

### Detran faz alerta aos pais sobre transporte escolar

PÁGINA 12

## PONTE HERCÍLIO LUZ

# Transferência de carga concluída com sucesso



### INOVAÇÃO TECNOLÓGICA:

Governo Federal  
lança a Carteira  
Nacional de  
Habilitação  
Digital

PÁGINA 4

Excesso de  
velocidade é  
o principal  
motivo  
das infrações  
cometidas  
em 2017

PÁGINA 15

Mais uma importante etapa da restauração do cartão postal dos catarinenses foi finalizada. Após quatro novas operações ao longo do mês de outubro, a transferência de carga da Ponte Hercílio Luz foi concluída com sucesso e antes do tempo previsto. (Páginas 8 e 9).

## EDITORIAL

## O PREÇO DA DISTRAÇÃO

Recentemente, um acidente na marginal da BR-101, em São José, provocou a queda de energia elétrica e muita lentidão no trânsito de toda a região da Grande Florianópolis. Segundo repassado por agentes da Polícia Rodoviária Federal (PRF), um jovem de 23 anos conduzia um GM Corsa, quando na altura do km 205 teria se distraído com aparelho celular antes de colidir e derrubar dois postes.

O motorista sofreu apenas ferimentos leves. Porém, o prejuízo para a população foi incalculável. Embora a ocorrência tenha sido atendida às 14h, segundo a PRF, a ocupação do local para recolhimento e organização da pista gerou um engarra-

famento que refletiu, até o início da noite, por volta das 19h30, em 17 quilômetros de filas em São José, no sentido Florianópolis - Curitiba. No lado oposto, foram contabilizados cinco quilômetros. O acúmulo do movimento gerou congestionamento até o Centro da capital.

A partir daí, começa aquele efeito cascata, que acaba gerando outros acidentes, por conta do engarrafamento, ocasionado pelo primeiro acidente. Pelo menos dois motociclistas se acidentaram em trechos diferentes da rodovia, ambos sem gravidade e um veículo ainda superaqueceu e incendiou em meio às filas.

No fim da tarde, todo este caos se somou ao tradicional movimento das 18h

em ambos os sentidos da BR-101. Para se ter uma ideia do transtorno, por volta das 22h30, ainda havia registro de lentidão entre o km 205 e 209 devido ao fluxo intenso de veículos. Tudo por conta de uma olhada rápida no telefone celular.

Não bastasse todo esse prejuízo na chamada “mobilidade urbana”, há que se reforçar o estrago provocado pela interrupção do fornecimento de energia, ocasionada pela queda dos postes atingidos pelo carro desgovernado, cujo moto-

rista estava dando uma espiadinha nas Redes Sociais.

O pior é que, segundo a Celesc, a colisão de veículos em postes é um problema frequente que, além de causar danos à rede de distribuição, afeta diretamente a população. Dependendo dos danos na rede elétrica – se há quebra do poste e rompimento de fiação, por exemplo – o custo material pode variar entre R\$ 3 e R\$ 5 mil reais. Isso sem falar no prejuízo de centenas de unidades consumidoras que acabam ficando sem energia.

Trabalhos interrompidos, alimentos que se perdem na geladeira e tantas outras questões imensuráveis.

Por essas e outras, quando um motorista cogitar em olhar o celular enquanto dirige, pense em todo prejuízo que uma distração ao volante pode causar. Especialmente, porque muito além de perdas materiais, o maior dano pode ser colocar a sua vida em risco, assim como a de outros. Sejamos mais conscientes!

NOTAS E  
FLAGRANTES

Por Ellen Bruehmueller  
contato@monatran.org.br

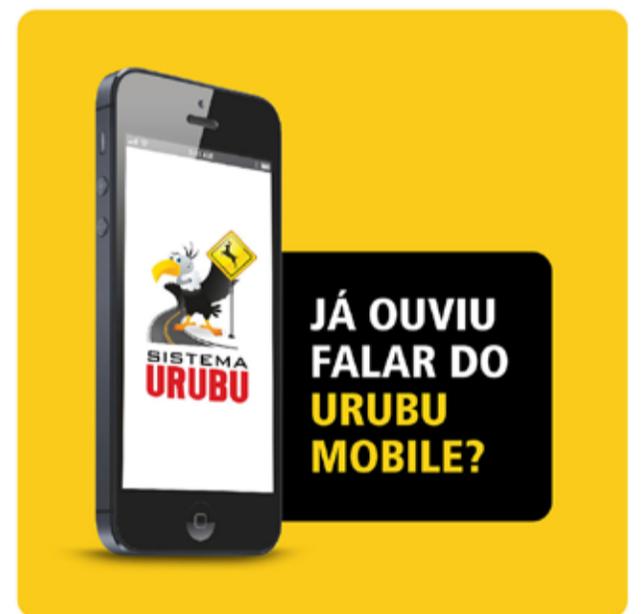


## ANIMAIS SILVESTRES

Evitar acidentes e desenvolver políticas públicas no trânsito pode ser possível por meio de um aplicativo. O “Urubu Mobile” é um app colaborativo que conta com a ajuda dos usuários para mapear e conter um problema alarmante e pouco divulgado: o atropelamento de animais silvestres em rodovias do Brasil.

De acordo com o Centro Brasileiro de Estudos em Ecologia de Estradas (CBEE), cerca de 473 milhões de animais são atropelados todos os anos no País, ou seja, mais de um milhão por dia. Por isso, o aplicativo foi idealizado pelo CBEE, com apoio da Fundação Grupo Boticário de Proteção à Natureza e, desde o lançamento, há três anos, foi baixado por mais de 22 mil usuários, que realizaram 70 mil registros em estradas brasileiras.

O aplicativo tem como objetivo o desenvolvimento de políticas públicas estaduais e nacionais com foco na proteção de animais silvestres e planejamento de novas vias, pois a taxa elevada de atropelamentos representa um grande risco para a fauna brasileira. Apesar de 90% dos atropelamentos atingirem animais de pequeno porte, a taxa de fauna de grande porte também é significativa: quase 5 milhões de animais atropelados por ano. O aplicativo está disponível para Android e IOS através do Google Play e App Store.



## #LAMENTÁVEL!

Uma mulher de 21 anos foi gravada arranhando o próprio rosto em uma árvore após ser parada em uma blitz no Distrito Federal, no final do mês passado. No vídeo, filmado por um policial rodoviário, ela tenta simular que sofreu uma agressão.

Os militares e agentes do Detran disseram à TV Globo que a motorista apresentava sinais de embriaguez e que se recusou a soprar o bafômetro. Ao desacatar os funcionários com palavrões e se negar a acompanhá-los até uma delegacia, os policiais tentam algemá-la, mas a jovem se descontrolou.

Se beber, não dirija!

## O Monatran

Jornal do MONATRAN -  
Movimento Nacional de Educação no Trânsito  
Sede Nacional: Av. Hercílio Luz, 639 Conj. 911  
Centro - Florianópolis / Santa Catarina - CEP 88020-000  
Fone: (48) 3223-4920 / 3204-9478  
E-mail: [jornal@monatran.org.br](mailto:jornal@monatran.org.br)  
Site: [www.monatran.org.br](http://www.monatran.org.br)

## DIRETORIA EXECUTIVA:

**Presidente:**

Roberto Alvarez Bentes de Sá

**Diretores:**

Sergio Carlos Boabaid

Luiz Mario Bratti

Jorge Castro Reis Filho

Francisco José Mattos Mibielli

**Presidente do Conselho Deliberativo**

Ildo Rosa

**Jornalista Responsável e diagramador:**

Rogério Junkes - Registro Profissional nº 775 - DRT

**Redatora:**

Ellen Bruehmueller - Registro Profissional nº 139/MS - DRT

**Tiragem:** 12.000 exemplares

**Distribuição:** Gratuita

Os artigos e matérias publicados neste jornal são de exclusiva responsabilidade dos autores que os assinam, não refletindo necessariamente o

## ESPAÇO DO PRESIDENTE

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



### MAIS UM BOATO

A história é sempre a mesma. Um “alerta” mentiroso que está circulando nas redes sociais afirma que as multas de trânsito sofreram um novo reajuste e teriam novos valores definidos pela Res.333/16. O texto é falso e não deve ser compartilhado. O último aumento real das penalidades aconteceu em novembro do ano passado.

