas e privadas de todo o território nacional”, afirmou.

Relator do projeto, o senador Benedito de Lira (PP-AL) disse que considera a iniciativa “válida e oportuna” a mudança na legislação de trânsito. “A frequência com que vêm ocorrendo acidentes que vitimam alunos a caminho das escolas, ou na volta para casa, sugere a adoção de providências com vistas à adequada sinalização dos pontos de travessia nas vias públicas ao longo desses percursos”, afirmou.

CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

Estacionar em vaga de idoso ou deficiente poderá ser infração grave

O Senado aprovou no dia 18 de setembro, projeto que altera o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para tornar infração grave o ato de estacionar irregularmente em vaga destinada a idoso ou pessoa portadora de deficiência.

Com a mudança, a multa pela infração passa de R\$ 53,20 (valor cobrado em infrações leves) para R\$ 127,69. A proposta segue agora para análise da Câmara dos Deputados, onde precisa ser aprovada antes de seguir para sanção presidencial.

Atualmente, o CTB não tipifica a infração por estacionamento em local destinado a portador de necessidade especial ou com mais de

65 anos. No entanto, o regulamento estabelece como infração leve o ato de estacionar em desacordo com a sinalização.

Pela proposta aprovada, a infração levará à perda de cinco pontos na carteira de habilitação. Hoje a irregularidade gera a perda de três pontos. O carro fica sujeito a guincho.

O texto também estabelece outras mudanças para o CTB. A proposta torna obrigatória a sinalização em rodovias da distância e a orientação para a chegada até o hospital mais próximo. Além disso, desobriga que bicicletas que trafegam nas ruas tenham campainha e retrovisor.

O desafio de tratar o álcool como doença

Pesquisa analisa mais de 12 mil flagrantes a condutores embriagados ocorridos nos anos de 2009 e 2010 e mostra que parte dos casos é composta por pessoas que já haviam sido pegadas por embriaguez ao volante

No embalo da Semana Nacional de Trânsito, o Departamento Estadual de Trânsito (**Detran-RS**) divulgou um estudo inédito sobre condutores flagrados mais de uma vez no Rio Grande do Sul ao dirigir sob o efeito de álcool - a embriaguez ao volante é justamente o tema da campanha deste ano.

Ao traçar o perfil desses motoristas, a pesquisa leva a refletir sobre a impunidade diante do repetido desrespeito à lei e sobre o papel do Estado: afinal, condutores dependentes de álcool não deveriam ser encaminhados para tratamento?

Os 12.204 casos de flagrante a motoristas embriagados ocorridos no Estado entre 2009 e 2010 foram objeto de estudo no trabalho de mestrado da psicóloga Aurinez Rospide Schmitz, dentro do programa de pós-

graduação de Psiquiatria da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS). A orientação foi do coordenador do Núcleo de Estudos e Pesquisa em Trânsito e Álcool da universidade, Flavio Pechansky, e contou com o apoio do Detran.

O perfil do reincidente mostra que 538 condutores foram flagrados entre duas e quatro vezes durante os dois anos do estudo sob influência de álcool ou algum entorpecente. A conclusão do levantamento aponta uma maior probabilidade de diagnóstico de transtorno de dependência de álcool entre essas pessoas. “Não conseguimos averiguar nos nossos condutores se realmente se confirma (que eram dependentes de alguma substância). Agora, a literatura em trabalhos já realizados em outros países mostra que motoristas reincidentes nesse tipo de infração têm uma probabilidade maior de ter um transtorno por uso de álcool e outras comorbidades psiquiátricas”, explica Aurinez.

A repetição dos flagrantes demonstra que os motoristas não estão sendo coibidos no Brasil. Em outros países, é mais frequente que as autoridades acompanhem, punam e encaminhem para trata-



mento os condutores dependentes de álcool. Além disso, o testemunho de policiais basta como prova de embriaguez. Há também dispositivos que buscam controlar e prevenir reincidências.

Nos Estados Unidos e em países europeus, por exemplo, veículos equipados com bafômetros impedem a ignição se o motorista estiver bêbado. “No Brasil, a prova depende do juiz, do advogado, da forma como foi colhida. A nossa cultura é flexível. Em outros países, busca-se cobrir por vários ângulos o motorista perigoso. Ou

ele é retirado da estrada ou terá de se comportar”, aponta Pechansky.

Pesquisa deve servir para melhorar a lei

Um problema chamou a atenção de Aurinez e Pechansky durante os trabalhos: a falta de dados para compor uma estatística completa e confiável sobre acidentes e infrações de trânsito no país. “Por exemplo, em muitos departamentos médicos legais não existem equipamentos para fazer exames de sangue nos motoristas”, diz Pechansky. “Há uma subdocumentação na parte do beber e

dirigir e a estatística que temos no trânsito é subnotificada.”

O diretor-presidente do Detran-RS, Leonardo Kauer, confirma o problema: “A estatística de trânsito no Brasil é absolutamente furada. As metodologias utilizadas para identificar os acidentes não obedecem ao que preconiza a Organização Mundial de Saúde, que é contabilizar as mortes até 30 dias após o acidente. O único Estado que considera isso é o nosso”.

Kauer ainda não se debruçou sobre os dados, mas, com base em informações primárias do trabalho de Aurinez, ele acha possível sugerir ao Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) melhorias na legislação que incluam, por exemplo, a chance de tratar um motorista dependente de álcool.

Atualmente, o Detran-RS lida com um estoque acumulado de 5 mil processos de cassação e suspensão do direito de dirigir. Para agilizar os procedimentos, foi criada uma divisão especializada nesses processos. O Detran também busca a integração com sistemas de outras áreas, como segurança e saúde. A parceria serviria para acompanhar dados de pacientes de acidentes internados, por exemplo. Hoje, as informações sobre a situação de vítimas do trânsito são coletadas por telefone.



Em entrevista ao *Jornal do Comércio*, a psicóloga Aurinez Rospide Schmitz falou mais sobre o seu trabalho de mestrado, ressaltando a importância da avaliação psicológica dos condutores e, se necessário, o oferecimento de tratamento para a ingestão descontrolada de bebida alcoólica.

Jornal do Comércio - Como surgiu a ideia de realizar o estudo e qual era o seu objetivo?

Aurinez Rospide Schmitz - De 1997 até 2010, atuei como psicóloga perita nos Centros de Formação de Condutores (CFCs) e também trabalhei com um grupo de pais que perderam os filhos em acidentes de trânsito,

Além de autuar, é preciso tratar o alcoolismo?

na Fundação Thiago Gonzaga. Então, em contato com o Núcleo de Estudos e Pesquisa em Trânsito e Álcool da Ufrgs, comecei a pesquisar as características sociodemográficas e o perfil da habilitação dos condutores que reincidiram na infração por embriaguez nos anos de 2009 e 2010. A pesquisa foi feita por meio do banco de dados do Departamento Estadual de Trânsito (**Detran-RS**).

JC - Qual é o perfil do motorista reincidente?

Aurinez - A média de idade é de 41 a 50 anos. Esse dado muda totalmente a ideia de que quem reincide é o jovem. As pessoas mais novas têm uma primeira infração por alcoolemia, mas não se caracterizam neste estudo como reincidentes. Outro ponto é que 97% dos reincidentes são homens. A incidência de bebida é maior no homem, mas isso vem mudando um pouco, pois as mulheres estão ingerindo álcool cada vez mais e, em algum tempo, essa porcentagem pode mudar. Em relação à educação, foi constatado que pessoas com nível de escolaridade baixo, até a 5ª série, têm mais reincidência. As características da habilitação mostraram que o tipo mais recorrente de veículo no momento da autuação foram os caminhões. Vale ressaltar que eles não eram motoristas profissionais, apenas condutores habilitados para esse tipo de veículo.

JC - A reincidência evidencia um problema mais grave com esse motorista?