O falso texto prega ainda que “as Blitz (sic) vão fazer a festa”. Por exemplo, um carro com películas escuras poderia levar uma multa de R\$970,70 (mais a retirada do pátio). Outra multa que teria aumento seria a de dirigir falando ao celular, que passaria para R\$ 1.574,00. O valor estipulado, atualmente, pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para quem é flagrado manuseando o celular é de R\$ 293,47. Além disso, o texto inverídico cita uma multa de R\$ 3.200,00 para quem não renovar a CNH no prazo de 30 dias.

A mesma mensagem já circulou no ano passado e é sempre finalizada com um “repassem para que ninguém seja pego desprevenido”, o que faz com que ela se perpetue.

Além dos valores serem totalmente falsos, o texto cita uma Resolução que nada tem a ver com aumento de multa, não é do ano citado na mensagem e já foi alterada por uma Deliberação. A Resolução 333 na verdade é do ano de 2009, e não 2016, e trata de especificações para os extintores de incêndio em veículos automotores.

### Dicas para não cair em armadilhas nas redes sociais

Sempre que receber esse tipo de mensagem é necessário verificar a informação em sites confiáveis. Outra dica é ficar atento aos erros ortográficos, pois geralmente as mensagens falsas contêm muitos erros de português e de digitação.

“As pessoas de má-fé se aproveitam do poder da internet para divulgar informações equivocadas e mentirosas. Antes de compartilhar mensagens que recebemos via redes sociais, devemos sempre verificar a veracidade antes de repassar”, conclui Eliane Pietsak, pedagoga e especialista em trânsito.

## Cidade Morena

Reduto histórico de divisionistas entre o sul e o norte do então Estado de Mato Grosso, Campo Grande é um município relativamente jovem, que acabou de completar 118 anos de história.

Conhecida por ser uma cidade planejada em meio a uma vasta área verde, com ruas e avenidas largas e com diversos jardins por entre as suas vias, a capital sul-mato-grossense é uma das cidades mais arborizadas do Brasil sendo que 96,3% das casas contam com a sombra de um arvoredo.

O transporte urbano de Campo Grande também é modelo em muitos aspectos. Os ônibus coletivos possuem toda a frota adaptada a pessoas portadoras de necessidades especiais. Os 10 terminais de integração realmente funcionam há várias décadas. Além do sistema de táxi reforçado por um ótimo serviço de mototáxi. Isso sem falar no parquímetro eletrônico em funcionamento há mais de 15 anos, sistema de cobrança no transporte coletivo totalmente eletrônico há mais de uma década e o transporte gratuito para estudantes desde 1992.

Todavia, há algum tempo, vínhamos recebendo diversas reclamações sobre o trânsito desta cidade, que tem tudo para funcionar na mais perfeita harmonia. Inconformados com tantas observações negativas, resolvemos ir conferir *in locu* o que estava acontecendo na capital carinhosamente chamada de “Cidade Morena”.

A avenida que sai do aeroporto em direção ao centro da cidade de mais de 800 mil habitantes já revela uma triste realidade, encontrada em diversos municípios brasileiros:

falta de sincronismo no sistema semafórico. Ao invés da tão almejada “Onda Verde”, fomos recebidos pela “Onda Vermelha” que atrapalha o fluxo dos veículos, apesar das diversas pistas.

Chegando ao centro, constatamos um outro grave problema do sistema semafórico: parece não existir o tempo para a travessia do pedestre, colocando em risco dezenas de transeuntes. Na principal avenida da capital sul-mato-grossense, a famosa “Afonso Pena”, mais um fato incomoda: a largura da via não comporta as três pistas pintadas no asfalto e, a todo momento, temos a impressão de quase ser atingidos por um veículo de grande porte ou uma motocicleta apressada.

As motocicletas são outro caso a parte. O número é tão grande, que chega a impressionar. A qualidade do asfalto, em geral, está bem ruim. Um remendo grudado no outro, deixando a via cheia de ondulações. Falta sinalização e o avanço de sinal parece a coisa mais comum do mundo, como se houvesse a certeza da impunidade, numa cultura coletiva de inobservância da legislação de trânsito vigente.

Como não poderia ser diferente, o número de acidentes é visivelmente alarmante. Nos poucos dias que estivemos naquela linda terra, presenciamos diversos momentos de dor no trânsito. Uma triste realidade, que precisa ser mudada com urgência. Faz-se necessária uma mudança de postura drástica! Tanto pelos que governam, quanto pela população. Campo Grande não merece tanto descaso. Sua estrutura é invejável. Falta apenas um pulso firme para colocá-la nos trilhos novamente.

## Mobilidade Urbana Sustentável é tema de visita técnica na Alemanha

A Cooperação Alemã para o Desenvolvimento Sustentável, por meio da Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH, promoveu uma Visita Técnica na Alemanha com o intuito de realizar o intercâmbio de conhecimento, a partir de experiências internacionais, e a aproximação de parceiros pela gestão da Mobilidade Urbana com eficiência energética. A viagem, realizada entre os dias 13 e 23 de setembro de 2017, foi organizada pela equipe do Projeto Eficiência Energética na Mobilidade Urbana (EEMU) e contou com representantes do Ministério das Cidades, da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), da Prefeitura de Curitiba e do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC).

A visita técnica proporcionou uma série de atividades com o objetivo de aproximar parceiros do projeto de experiências alemãs bem sucedidas na área de gestão da mobilidade urbana e mobilidade elétrica e, ainda, fomentar novas parcerias entre o Brasil e a Alemanha. Entre as atividades destaca-se a participação no Seminário Transit Alliance do traffiQ e RMV (empresas de transporte público em Frankfurt), Salão do Automóvel de Frankfurt e na Transport and Climate Change Week, contando com a participação de mais de 150 pessoas representando 16 países.

Durante o evento, a Gerente Martha Martorelli, da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades, proferiu apresentação sobre as perspectivas de descarbonização no setor de transportes no Brasil. Segundo ela, “Foi uma grande experiência para nossa equipe. Conhecemos os avanços tecnológicos e as medidas adotadas pela Alemanha para atingir a conhecida excelência no deslocamento de pessoas e cargas, e tivemos a oportunidade de apresentar a Política Nacional de Mobilidade Urbana, que orienta o planejamento das cidades, e é um grande instrumento de melhoria da



## Secretário de Mobilidade participa de seminário sobre desenvolvimento urbano em Singapura

O secretário de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades, José Roberto Generoso, participou, entre os dias 25 e 29 de setembro, de seminário internacional sobre desenvolvimento urbano integrado, realizado em Singapura. O Latin Asia Business Exchange (LAB) 2017 tem como tema o “Desenvolvimento Urbano Integrado – Transportes (Metro) e Soluções Ambientais”.

O evento abordou questões relacionadas à mobilidade urbana, planejamento urbano, infraestrutura de resíduos e água e financiamento de infraestrutura. Entre os temas mais relevantes estava o transporte metroferroviário e as soluções para o meio ambiente. Além de tópicos relacionados a financiamento com PPPs.

qualidade do ar nos centros urbanos.”

Além disso, os participantes, junto a representantes do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC) e também do Ministério da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações (MCTIC), visitaram a empresa DHL (Correios da Alemanha) para conhecer melhor conceitos de logística sustentável e, posteriormente, o Stadtwerke Bonn (SWB, operador de transporte público em Bonn) para conhecer os ônibus elétricos em operação. Além disso, se reuniram com representantes do Ministério Alemão para Cooperação Econômica e Desenvolvimento (BMZ) e com representantes do Ministério Alemão do Meio Ambiente, Proteção da Natureza, Construção e Segurança Nuclear (BMUB).

A viagem possibilitou maior compreensão da gestão de sistemas de transporte metropolitano, além de promover contato com experiências e conceitos inovadores no âmbito da eletromobilidade. Conhecimentos fundamentais para ampliar condições institucionais e técnicas no setor de Mobilidade Urbana no Brasil, objetivo do projeto eficiência energética na mobilidade urbana.

O projeto é resultado da parceria entre o Ministério das Cidades e da Cooperação Alemã para o Desenvolvimento Sustentável, por meio da Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH em nome do Ministério Alemão da Cooperação Econômica e do Desenvolvimento (BMZ).



## INOVAÇÃO TECNOLÓGICA: Governo Federal lança a Carteira Nacional de Habilitação Digital

Os motoristas do estado de Goiás são os primeiros do país a contar com Carteira Nacional de Habilitação Digital (CNH-e). O documento, que traz maior mobilidade, praticidade e comodidade aos condutores, foi lançado oficialmente no dia 10 de outubro, em Brasília.

O evento contou com as presenças do ministro das Cidades, Bruno Araújo; do governador de Goiás, Marconi Perillo; do diretor do Denatran, Elmer Vicenzi; da diretora-presidente do Serpro, Glória Guimarães; do presidente do Detran-GO, Manoel Ferreira Filho e de parlamentares.

“Hoje estamos dando mais um passo fundamental. O Brasil já inovou antes com a urna eletrônica. Com a CNH digital, o governo dá sua visão sobre a tecnologia como ferramenta de inclusão”, afirmou Bruno Araújo.

Na prática, com a inovação tecnológica, a carteira de motorista agora poderá estar presente no celular de cada condutor, dispensando o uso do documento em papel.

“Nas próximas semanas, quando o presidente da República [Michel Temer] lançar os primeiros Cartões Reforma, programa baseado também em uma experiência do Cheque Moradia, em Goiás, vamos mais do que prover um serviço social. Vamos prover também a possibilidade de apresentar um novo modelo de governança digital”, ressaltou.

O ministro agradeceu a parceria com o Serpro, “importante empresa do estado brasileiro”, e com o governo de Goiás: “Os dados da eficiência do Detran-GO provêm essa velocidade nesta primeira experiência, que

estará disponível para todos os cidadãos até fevereiro de 2018”, reiterou.

O governador Marconi Perillo também destacou a parceria do MCidades e do Serpro e enfatizou a meta de continuar investindo nessa ferramenta. “Por meio da criação de oportunidades e da inclusão social”, observou.

**App** - Para garantir o acesso, o Serpro, empresa de tecnologia da informação do governo federal, desenvolveu um aplicativo (app) específico para o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) e estará disponível para os principais sistemas operacionais.

Para a diretora-presidente do Serpro, Glória Guimarães, a CNH-e é um marco do ponto de vista tecnológico: “Representa segurança, inovação e comodidade aos cidadãos.”

A carteira de motorista está se aperfeiçoando e ficando cada vez mais segura, reforçou o diretor do Denatran, Elmer Vicenzi. “O novo sistema vai permitir conferir a foto. Qualquer setor da sociedade poderá ter acesso à comprovação dos dados”, completou.

**Online** - Para ilustrar o procedimento do aplicativo Mobile, na ocasião, foram apresentadas as quatro carteiras de habilitação de Carlos Honorato Pereira, representante dos condutores profissionais; de Gabriella Ferreira Almeida, representante dos jovens condutores; de Agadir Gondim, representante da comunidade de tecnologia de Goiás e de João Reis, pai do cantor Cristiano Araújo, falecido em acidente de trânsito, em junho de 2015.



JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS\*

## A Escola e o Trânsito

**A**proxima-se o final do ano e, mais uma vez, o Poder Público isola-se em si mesmo, como se fosse um objeto a parte da realidade social brasileira. Insensível a uma das mais graves epidemias brasileiras, nada faz para salvar vidas e evitar que situações absolutamente previsíveis voltem a acontecer.

O discurso já está pronto, caso tais eventos ocorram, e todos já o conhecem e estão cansados de ouvir: a culpa é da imprudência do motorista, bebeu e dirigiu, não respeitou a sinalização, dirigiu sem ser habilitado, estava em alta velocidade, estava com sono no volante, conduziu várias horas seguidas e tomou algum tipo de droga para permanecer acordado, foi uma fatalidade, foi o tempo, a chuva, o vento, o sol e vai por aí fora.

De fato o condutor do veículo é um ponto crítico *em movimento* e, sobre este, deve se ter uma preocupação redobrada, certamente é o principal, mas longe de ser um único e isolado fator a compor os cenários de tal tipo de evento.

São tantos os elementos que compõem tais situações que extenuante seria enumerá-los em toda extensão. Mas, para *exemplificar*, citam-se alguns, tais como a formação dos motoristas, as condições gerais das vias, a precariedade da sinalização, os raios das curvas, os intermináveis buracos, a falta de manutenção, o policiamento e a fiscalização precárias e as condições dos veículo.

Duas circunstâncias não estão presentes, diretamente nos cenários de um

acidente, mas são, entre tantos elementos, os mais fortes condicionantes. O primeiro destes é a corrupção, presente como um vírus na máquina pública brasileira e nas suas relações pouco republicanas com o mundo privado. Este assunto será tratado *a posteriori* em um artigo específico, pois esse é um tema que os brasileiros, graças a *Lava Jato*, acompanham como se fosse uma novela televisiva. Mais do que isso, conscientizam-se do poder do voto e preparam-se democraticamente para banir da vida pública os *meliantes* de todas as cores partidárias.

O segundo fator imbricado em tais acontecimentos de forma substancial é a falta de acesso da sociedade brasileira à educação contínua de qualidade.

Impossível se faz formar um condutor consciente de seus direitos, deveres e obrigações, se este não passou por uma mínima formação educacional. Muitos motoristas do Brasil são analfabetos funcionais, essa é a verdadeira realidade. Sabem assinar o nome, escrever algumas poucas palavras, mas foi-lhes negado o direito universal ao aprendizado pleno e ao raciocínio mínimo. Podem fazer contas simples, mas não conseguem muitas vezes compreender a relação existente entre peso, velocidade e raio de curva, por exemplo. O uso do celular torna-se dramático pois estão inabilitados a inferir sobre a fração de tempo gasta entre olhar para uma mensagem de texto, ou para o GPS, e voltar a atenção para pista, verificar os retrovisores e frear.

A falta de conhecimentos básicos

impede a percepção de risco e o desempenho para dirigir com cidadania, de modo hábil e defensivo.

Manejar um veículo se aprende nos centros de formação de condutores, mas raciocinar e adquirir noções básicas de conhecimento se aprende na Escola. Nos últimos 15 anos as escolas se transformaram, em sua maioria, em centros de pregação ideológico partidária, preocupadas mais em formar ativistas do que cidadãos livres, honestos, decentes e eficazes. O resultado não podia ser outro.

Um pequeno exemplo é o que foi publicado no **Aprendizagem em Foco**, edição de 2017, com dados do IBGE e do MEC. Segundo esse estudo 1,3 milhão de jovens entre 15 e 17 anos deixaram a escola sem concluir os estudos e engrossam as fileiras dos analfabetos funcionais, muitos dos quais serão futuros condutores de veículos.

Tudo passa pela Escola, até mesmo a dramática situação do trânsito brasileiro.

\* Doutor em Ciências Humanas e Mestre em História Econômica pela USP. Professor Adjunto da UFSC criou e coordenou o Programa PARE do Ministério dos Transportes, foi Diretor do Departamento Nacional de Trânsito – Denatran. Secretário-Executivo do Gerat da Casa Civil da Presidência da República, Diretor de Planejamento da Secretaria de Transportes do Rio Grande do Sul, Presidente de Honra do Instituto Chamberlain de Estudos Avançados, Membro do Conselho Deliberativo do Monatran, Doutor Honoris Causa pela Faculdade de Ciências Sociais de Florianópolis – Cesusuc, Coordenador do Núcleo de Articulação Voluntária, NAV, Two Flags Post – Publisher & Editor-in-Chief.

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



#### CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

**Art. 220.** Deixar de reduzir a velocidade do veículo de forma compatível com a segurança do trânsito:  
I - quando se aproximar de passeatas, aglomerações, cortejos, préstitos e desfiles:  
Infração - gravíssima;  
Penalidade - multa.