Aurinez - No Brasil, não existia bibliografia

sobre os reincidentes. Este é o primeiro estudo que se conhece. Uma das hipóteses do trabalho é de que o uso de álcool como doença se desenvolve ao longo dos anos. Por isso, existe uma ligação com as pessoas entre 41 e 50 anos, que podem ter desenvolvido o alcoolismo e, assim, são constantemente pegadas pela fiscalização. Essas pessoas, em dois anos, foram autuadas até quatro vezes. Por mais que ela queira, não consegue parar de beber.

JC - Quais estratégias poderiam ser adotadas pelos órgãos de trânsito a partir desse estudo?

Aurinez - Eu participei de um encontro na Austrália sobre álcool, drogas e trânsito, no qual foram abordadas as ações realizadas em outros países. Alguns locais fornecem tratamento para infratores. Para esses motoristas, quando abordados pela fiscalização, são oferecidos recursos para que eles possam se reorganizar. Aqui, a carteira é suspensa. Nesses países isso acontece, mas é oferecido tratamento. Essa seria uma alternativa. Claro que é preciso toda uma organização para isso. Existem outros dispositivos. Por exemplo: quando a pessoa retoma a utilização do carro, é implantado um sistema em que se assopra um equipamento e o carro só funciona se não houver traço de álcool. O próprio condutor paga a instalação desse sistema.

JC - O seu trabalho foi entregue ao Detran-RS?

Aurinez - Sim. Foi feita a entrega oficial para que o departamento leia e analise essas

questões. Existem alguns pontos que dizem mais respeito aos órgãos de trânsito. Um deles é que esses condutores, de 41 a 50 anos, foram capacitados com base em uma legislação diferente em relação ao crime e à infração de trânsito. Além disso, a reciclagem prevê apenas aulas ou uma prova. Algo que é independente da faixa etária é o fato de que ainda se acredita que o álcool não interfere na direção. Isso se muda com esclarecimento, mas também com fiscalização. A certeza de serem fiscalizados inibe a ingestão de bebida. A educação das pessoas é a médio e longo prazo, mas precisamos de ações imediatas, pois se está morrendo hoje por causa dessa situação.

JC - A avaliação psicológica dos condutores deveria ser mais rigorosa?

Aurinez - Foi constatado que a avaliação desses reincidentes quando fizeram a sua habilitação apresentava, em sua maioria, a classificação “apto com restrições”. Isso significa que o psicólogo identifica algum traço diferente, sendo instruída uma reavaliação dentro de algum tempo. Essa classificação indica a necessidade de um estudo mais aprofundado. Contudo, é importante que se aplique um teste específico para avaliação do uso de álcool. Isso não é feito hoje. Outra questão é que, se a avaliação apontou simplesmente “apto”, essa pessoa nunca mais faz uma avaliação psicológica. O ideal seria que, a cada renovação, houvesse uma avaliação psicológica, pois pode-se desenvolver doenças ao longo de toda a vida.

Bombom de licor e antisséptico bucal podem trazer problemas na Lei Seca

Muito se fala da rigidez da Lei Seca, e há quem diga que até bombom de licor ou antisséptico bucal são suficientes para que o motorista seja retido na blitz - apesar de nenhum dos dois ser capaz de deixar ninguém embriagado. O limite de tolerância para álcool no sangue foi reduzido em dezembro do ano passado, e passou de 0,1 miligrama de álcool por litro de ar para 0,05 mg/l. Isso significa que um bombom ou antisséptico bucal podem, sim, causar problemas nas blitz da Lei Seca. Mas não comece a esbravejar.

Segundo especialistas, basta esperar 10 ou 20 minutos para que o efeito do álcool passe. Mesmo que o motorista tenha ingerido bombons com licor, bananas flambadas ou bochechado antisséptico bucal, depois desse tempo o bafômetro não acusará mais qualquer substância alcoólica no sangue. Já com a bebida, o álcool não some assim tão rápido.

Segundo dados divulgados pela Polícia Rodoviária Fede-

ral, um homem de 80kg que consome uma taça de vinho, uma tulipa de chope ou lata de cerveja apresenta, em média, 0,09 miligramas de álcool por litro de ar. Essa quantidade é suficiente para que o motorista cometa uma infração gravíssima e seja multado em R\$ 1.915,40, além de perder sete pontos na **carteira de habilitação** e ter o direito de dirigir suspenso por 12 meses.