**CONCREJATO**  
OBRAS ESPECIAIS



Wanderley Agostini e o governador Raimundo Colombo

## Decreto permite que municípios gerenciem trechos de rodovias

O governador do Estado, Raimundo Colombo, assinou no início de outubro o decreto nº 1.319, que altera o Plano Rodoviário Estadual. A partir de agora, todos os municípios catarinenses podem fazer o gerenciamento e manutenção das rodovias estaduais que passam pelo perímetro urbano municipal. Para isso, os prefeitos deverão fazer requerimento no Departamento Estadual de Infraestrutura (Deinfra).

De acordo com o documento, para ser gerenciado pelo município, o trecho deve conter pelo menos quatro dos seguintes itens: calçadas, iluminação pública, no mínimo quatro acessos com distância máxima de 150 metros entre eles, drenagem de águas pluviais, meio-fio, si-

nalização urbana e no mínimo dez instalações comerciais.

Além disso, os prefeitos também precisam identificar a localização da rodovia, os principais pontos de referência, extensão, as leis municipais e um mapa atualizado do perímetro urbano.

Segundo o presidente do Deinfra, Wanderley Agostini, o decreto cria a oportunidade de o prefeito ter mais autonomia sobre a rodovia. “Cabe a cada prefeito decidir se quer ou não fazer o gerenciamento e a manutenção. Uma das vantagens para o motorista, por exemplo, é que ele poderá estacionar na rodovia, o que hoje não é permitido”, finalizou.

## 77 mil devedores de IPVA serão cobrados por protesto em cartório em Santa Catarina

Pelo menos 77 mil devedores do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) em Santa Catarina serão cobrados por meio do protesto em cartório. A iniciativa da Procuradoria Geral do Estado (PGE) tem como objetivo recuperar R\$ 90 milhões de contribuintes que não pagaram o tributo entre 2013 e 2016.

O sistema funciona da seguinte forma: a Procuradoria remete o título para o cartório e o contribuinte tem três dias para fazer o pagamento. Caso o débito não seja quitado, o tabelionato faz o protesto e o devedor é inscrito nos cadastros de inadimplentes, como SPC e Serasa.

Esta será a primeira vez que as dívidas de IPVA serão encaminhadas para os cartórios. Antes, a maioria dos protestos correspondia

ao Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) e ao Imposto de Transmissão Causa Mortis e Doação (ITCMD).

A cobrança dos devedores do Estado pelo protesto em cartório foi efetivada em 2014, através do Decreto Nº 2.429. A norma autoriza a PGE a efetuar o protesto extrajudicial dos créditos inscritos em dívida ativa. Desde o início da nova modalidade de cobrança, o Estado conseguiu recuperar R\$ 44 milhões.

Desde o começo da iniciativa, o percentual médio de pagamento dos títulos protestados no Estado foi de 15%. Segundo o procurador do Estado Ricardo de Araújo Gama, um dos responsáveis pelo sistema, esse índice é quase sete vezes maior do que a cobrança judicial, que tem retorno médio de 3%.

## Procon divulga postos que oferecem gasolina mais barata em Florianópolis

A Secretaria de Defesa do Consumidor, Trabalho e Renda, junto com o Procon Municipal, divulga o ranking de preços dos postos de gasolina do mês de outubro. O levantamento, realizado mensalmente, lista os postos de combustíveis da Capital com valores mais acessíveis.

Nestes dois primeiros meses de ação já foi possível perceber a diferença nos preços da gasolina. Alguns postos, que no último mês entraram na lista feita pelo Procon, esse mês não estão mais.

“Essa oscilação no preço se deve, em partes, ao estoque de cada posto. Os que compraram a gasolina antes do último aumento conseguem repassar ao consumidor com um preço mais em conta”, explica o Secretário Adjunto de Defesa do Consumidor, Trabalho e Renda, Sandro Ventura.

A pesquisa será feita por região, incluindo os estabelecimentos localizados nas vias de maior fluxo do Norte, Sul, Centro e continente.

### CENTRO

Posto J. Cristovão – R\$ 3,44  
Posto SC Combustíveis – R\$ 3,48  
Posto Vila Rica – R\$ 3,49  
Posto Ilha – R\$ 3,49

### NORTE

Posto Elena (Ingleses) – R\$ 3,70  
Comércio de combustíveis Assunção (Canasvieiras) – R\$ 3,75  
Autoposto Polibrava (Cachoeira) – R\$ 3,75

### SUL

Posto Ipiranga Tapera – R\$ 3,40  
Barcelllos Carqueja e Cia – R\$ 3,52  
Posto Ressacada – R\$ 3,60

### CONTINENTE

Pit Stop Comércio de Combustíveis (Capoeiras) – R\$ 3,5  
Posto Marquinhos (Capoeiras) – R\$ 3,50  
Posto Carolina (Jardim Atlântico) – R\$ 3,50  
Posto Atlântico (Jardim Atlântico) – R\$ 3,50

A pesquisa foi realizada entre os dias 5 e 6 de outubro





ILDO ROSA\*

## Os reflexos do trânsito na economia e na saúde

Numa economia afetada por uma aguda crise, saltam aos olhos as evidências relacionadas a alguns segmentos da vida nacional, ainda não devidamente reconhecidos, especialmente os advindos da mobilidade, mais concretamente, do trânsito.

Alguns indicativos se impõem de per si, tais como os advindos do DPVAT, que só no ano de 2014 computou indenizações de sua conta seguradora num universo de 763 mil acidentes com 52 mil mortos, 596 mil com alguma forma de invalidez e, tão somente, 115 mil feridos e recuperados sem alguma lesão.

Já o CPES (Centro de Pesquisa de Economia do Seguro) afirma que, em 2014, o produto perdido pelo decréscimo da produção e renda dos acidentados atingiu a incrível soma de 220 bilhões de reais, sendo 102 bilhões com vítimas fatais e o

restante de acidentados inválidos graves, o que somado representa 4% do PIB brasileiro.

Os recursos comprometidos poderiam representar a construção de quase 7 mil hospitais ou manter 73 milhões de estudantes de níveis médio e fundamental por ano.

A redução destes fatídicos dados está a desafiar-nos no sentido de empreender ideias criativas que venham efetivamente enfrentar esta carnificina e o sangramento de nossa já combalida economia.

A dialética até então adotada, visando aumentar as penas e investir maciçamente na prevenção, tem, sabidamente, reduzido os índices, tais como os obtidos em 2008 com a implementação da Lei Seca, que provocou um decréscimo de 22,5% no número de mortos, o que pode corresponder a uma economia de 37 bilhões de reais para o nosso

país.

Por outro lado, como se não bastassem os números em si, estes estão concentrados especialmente junto aos jovens, afetando, portanto, o capital humano, comprometendo futuras gerações.

No mundo inteiro vem surgindo ideias e conceitos que diminuiriam drasticamente o número de acidentes. Na Alemanha, nos últimos 40 anos houve uma redução de 80% em seu número; na China, 43%. Vamos, portanto, pesquisar e entender o que vem sendo feito para tentar, então, sua efetiva aplicação no Brasil, o quanto antes.

\* Delegado aposentado da Polícia Federal. Presidente do IPUF – Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis. Ex-secretário da Secretaria de Segurança Pública e Defesa do Cidadão de Florianópolis. Membro do Conselho Deliberativo do MONATRAN - Movimento Nacional de Educação no Trânsito. Presidente do Conen/SC.

## Sem perceber, agente de trânsito guincha carro estacionado em vaga irregular com duas crianças dentro

Um veículo com duas crianças dentro foi guinchado pela Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana (Semob) no dia 2 de outubro em Belém-PA. O carro havia sido autuado por estar estacionado em uma faixa de pedestres, localizada em uma esquina movimentada.

A Prefeitura de Belém informou que o guincho foi chamado para desobstruir a área e, durante o procedimento, uma mulher apareceu no local informando ser proprietária do veículo. Ela teria avisado que duas crianças estavam dormindo dentro do carro, que estava totalmente fechado.

A nota da prefeitura também

informou que “diante da recusa da mãe em retirar as crianças do veículo para continuar o procedimento de guinchamento, e diante do fato de que deixar veículo fechado com crianças sozinhas se configura como crime de abandono de incapaz”, o ProPaz e o Conselho Tutelar foram acionados.