Consumindo mais uma ou duas doses, se apresentar a partir de 0,34 mg/l, o motorista passa a responder por crime de trânsito, e pode ser condenado de seis meses a três anos de prisão. Quem ingerir bebida alcoólica deve esperar no mínimo 12 horas para conduzir um veículo novamente, tempo para que o álcool seja eliminado. Não cogite ignorar esse período de "descanso". Apenas dois copos de cerveja podem aumentar o tempo de reação de 0,75 segundo para 2 segundos. Argumento suficiente para convencer do perigo de misturar álcool e direção.

Uma em cada quatro pessoas que sai à noite dirige após beber

Uma pesquisa feita pelo Detran/SP aponta que 26,6% das pessoas que saem à noite admitem dirigir mesmo depois de consumirem bebida alcoólica. A pesquisa foi feita na capital e região metropolitana. Os dados preliminares do levantamento foram divulgados no dia 18 de setembro, primeiro dia da Semana Nacional de Trânsito, que focou neste ano a relação entre álcool e outras drogas com a segurança no trânsito.

Entre as pessoas que afirmaram dirigir depois de beber, 47,7% acham que bebem pouco e isso não as prejudica e 22% dizem nunca ter se envolvido em acidentes e acreditam ser bons motoristas. Entre as justificativas ao comportamento, 69,7% dizem que fazem isso por não ter opção. Entre os entrevistados, 35,7% frequentam bares e

restaurantes de três a cinco vezes por mês. A pesquisa ouviu 640 pessoas por meio de questionário online.

Lançado no Carnaval, a Operação Direção Segura do Detran já fez 7.900 testes de detecção de álcool em blitzes no Estado. Ao todo, 833 pessoas foram autuadas por embriaguez ao volante, sendo que 184 responderão por crime de trânsito.

Os motoristas flagrados com até 0,33 miligrama de álcool por litro de ar expelido no teste do bafômetro recebem multa (R\$ 1.915,40), sete pontos na habilitação e respondem a processo administrativo, podendo ter a carteira suspensa por um ano. A partir de 0,34, o condutor recebe as mesmas penalidades e também responderá na Justiça por crime de trânsito.

Lei seca ainda não mudou comportamento dos motoristas

A Semana Nacional de Trânsito de 2013 trouxe traz novamente para o debate público a problemática da alcoolemia nas ruas e estradas do país. Segundo dados da seguradora Líder DP-VAT, no ano passado foram registradas mais de 60 mil mortes no trânsito no Brasil. Beber e dirigir sempre foi considerada uma infração de trânsito prevista na legislação brasileira. Com a Lei Seca, vigente desde 2008, a fiscalização foi intensificada e a legislação passou a impor mais respeito. Mas, fica ainda a pergunta: o comportamento do motorista mudou?

Para o sociólogo e consultor de trânsito Eduardo Biavati ainda não houve a mudança esperada no comportamento dos motoristas brasileiros. "Quando a Lei Seca entrou em vigor, tivemos uma fiscalização intensiva em vários cantos do país. Mas temos um limite logístico e operacional. É impossível realizar blitzes diárias em todos os municípios brasileiros, todos os dias da semana. Não temos gente para isso e as campanhas pontuais não surtirão efeitos permanentes. Por isso, precisamos convencer os motoristas que beber e dirigir é um problema. Mas isso ainda está longe de acontecer", analisa.

A especialista em trânsito Maria Amélia Franco, gerente de Comunicação da Perkons, explica que os jovens são estimulados desde cedo, por meio do exemplo dos pais, familiares e das propagandas a beber para comemorar e se alegrar. "Existe uma promessa de liberdade, felicidade, conquista e pertencimento presente no ato de beber implícita nas propagandas da indústria de bebidas. Os alertas para os perigos da bebida, mesmo obrigatórios, ficam num segundo plano.", avalia.