O caso está sendo acompanhado pela Delegacia de Apoio à Criança e ao Adolescente (Deac).

Em nota, o Propaz informou que foi acionado apenas para ajudar a localizar os agentes do Conselho Tutelar, pois compete a esse órgão tomar as medidas cabíveis quando crianças são encontradas em situação de risco.





# Transferência de carga da Ponte Hercílio

Mais uma importante etapa da restauração do cartão postal dos carinenses foi finalizada. Após quatro novas operações ao longo do mês de outubro, a transferência de carga da Ponte Hercílio Luz foi concluída com sucesso e antes do tempo previsto. As novas ações começaram no dia 9 deste mês, e foram encerradas na madrugada do sábado, 14. A projeção inicial era de que seriam necessários até 15 dias para o trabalho completo. A reação da estrutura dentro do

previsto e o clima favorável durante os procedimentos são alguns dos fatores que contribuíram para o ganho de tempo.

O presidente do Departamento Estadual de Infraestrutura (Deinfra), Wanderley Agostini, comemorou o resultado e agradeceu o empenho de todos os envolvidos. “Estamos muito felizes. Uma etapa prevista para 15 dias foi concluída em menos de uma semana com total sucesso, o que nos dá certeza de que o planejamento está

no caminho correto”, destacou.

A última operação foi realizada na noite da sexta-feira, 13. Foram cerca de 20 minutos para garantir a elevação de 10,7 centímetros, trabalho seguindo por um amplo monitoramento da estrutura ao longo da madrugada de sábado.

A operação superou também o tamanho do deslocamento previsto. A meta era totalizar 53 centímetros considerando as demais operações. Mas a elevação total foi de 54,3.

Na primeira operação, em fevereiro deste ano, foram içados 13 centímetros do vão central. E agora em outubro, nas quatro novas operações na primeira noite, 11 centímetros na segunda, 10,9 centímetros na terceira noite e os últimos 10,7 centímetros na quarta noite. O trabalho é realizado sempre à noite para evitar influências térmicas.

O procedimento de transferência de carga é necessário para que o

Fotos: James Tavares/Secom e Júlio Cavalheiro/Secom





# Luz é concluída antes do prazo previsto

peso da obra original seja depositado gradativamente na estrutura provisória construída abaixo da ponte exclusivamente para a realização da restauração.

Além dos técnicos e engenheiros do Deinfra e da empresa Teixeira Duarte, responsável pelos trabalhos, o secretário adjunto da Comunicação, Hamilton Peluso também acompanhou a operação do dia 13.

## Próximos passos

O engenheiro fiscal da obra,

Wenceslau Diotallevy, explica que após concluída a transferência de carga, a equipe da Teixeira Duarte fará o trabalho de desmontagem da atual estrutura, que vai abranger a remoção dos cabos pendurais e das barras de olhal e o abaixamento do tabuleiro do vão central, para então trabalhar na montagem da nova estrutura.

A retirada dos cabos pendurais iniciará já na próxima semana, com os cabos sendo cortados à noite e

retirados durante o dia. E a desmontagem das barras de olhal está programada para começar já em novembro, o que vai transformar o visual do cartão postal catarinense.

Em seguida, serão realizados trabalhos intermediários e, então, a montagem da nova estrutura. A ponte receberá cerca de 2 mil toneladas de metal novo, o que representa aproximadamente 40% da atual estrutura. Muitas das novas peças, fabricadas no Brasil e no exterior, já foram compra-

das e estão em depósitos no canteiro de obras. A conclusão da restauração está prevista para o final de 2018.

“O governador Raimundo Colombo tomou a decisão correta ao contratar a Teixeira Duarte. Estamos avançando no cronograma previsto e caminhando para ter a Ponte Hercílio Luz novamente aberta para a população, contribuindo significativamente para melhorar a questão da mobilidade na região”, acrescentou Agostini.





## Concessionária não pode reter veículo para exigir pagamento de conserto

A concessionária não pode reter o veículo como forma de exigir o pagamento dos reparos realizados. A recusa em devolver o bem pode, inclusive, ensejar a propositura de ação de reintegração de posse, quando comprovado o esbulho.

O entendimento foi adotado pela Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) ao julgar recurso especial de concessionária que, por falta de pagamento de reparo em veículo, decidiu reter o automóvel até que o proprietário quitasse os serviços.

Na ação de reintegração de posse, a empresa proprietária do carro alegou que a recusa do pagamento decorreu de divergência em relação à cobertura de garantia do fabricante. A proprietária entendeu que o serviço estaria coberto pela garantia, mas a oficina concluiu que o defeito ocorreu devido à utilização de combustível de baixa qualidade.

O pedido de reintegração foi julgado improcedente em primeira instância – o magistrado entendeu que a retenção do veículo foi legítima, motivada pelo serviço prestado e não quitado. Contudo, o Tribunal de Justiça do Espírito Santo reconheceu a procedência da reintegração de posse e concluiu que a retenção com a finalidade de compelir o proprietário caracteriza autotutela, o que, em regra, é vedado pelo ordenamento

jurídico pátrio.

### POSSUIDOR DE BOA-FÉ

O relator do recurso especial da concessionária, ministro Villas Bôas Cueva, lembrou inicialmente que o artigo 1.219 do Código Civil – utilizado pela oficina como um dos fundamentos do recurso – dispõe sobre uma das raras hipóteses de autotutela permitidas pela legislação brasileira, qual seja, o direito de retenção decorrente da realização de benfeitorias no bem, e só pode ser invocado pelo possuidor de boa-fé.

No caso analisado, todavia, o ministro destacou que a oficina em nenhum momento exerceu a posse do bem, mas somente sua detenção, já que o veículo foi deixado na concessionária apenas para a realização de reparos. Por consequência, a concessionária também não poderia exercer o direito de retenção sob a alegação de ter realizado benfeitoria no veículo.

“Assim, não configurada a posse de boa-fé do veículo por parte da recorrente, mas somente sua detenção, não é lícita a retenção ao fundamento de que realizadas benfeitorias, porquanto refoje à previsão legal do artigo 1.219 do Código Civil/2002, invocado para respaldar o pleito recursal”, concluiu o relator ao negar provimento ao recurso especial da concessionária.

## Quarta Turma afasta dano moral por falta de baixa em documento de veículo quitado

O simples atraso na baixa do gravame inserido no registro de veículo quitado não gera dano moral. O entendimento foi reafirmado pela Quarta Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) ao negar provimento a recurso de uma cidadã que pedia indenização contra o banco por descumprimento de acordo homologado judicialmente na revisão do contrato de financiamento de veículo.

Para o ministro relator, Antonio Carlos Ferreira, somente caberia indenização por danos morais se, além do descumprimento do contrato, ficasse demonstrada circunstância especial capaz de atingir os direitos de personalidade, o que não pode ser confundido com mero dissabor.

“Entendo que a simples demora na baixa da restrição no registro do veículo, por si, sem qualquer outro fato atribuidor de caráter extraordinário ao descumprimento, não enseja reparação por dano moral”, destacou o ministro. A Quarta Turma acompanhou seu voto de forma unânime.

### Acordo não cumprido

Em ação revisional de contrato bancário, a compradora e o banco negociaram a quitação do veículo. Logo após, o banco deveria ter liberado o



Ministro Antonio Carlos Ferreira

bem, com a desalienação, o que não aconteceu.

O acordo foi homologado em julho de 2009. Porém, após o arquivamento, nem o alvará judicial foi levantado pela instituição financeira, nem o gravame foi baixado.

Quando a recorrente foi verificar a condição cadastral de seu carro no Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Sul, em março de

2012, percebeu que a alienação ainda incidia sobre ele.

Para o ministro Antonio Carlos, as partes não perceberam o descumprimento do acordo, o que somente foi notado anos depois, em consulta ao órgão de trânsito.

“Não houve, desse modo, nenhuma outra informação ou circunstância que pudesse ser aliada ao descumprimento, para caracterizar a efetiva violação da dignidade da autora”, disse o relator.

O ministro lembrou que recente julgado da Terceira Turma do STJ modificou entendimento anterior e concluiu pela ausência de dano moral diante da simples demora na baixa do gravame, pois nesses casos não há afronta aos direitos de personalidade.



Ministro Villas Bôas Cueva

## Empresa de ônibus pagará indenização a filhas de vítima de acidente

A Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) manteve a condenação de empresa de transporte ao pagamento de indenização a duas filhas que perderam o pai em acidente de ônibus.

O acidente aconteceu em outubro de 1991. Na ocasião, 20 passageiros morreram e 51 tiveram lesões corporais. O Ministério Público apresentou denúncia pela imprudência e imperícia na condução do ônibus, que estava lotado.

O pedido de indenização foi ajuizado em abril de 2009, visto que as autoras, à época do acidente, eram incapazes, e só atingiram a maioria relativa em dezembro de 2004 e março de 2008, respectivamente.

O juiz condenou a empresa a pagar às autoras pensão mensal equivalente a dois terços de um salário mínimo, além de indenização por danos morais de cem salários mínimos. O Tribunal de Justiça de São Paulo manteve a sentença.

### RECURSO

A empresa interpôs recurso especial alegando que o tribunal paulista teria valorado mal a prova produzida nos autos a fim de reconhecer o direito das autoras ao recebimento de pensão. Também de acordo com o recurso, o valor da indenização por danos morais seria exorbitante, visto que as instâncias ordinárias não consideraram que a demora na busca da reparação é fato a ser levado em conta na fixação do montante indenizatório.

Além disso, para a recorrente,

os juros moratórios deveriam incidir sobre a indenização por danos morais apenas a partir da data de seu arbitramento.

Segundo o ministro relator, Villas Bôas Cueva, a jurisprudência do STJ estabelece que, na ausência de comprovação de atividade remunerada, o pensionamento mensal deve corresponder a um salário mínimo. Por esse motivo, o ministro afastou o argumento de que o pensionamento pretendido pelas autoras não seria devido por não ter havido demonstração de que o falecido tinha trabalho remunerado.

### VALOR

O relator também afirmou ser inviável o acolhimento da pretensão de reduzir o valor arbitrado a título de indenização por danos morais sob a simples alegação de que se passaram mais de 17 anos entre a data do evento danoso e o ajuizamento da ação, afinal, à época do acidente, as autoras eram menores de 16 anos, motivo pelo qual contra elas nem sequer corria o prazo prescricional, a teor do que dispunha o artigo 169, inciso I, do Código Civil de 1916 (artigo 198, inciso I, do Código Civil de 2002).

“Impõe-se observar também que é presumível a relação de dependência entre filhos menores e seus genitores, diante da notória situação de vulnerabilidade e fragilidade dos primeiros e, especialmente, considerando o dever de prover a subsistência da prole que é inerente ao próprio exercício do pátrio poder”, concluiu o ministro.



## Agentes de trânsito agora podem trabalhar armados

O Plenário do Senado aprovou no dia 27 de setembro, em votação simbólica, o projeto de lei (PLC 152/2015) que permite o porte de arma de fogo em serviço por agentes da autoridade de trânsito da União, dos estados, do Distrito Federal e dos municípios que não sejam policiais. Guardas municipais nessa função também terão o mesmo direito. O projeto segue para sanção presidencial.

Segundo o Código de Trânsito Brasileiro (CTB-Lei 9.503/1997), “agente da autoridade de trânsito” é toda pessoa, civil ou policial militar, credenciada pela autoridade de trânsito para o exercício das atividades de fiscalização, operação, policiamento ostensivo de trânsito ou patrulhamento.

Do ex-deputado federal Tadeu Filippelli (PMDB-DF), o projeto altera o Estatuto do Desarmamento (Lei nº 10.826/2003). A proposta estabelece algumas exigências para a concessão de porte de arma de fogo aos agentes de trânsito. Uma delas é a comprovação de capacidade técnica e aptidão psicológica para o uso da arma. Outra é condicionar a autorização para o porte não só ao interesse do ente federativo ao qual o agente está vinculado, mas também à exigência de sua formação prévia em centros de treinamento policial.

### “PEQUENO CALIBRE”

Em apoio ao projeto, o senador Romero Jucá (PMDB-RR) lembrou que os agentes de trânsito abordam veículos roubados e criminosos. O senador Magno Malta (PR-ES) afirmou que os agentes usarão armas de pequeno calibre.

O senador Reguffe (sem partido-DF) defendeu o fortalecimento das instituições públicas que protegem os cidadãos e disse que os agentes usarão as armas apenas em serviço, o que ajudará na garantia da integridade física desses profissionais. Os senadores Benedito de Lira (PP-AL) e Flexa Ribeiro (PSDB-PA) lembraram que a categoria faz o trabalho de policiamento do trânsito.

### PERICULOSIDADE

O PLC recebeu ainda votos favoráveis dos senadores Cássio Cunha Lima (PSDB-PB), Gleisi Hoffmann (PT-PR), Eduardo Amorim (PSDB-SE), José Medeiros (PSD-MT), Wilder Moraes



(PP-GO), Humberto Costa (PT-PE), Hélio José (PMDB-DF), Fátima Bezerra (PT-RN).

Cássio afirmou que muitos agentes de trânsito já foram atropelados, mortos ou ameaçados. Gleisi disse que a medida dará mais segurança para os agentes de trânsito. Amorim afirmou que, embora seja contrário ao “desarmamento desenfreado”, apoia o PLC devido à periculosidade da atividade. Medeiros, relator do projeto, argumentou que os agentes receberão treinamento e capacitação. Wilder afirmou que o Estatuto do Desarmamento “desarmou cidadãos de bem”.

Já Simone Tebet (PMDB-MS) defendeu que a liberação seja válida apenas para agentes que trabalhem em vias públicas. O senador Antônio Carlos Valadares (PSB-SE) disse que a violência está acachapante no país e tomou conta de todos os estados, nas cidades e na zona rural.

### VOTOS CONTRÁRIOS

Já os senadores Lindbergh Farias (PT-RJ), Cristovam Buarque (PPS-DF), Eduardo Braga (PMDB-AM), Antonio Anastasia (PSDB-MG) e Pedro Chaves (PSC-MS) se manifestaram contra o projeto.

## Câmara estuda aumentar valor de multa para quem estacionar em vaga de idoso ou pessoa com deficiência

As penalidades para quem estacionar indevidamente em vagas reservadas a pessoas com deficiência ou idosas poderão ficar cinco vezes mais cara.

Hoje essa infração é considerada gravíssima, com multa de quase R\$ 300 e retenção do veículo. Mas um projeto de lei em análise na Câmara pretende aumentar essa penalidade (PL 3575/15).

A proposta original, do deputado Pedro Vilela, do PSDB de Alagoas, previa pena de detenção, de seis meses a dois anos para a infração. O texto aprovado na Comissão de Defesa dos Direitos da Pessoa Idosa propõe não a prisão, mas multa cinco vezes maior do que o valor atual, além da suspensão do direito de dirigir se a mesma infração for cometida novamente.

A relatora, deputada Leandre, do PV do Paraná, destaca que em seu estado, de janeiro a maio deste ano, foram cerca de oitocentas multas por dia relacionadas a estacionamento em vaga especial.

“A Lei Seca trouxe, com a imputação de um valor grande

na multa, uma diminuição muito grande (das infrações). Então, a gente acredita que, aumentando o valor da multa por estacionar nas vagas de idosos ou de pessoa com deficiência, com certeza vai diminuir, e muito, porque a pessoa sabe que ela vai ter uma multa pesada para pagar”.

O aposentado Carlos Terena, que mora no Distrito Federal e tem 63 anos, defende que, além de aumentar o valor das multas, é preciso também ampliar a disponibilidade de vagas para os idosos e deficientes.

“Quando tem, a gente olha e observa que não tem aquele aviso dentro do carro dizendo que ele é idoso ou alguma coisa assim. Eu vejo que poderia primeiramente aumentar o número de vagas para depois falarmos na multa, porque tem pessoas realmente que estacionam no nosso lugar, do idoso e do cadeirante”.

O projeto de lei que aumenta em cinco vezes o valor da multa de trânsito para quem estacionar em vaga de idoso ou pessoa com deficiência, sem a identificação necessária, será analisada agora pela Comissão de Viação e Transporte.