Biavati acredita que a fiscalização intensiva, a exemplo do que aconteceu na cidade do Rio de Janeiro com a implantação das blitzes multidisciplinares - com diversos poderes policiais atuando em conjunto -, foi importante para a fase que ele considera inicial no processo de mudança de comportamento, mas não será possível ampliar esses resultados. "Não chegamos às demais cidades. O trabalho ainda é restrito. No Rio Grande do Sul, por exemplo, das mais de 400 cidades, só conseguimos atuar

em 15. É muito pouco e não temos recursos, nem pessoal para ampliar efetivamente o trabalho", destaca.

Na opinião de Maria Amélia, é preciso ser mais claro e enfático para falar aos jovens e adultos sobre seus atos e consequências. "Beber e dirigir é ilegal, diminui a capacidade de discernir e reagir ao volante e pode causar acidentes graves, que resultam em ferimentos, sequelas permanentes e morte", defende.

Jovens de classe alta são os resistentes à mudança

O sociólogo Eduardo Biavati participou de uma pesquisa recente com jovens, realizada pelo Detran do Rio Grande do Sul, para entender a rejeição à Lei Seca. Biavati comenta que as pessoas compreendem muito bem a necessidade da legislação e fiscalização específicas. Entretanto, isso não é o suficiente para mudança de comportamento, especialmente entre os jovens de classe social mais alta.

"Verificamos que no Brasil a punição ainda é pecuniária. Não há o temor de ser pego em uma blitz pelo fato de transgredir a lei e sim pelo valor a ser pago que ficou mais alto. É claro que o jovem de classe social mais alta não sente tanto no bolso e aí se justifica a maior resistência na compreensão da mudança de comportamento", explica.

A bebida ainda está muito enraizada como um fator de felicidade e comemoração. Biavati conta que a pesquisa do Detran-RS mostrou que nos 30 dias anteriores à amostragem, boa parte dos entrevistados tinham consumido bebida alcoólica. "Essa nova fiscalização não se mostra eficaz na mudança dos hábitos de lazer do brasileiro e ainda estamos longe disso", complementa Biavati.

Maria Amélia compartilha dessa opinião. "É um longo processo de conscientização. Assim como aconteceu com o cinto de segurança, apesar do aumento do uso pela intensa campanha e fiscalização no início da vigência do novo código, há 15 anos, ainda é comum ver passageiros sem o dispositivo, mesmo no banco da frente. Continuaremos correndo risco em compartilhar as ruas com pessoas dirigindo após ingerirem bebida alcoólica, por muito tempo", observa.





CARTAS

Congratulações

“Exmo. Sr. Presidente Roberto Alvarez Bentes de Sá

Por solicitação do Deputado Volnei Morastoni, agradecemos o envio do Jornal Monatran - Setembro 2013 - Ano 4 - Nº45 e apresentamos os cumprimentos a Vossa Senhoria e demais membros da equipe pelo excelente trabalho.”

Daniela A. Vitorio (Assessora Parlamentar) – Florianópolis/SC

Só a educação

“Gostaria de parabenizar pelo editorial da edição nº 45. Realmente, toda e qualquer mudança de comportamento pretendida só será possível através do instrumento educação. Lembrando, porém, que o conceito educação é muito mais amplo do que a vivência disponível nas escolas. A educação tem muito mais a ver com que é ensinado e/ou praticado em casa e na sociedade como um todo, do que com as lições transmitidas em sala de aula.”

Mércia Campos – Campo Grande/MS

Prefeitos

“Até que enfim os prefeitos da Grande Florianópolis criaram um consórcio metropolitano. Apesar de um tanto atrasado, como se diz na linguagem popular: Antes tarde, do que nunca. Espero que agora as coisas comecem a acontecer com mais celeridade e, de preferência, que eles deem uma atenção especial ao Transporte Marítimo.”

Bruno Correa – Palhoça/SC

Transporte Marítimo

“Concordo com o presidente do Monatran em número, gênero e grau. Não dá para entender o porque desta enorme perda de tempo. A implantação do Transporte Marítimo na Grande Florianópolis é óbvia e inevitável. Além disso, é a única resposta imediata que se pode dar a este caos urbano que estamos todos expostos aqui na região. Sua infraestrutura é barata e prática de montar. E o melhor, não atrapalha o sistema rodoviário vigente. Chega de esperar! Vamos colocar este barco na água!”

Jeferson Freitas – São José/SC

Universitários

“Triste saber que os jovens universitários do nosso Brasil estão mais preocupados em encher a cara do que em promover o crescimento do país e, especialmente, de si mesmos. Não é a toa que nossa sociedade está como está.”

**Adriano Marques
Rio de Janeiro/RJ**

Agonia

“O articulista Ildo Rosa conseguiu resumir bem o estado do nosso transporte coletivo, que apesar de existir, agoniza, prestes a dar seu último suspiro. Espero desesperadamente que a tal ‘caixa preta’ seja aberta de uma vez e que todos os seus segredos sejam revelados, por mais terríveis que possam ser. O que mais importa agora é que nossos administradores públicos consigam finalmente cumprir as tão antigas promessas de um transporte de massa, público e de qualidade.”

Renato Wilkers – Florianópolis/SC

A fila anda

“Gostei muito da abordagem do articulista José Roberto de Souza Dias. De fato, é uma pena que os governantes não tenham entendido a mensagem das ruas. Simplesmente congelar o preço das passagens não resolve o ‘x’ da questão. A sociedade pede um transporte público de qualidade, limpo, seguro, pontual, ágil e que não seja interrompido por congestionamentos gigantes. Continuar tentando empurrar guela abaixo o mesmo caótico transporte, alguns centavos mais barato, não vai acabar com o problema. Alôou! Ano que vem têm eleições e a fila anda!”

Letícia Gonçalves – Brasília/DF



SONO

Responsável por 42% dos acidentes no trânsito brasileiro

Os distúrbios do sono são a segunda maior causa de acidentes de trânsito no Brasil. Segundo dados da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego - ABRAMET, 42% desses acidentes são ocasionados por conta de noites mal dormidas. Já de acordo com a Associação Brasileira de Sono, o cansaço responde por 30% das mortes e 20% desse tipo de ocorrências.

“O sono de má qualidade prejudica o desempenho do corpo e da mente, e lentifica os movimentos corporais. Nesse caso, dirigir se torna perigoso, pois não há reflexo suficiente para frear o carro ou reagir a um acidente rapidamente”, explica a Dra. Anna Helena Cobra, médica generalista e homeopata. Ela afirma que os distúrbios do sono interferem diretamente no nível de concentração, e um motorista distraído e disperso pode ter problemas para enxergar o farol vermelho, ver uma placa de contramão ou de conversão proibida, ou conseguir manter a sua faixa, por exemplo.

Dormir é fundamental para a saúde do ser humano. É uma ação natural e fisiológica. “Uma noite mal dormida traz consequências mais ou menos intensas no dia seguinte. O corpo sofre com a sonolência e a lentidão, e a mente fica cansada. Isso interfere no



desempenho do indivíduo no trabalho, além de aumentar as probabilidades de acidente não somente no trânsito, mas até em afazeres domésticos. Esse ciclo contínuo causa o estresse, que por sua vez é um fator importante causador de distúrbios do sono. Pronto! Formou-se um circuito vicioso, muitas vezes difícil de romper”, explica a Dra. Anna Helena.

Artifícios para driblar a fadiga

Constantemente, novidades tecnológicas prometem ajudar no controle do sono ao volante. Uma marca de café norte-americana, por exemplo, desenvolveu um aplicativo para smartphones

que faz um reconhecimento visual dos olhos do condutor e percebe quando suas pálpebras ficam mais lentas e prestes a se fecharem. Nesse momento, ele aciona uma música temática para alertar o motorista e evitar que ele durma. Além disso, o aplicativo informa a cafeteria mais próxima do local.