## PROIBIDO FUMAR em veículos quando neles houver criança, adolescente ou gestante

A Comissão de Viação e Transportes aprovou proposta que altera a Lei Antifumo (Lei 9.294/96) para proibir o uso de cigarros, cigarrilhas, charutos, cachimbos ou qualquer outro produto com fumo em aeronaves e veículos de transporte coletivo ou individual onde esteja gestante, criança ou adolescente.

Foi aprovado um substitutivo do relator, deputado Altineu Côrtes (PMDB-RJ), para o Projeto de Lei 4074/15, do Senado, e outros três apensados. O projeto original incluía a alteração também no Estatuto da Criança e do Adolescente (Lei 8.069/90) e previa pena de detenção para os infratores.

Côrtes, no entanto, acolheu sugestões de outros deputados para excluir do texto as punições e incluir a proibição apenas na Lei Antifumo. “Entendemos que a inclusão da vedação na Lei 9.294, de 1996, já seria suficiente para alcançar os efeitos pretendidos”, disse.

### TRAMITAÇÃO

O projeto, que tramita em regime de prioridade, será analisado pelas comissões de Seguridade Social e Família; e de Constituição e Justiça e de Cidadania. Depois, segue para análise do Plenário.



## É permitido ao cidadão pintar uma sinalização de **PROIBIDO ESTACIONAR** em frente à própria casa?

A história é mais comum do que se imagina. Um morador de São Paulo, por conta própria, pintou uma faixa para impedir o estacionamento de veículos na frente da própria casa, apesar de não haver nenhuma placa proibindo o estacionamento no local. “O morador sinalizou e colocou um ferro na frente da casa, e não deixa ninguém estacionar, alegando que o local é dele”, explica o internauta que flagrou a irregularidade.

Segundo o Código de Trânsito Brasileiro, é proibido ao cidadão criar a sinalização, mas é um direito de todos solicitar por escrito, aos órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito, sinalização, fiscalização e implantação de equipamentos de segurança, bem como sugerir alterações em normas, legislação e outros assuntos pertinentes.

“Se o cidadão está insatisfeito e acha que no local deveria ser proibido estacionar, ele deve solicitar ao órgão responsável pela via um estudo no local e consequente implantação de sinalização”, afirma Eliane Pietsak, pedagoga, especialista em trânsito.

Além disso, segundo a especialista, os órgãos ou entidades pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito têm o dever de analisar as solicitações e responder, por escrito, dentro de prazos mínimos, sobre a possibilidade ou não de atendimento, esclarecendo ou justificando a análise efetuada, e, se pertinente, informando ao solicitante quando tal evento ocorrerá.

O Portal do Trânsito encaminhou as fotos para a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET-SP). De acordo com nota oficial do órgão, a CET esclarece que a sinalização vertical (placas) regulamentando o estacionamento (para embarque/desembarque à um determinado imóvel, limita-se apenas aos estabelecimentos de serviços de utilidade pública, polos geradores de tráfego, ou seja: farmácias, hospitais, escolas de médio e/ou grande porte), não recomendando portanto, a utilização generalizada de tal sinalização, bem como é proibida pelo Código de Trânsito Brasileiro a privatização de estacionamento em via pública que não se enquadrem dentro das características acima mencionadas.

Ainda de acordo com o órgão, em locais onde existem guias rebaixadas, não é permitido o estacionamento, conforme artigo 181, inciso IX, do Código de Trânsito Brasileiro, portanto não existe sinalização específica para restrição de estacionamento em guias rebaixadas de imóveis.

Segundo a CET, a equipe em campo manteve contato com o munícipe morador do imóvel, que foi orientado sobre as irregularidades da pintura amarela e da colocação dos dispositivos reservando as vagas em via pública. O local será monitorado para que ações sejam executadas pelo morador e, caso não haja alteração, será acionado o órgão competente para fiscalização do imóvel.

## Alerta sobre atenção especial no transporte escolar

No mês em que é comemorado o Dia das Crianças, o Departamento de Trânsito do Paraná (Detran) faz um alerta aos pais e familiares para garantir a segurança das crianças, que vale para qualquer estado. Mesmo quem contrata um serviço de transporte, principalmente escolar, deve ficar atento.

“A falta de segurança no transporte escolar das crianças aumenta as chances de acidentes de trânsito. Por isso, é importante que os pais prestem atenção e conversem com os prestadores de serviço sobre a manutenção dos equipamentos de segurança e o tratamento dado aos passageiros”, lembra o diretor-geral do Detran, Marcos Traad.

### LICENÇA PARA TRAFEGAR

No para-brisa do veículo do lado superior direito é possível observar um adesivo de Licença para Trafegar. O documento, emitido pelo município, tem validade de seis meses e certifica que o veículo passou por uma vistoria interna e externa e está autorizado a circular. No material ainda é possível conferir o número máximo de passageiros permitido para o embarque.

### EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA

O veículo utilizado para o transporte escolar deve ter acessórios de segurança adequados às crianças que estão sendo transportadas, conforme a idade de cada uma.

“Cada criança deverá sempre usar o seu próprio cinto, não poderá ser acomodada no banco da frente se tiver menos de 10 anos e de forma alguma devem ser colocadas duas ou mais crianças em um único cinto de segurança”, alerta o chefe de

Divisão de Registro de Veículos do Detran, Larson Orlando. **CADEIRINHA, OBRIGATÓRIO OU NÃO?**

Desde 2015, a exigência do uso de cadeirinhas para crianças de até 7 anos e meio em veículos escolares tem sido alvo de discussão em todo país. No final desse mesmo ano, a fiscalização já havia sido adiada para 1º de janeiro de 2017. Depois de uma série de protestos de motoristas de transporte, a última decisão do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) foi a suspensão da obrigatoriedade.

O órgão justificou que a decisão de suspender a exigência foi tomada em razão de dificuldades técnicas, econômicas e sociais para a adaptação dos veículos escolares em circulação, além da baixa oferta no mercado de cadeirinhas com cinto de segurança do tipo sub-abdominal.

### MOTORISTA

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) determina que o condutor de transporte escolar tenha mais de 21 anos, carteira de habilitação “D” para transportes de passageiros e curso de capacitação na área. Os pais podem verificar essas informações na carteira de habilitação do motorista.

“Para a contratação dos serviços, além de toda a questão regulamentar, é importante antes observar a conduta do motorista no trânsito, conversar com outros familiares e até mesmo com representantes da escola para obter referências do tratamento dado às crianças”, recomenda o coordenador de habilitação do Detran, Farid Gelasco.





## Embriagados e furiosos: as tentativas de “carteiraço” nas blitz em Blumenau

**E**m época de festa há necessidade de se tocar num assunto que cotidianamente é pauta nos veículos de comunicação: a direção sob o efeito de bebida alcoólica. Pessoas comuns embriagadas, flagradas ao volante, aparecem em vídeos que também costumam circular nas redes sociais, mas quem tem ‘certo poder’ nas suas mãos, como costumam agir ao serem abordados dirigindo bêbados? A Márcia Pontes comenta:

Parece até aquelas histórias que a gente vê na tevê em outras cidades e que chamam à atenção pela arrogância e agressividade dos motoristas, mas as tentativas de “carteiraço”, de demonstrar poder e influência também são comuns no dia a dia das fiscalizações de trânsito em Blumenau. O fato de termos pouco efetivo de agentes de trânsito e de não vermos tantas blitz como gostaríamos não quer dizer que elas não sejam feitas, e quando são, a média é de 3 a 5 motoristas flagrados embriagados fora do mês de outubro. Em época de Oktoberfest então, aí piora. Alterados, irônicos, falantes, agressivos e arrogantes, muitos motoristas alcoolizados revelam um misto de “estou acima da lei” com argumentos desconexos. Os casos mais graves, de embriaguez visível ou quando o motorista está alterado e parte para a agressão são resolvidos na delegacia. Ofensas, ataques pessoais e desacato são comuns quando eles constatam que não adianta ameaçar quem faz a fiscalização.