No entanto, segundo o diretor do Departamento de Medicina de Tráfego Ocupacional da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet), Dirceu Rodrigues Alves Júnior, o aplicativo – assim como café, energético e outros recursos – pode funcionar, mas por pouco tempo. “Por uns 15 minutos,

seria até indicado. É tempo suficiente até que ele encontre um local seguro para fazer um descanso”, explica. O que realmente funciona, diz o médico, são, pelo menos, sete horas e 40 minutos de sono por dia.

O médico alerta que, caso o motorista insista na utilização de aplicativos e outros artifícios para driblar a sonolência, ele coloca em risco a própria vida e a de várias outras pessoas. Segundo ele, o sono aumenta em quatro vezes as probabilidades de se causar um acidente gravíssimo em vias urbanas e, principalmente, nas rodovias. “Fizemos um estudo que revelou que 54% dos motoristas profissionais afirmaram ter tido ‘micro sonos’ [as cochiladas], durante a atividade veicular”.

Para evitar os cochilos na direção, o diretor da Abramet sugere, além do mínimo de quase oito horas diárias de sono, paradas a cada duas horas consecutivas de condução. Essas pausas, segundo Dirceu Rodrigues, devem durar entre 10 e 20 minutos, quando os motoristas devem fazer uma pequena caminhada, alongar membros superiores e inferiores e coluna. **“Não existe substitutivo para o sono. Tomar café ou energético ou usar um aplicativo não vão resolver o problema, apenas vão sacrificar o organismo”**, explica.

ESPAÇO LIVRE

Rodolfo Rizzotto*



Mulher ao volante torna o trânsito mais seguro

O crescimento do número de mulheres motoristas é uma tendência. Elas estão aprendendo a dirigir para trabalhar, atender a família e até para dirigir profissionalmente. Por isso, é cada vez mais comum encontrarmos mulheres dirigindo táxi, ônibus e até caminhão.

Ao contrário do que muitos imaginam, mulheres são multadas proporcionalmente menos que os homens. No Distrito Federal, por exemplo, em 2012, apesar de representarem 37% dos motoristas, apenas 6,5% de mulheres motoristas estiveram envolvidas em acidentes fatais.

No Rio Grande do Sul elas são 31% dos motoristas mas responsáveis por apenas 22% das multas, já os homens ficam com 78%. No Paraná o número de mulheres na direção aumentou 7,2% em 2012 e já representam mais de 32% dos condutores paranaenses.

Mesmo no Nordeste onde o número de mulheres ao volante era muito baixo no passado, a presença feminina no trânsito vem crescendo. Atualmente, em Pernambuco, elas já representam 26% dos condutores mas surpreen-

dentemente já representam 23% das infrações flagradas. O que é indício de que o abuso também começa a ser mais frequente nas motoristas mulheres, ao menos no Nordeste.

Entretanto, quando olhamos a gravidade das multas fica evidente que os homens são campeões, tanto que em Pernambuco foram suspensas a habilitação de 3.115 condutores e destes apenas 8% eram mulheres.

Mas nem tudo são flores no universo feminino do trânsito. Preocupa o aumento de mulheres motociclistas, pela gravidade dos acidentes com estes veículos. No Mato Grosso do Sul, por exemplo, o número de mulheres motociclistas aumentou 109% entre 2008 e 2012.

As consequências aparecem nos dados do Seguro DPVAT. Em 2012 das indenizações pagas para mulheres, por invalidez permanente, os acidentes com motocicletas com vítimas mulheres foram responsáveis por 66% das indenizações.

Por outro lado, os dados também confirmam a maior gravidade dos acidentes com homens. Apesar de nacionalmente as mulheres já representarem algo em torno dos 30% dos

condutores, do total das indenizações pagas pelo DPVAT em 2012, cerca de 23% foram para mulheres e 77% para homens. No caso de indenização por morte, a diferença é ainda maior, com 82% de vítimas do sexo masculino. E não podemos esquecer que muitas das indenizações pagas às mulheres foram em decorrência dos acidentes provocados por homens. As mulheres costumam ser mais cuidadosas no trânsito, raramente são flagradas dirigindo embriagadas. Não costumam dirigir em excesso de velocidade, fazendo manobras arriscadas ou pilotar moto sem capacete. As infrações mais frequentes do público feminino são dirigir falando ao celular e estacionar em local proibido.

Infelizmente, existe uma tendência de crescimento de infrações graves cometidas por mulheres ao volante, mas apesar disso, a simples presença feminina no trânsito pode estimular os homens a dirigirem de forma mais prudente e gentil. Afinal, as mulheres tornam o trânsito mais seguro e mais bonito.

* Coordenador do Programa Nacional de Acidentes SOS Estradas

Ser indeciso no trânsito representa perigo para o condutor

A todo momento, o motorista está tomando decisões no trânsito. Frear ou acelerar? Ultrapassar ou esperar? Dar a vez ou não permitir a passagem de outro veículo? No entanto, problemas podem aparecer se a indecisão começar a minar as situações em que o motorista precisa fazer uma escolha, inclusive acidentes. Tomar decisões firmes e cumpri-las com segurança são tarefas básicas para quem quiser se tornar um bom condutor.

A estudante Juliana Damasce- no pode falar muito bem sobre os transtornos que a indecisão no trânsito pode trazer. Ela conta que, quando estava passando pelo girador que fica na frente da entrada da UFPE, na Várzea, um carro que vinha da BR-101 e seguia sentido Boa Viagem bateu no veículo dela. “Eu tinha a preferência. O acidente só aconteceu porque o motorista não se decidiu em parar definitivamente. Ele ficou achando que eu pararia e nós dois continuamos, até batermos. Foi um transtorno muito grande,



tive muita raiva e ainda paguei o prejuízo”, lembra Juliana.

Planejamento. Esta é a palavra que deve guiar o condutor que deseja colocar a insegurança de lado e contribuir para um trânsito mais seguro. Quem dá a dica é o instru-

tor da Cooperativa Especializada em Trânsito (Coopetrans) André Lira. Segundo ele, se um motorista planeja todo o itinerário que fará no trânsito e sai de casa com tempo de sobra para fazer todo o percurso com calma, a segurança das suas atitudes ao volante se elevará. “Com tranquilidade, as decisões tomadas poderão ser mais sábias, já que não estão sendo acompanhadas da pressa”, completa André.

O conhecimento da legislação de trânsito também é essencial para o motorista que deseja tomar decisões seguras. O instrutor de direção defensiva da autoescola Ctran, Ygor Valença, explica que muitas pessoas fazem cursos apenas para tirar a habilitação e não apreendem realmente os ensinamentos. “Eles conseguem pegar a CNH, mas não têm em mente as regras básicas da legislação. Se um aluno desse entra numa rua e vê o meio-fio pintado de amarelo ou de branco vai ficar sem saber o que fazer direito porque não tem ideia do que aquilo significa”,

exemplifica Ygor.

O instrutor também afirma que o condutor deve ter uma noção do funcionamento mecânico básico do automóvel, conhecendo como se ligam os faróis, limpadores de para-brisa e desembaçador, por exemplo. “Diferentes modelos de veículo podem possuir diferentes maneiras de se acionar esses comandos. Saber onde está cada coisa dá segurança”, pontua.

Indecisão pode significar inexperiência

Segundo o neuropsicólogo Carol Costa Júnior, no ser humano normalmente a indecisão está ligada à insegurança, que por sua vez está frequentemente vinculada à falta de experiência. “Temos medo de tudo o que não conhecemos. Com o trânsito não é diferente. Quando o motorista se depara com uma situação pela qual nunca passou no volante, naturalmente fica inseguro sobre como proceder naquele momento e aí a dúvida pode se instalar”, explica Costa Júnior.



Recuperação da Ponte Maurício Joppert, entre SP e MS

**QUANDO SE TRATA DE SEGURANÇA,
CONSERVAR É TÃO IMPORTANTE
QUANTO CONSTRUIR.**

Restauração de patrimônio histórico e arquitetônico
Retrofit | Recuperação estrutural | Obras especiais

www.concremat.com.br

CONCREJATO
obras especiais

Líder em restauração
e recuperação
de estruturas.