A partir dos relatos das falas mais comuns de muitos motoristas alcoolizados que tentam intimidar agentes de trânsito e policiais militares na nossa cidade, separei, por conta própria, algumas pérolas da arrogância por parte dos motoristas. Pelo modo como lidam com o fato de terem sido flagrados nas fiscalizações de trânsito e não terem como negar que beberam antes de dirigir dá até para arriscar alguns perfis.

### O desmemoriado

O desmemoriado é aquele que ao ser flagrado dirigindo embriagado, assim que o policial ou o agente de trânsito solicita a habilitação, os documentos do veículo e o convida a fazer o teste de bafômetro dispara: “Tu sabe com quem tu tá falando?”. Imagina-se que tenha perdido a memória, que não saiba quem é e nem lembre o próprio nome, motivo pelo qual pergunta na esperança de que o policial ou o agente de trânsito saiba e trate logo de avisar o responsável por ele, um parente ou quem possa ajudá-lo a recuperar a sua identidade. Aliás, mais um motivo para não estar dirigindo além de embriagado.

### O patrãozinho e a patroinha

Também existe na nossa cidade aquele motorista embriagado, homem ou mulher, que sofre da síndrome de patrãozinho e de patroinha. É aquele que geralmente discute, fala alto e vem de dedo em riste perguntando: “Tu sabia que eu pago o teu salário?”, como se o agente de trânsito ou o policial devesse cometer o crime de prevaricação diante da ameaça de motoristas alcoolizados com síndrome de patrãozinho ou patroinha.

### O que demite todo mundo

O motorista embriagado que demite todo mundo pensa que é o Roberto Justus, olha para os policiais e agentes de trânsito e diz: você está demitido! Também é conhecido como o que sofre da

síndrome de “dono do mundo”. Assim que é parado na blitz de trânsito e é solicitado a fazer o teste de bafômetro já sai disparando: “Pode procurar outro emprego. Amanhã tu tá na rua!”. Sim, com certeza quem os fiscalizou na abordagem estará na rua de novo porque são agentes de trânsito ou policiais militares que trabalham para tentar impedir que o dono do mundo provoque acidentes, sequele ou mate alguém ou a si mesmo ao volante. Nem todos amansam quando chegam na delegacia.

### O pagador de impostos

O motorista alcoolizado com síndrome de pagador de impostos é aquele que fica revoltado porque foi flagrado dirigindo sob efeito de álcool, drogas ou com a capacidade psicomotora alterada. A primeira coisa que diz é: “Isso é um absurdo! Eu pago imposto para andar com o meu carro onde e quando eu quiser.” Parece que só ele paga imposto no país que está precisando de um Robin Hood faz tempo!

O que o motorista com síndrome de pagador de impostos não reconhece é que o carro pode ser propriedade privada, mas circula em vias públicas que ficam dentro de um bairro, de uma cidade e de um país e quando ele provoca o acidente por embriaguez aciona um aparato público enorme que vai desde viaturas, socorristas, agentes de trânsito, policiais militares, enfermeiros, médicos e outros profissionais que vão tentar salvar a sua vida e a dos inocentes que ele ferir no acidente que vai provocar.

### O influente e Todo Poderoso

Esse é outro tipo de motorista embriagado que aparece com frequência. Geralmente é arrogante, agressivo, assume postura de ataque verbal e ameaça: “Amanhã mesmo eu vou falar com o vereador esse ou aquele” ou citam qualquer outro nome dos quais os motoristas alcoolizados se orgulham e acreditam que sejam os seus vingadores na tentativa de intimidar.

Quando constatam que a conduta exigida por lei dos agentes de trânsito ou policiais militares é mantida, se enfurecem. Sempre se recusam a fazer o teste de bafômetro e não sabem explicar o odor etílico, os olhos vermelhos, a fala arrastada e o(s) desequilíbrio(s).

### O injustiçado

O motorista embriagado com síndrome de injustiçado é aquele que geralmente nunca leu uma página da Constituição Federal ou do Código de Trânsito, mas carrega na eloquência e já sai disparando o discurso de que está tendo violado o seu direito de ir e vir. “Pô, cara, isso é palhaçada. Vocês estão no meio da rua atrapalhando e me impedindo de ir para a minha residência!” Também tem aquele que diz: “Vocês sabem que estão abusando da autoridade e que não podem fazer isso, né?”

Tem um outro tipo de motorista alcoolizado injustiçado que de tão alterado até chora, se ajoelha e junta as mãos como se estivesse rezando e pergunta: “O que vocês querem que eu faça prá provar que eu não estou embriagado?” Quando os agentes da fiscalização sugerem o teste de bafômetro aí o injustiçado recua, se nega.

### Imunidade para dirigir depois de beber?

Parece piada, mas tem motorista fiscalizado em blitz durante a Oktoberfest que diante da condição visível de embriaguez ainda pergunta: “A festa é da

cerveja e não pode beber?”. Alguém explica, por favor, que não é proibido beber: o que é proibido é dirigir depois de beber.

Com festa ou sem festa, Blumenau é a terceira cidade do estado com mais mortes no trânsito dentre os 295 municípios e muitas dessas mortes foram e continuarão sendo provocadas por condutores embriagados que depois de sequelarem ou tirarem a vida de um inocente continuam reincidindo enquanto a família chora.

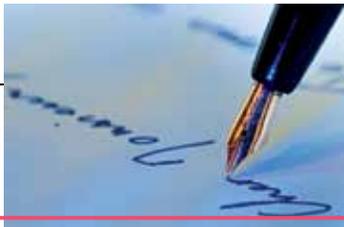
Os policiais militares e os agentes de trânsito estão cumprindo a lei e caso deixem de autuar quem comete infrações ou crimes de trânsito estarão cometendo o crime de prevaricação. É por esse motivo que não cabe a quem fiscaliza “educar” os motoristas. Educação vem de berço e ninguém é tão alienado assim que não saiba que beber e dirigir é proibido.

O motorista até pode se recusar a fazer o teste de bafômetro, mas a simples recusa já implica em autuação ao artigo 165-A do CTB: infração é gravíssima, 7 pontos, multa multiplicada por 10 (R\$ 2.934,70), suspensão do direito de dirigir por 12 meses, recolhimento do documento de habilitação e retenção do veículo até a chegada de um condutor habilitado e sóbrio. O valor da multa vai dobrando conforme a quantidade de reincidências nos últimos 12 meses. A embriaguez será comprovada pela aplicação da Resolução 432/2013 do Contran a partir da identificação e combinação de 18 sinais característicos e o condutor conduzido à delegacia.

O que vai distinguir entre a infração e o crime de trânsito é o resultado da medição do bafômetro ou o visível estado de embriaguez. Até 0,33 mg d/L é infração de trânsito com autuação pelo artigo 165. A partir de 0,34mg / dL caracteriza-se o crime de trânsito, que além de todas as implicações anteriores faz com que o condutor seja encaminhado à delegacia onde será autuado pelo artigo 306 do CTB (crime de trânsito). A pena é de detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. Se tem dinheiro paga a fiança e vai curtir a ressaca em casa. Se não tem, vai para o presídio.

Vamos e convenhamos: a pessoa alcoolizada em quaisquer outras situações já fica chata prá caramba, mas quando assume o volante ou o guidom da moto coloca a si própria e à todos nós em risco e deixa aquela sensação de quem será a próxima vítima. Quem dera tivesse blitz todos os dias porque todos os dias, independente do horário, aqueles que acreditam na impunidade desafiam as leis de trânsito e do bom senso.

Pode até ser que aqueles que sofram da síndrome do desmemoriado, de Roberto Justus, do patrãozinho e da patroinha, de pagador de impostos, do influente Todo Poderoso e do injustiçado continuem tentando intimidar e ameaçar as pessoas. Mas, já sabem que o famoso “carteiraço” assim que é parado em blitz não vai funcionar. O que funciona mesmo é dirigir sóbrio. Inclusive nas atitudes.



## CARTAS

## SEMANA

É uma mentira essa Semana Nacional do Trânsito. Um grupo de pessoas lutando pelo bem maior do país e as autoridades não mostram nada de concreto para acreditarmos em um futuro melhor. Vejo o Monatran lutando por essa causa, mas é quase um grito sozinho em meio à barulheira do mundo social. Chega de hipocrisia!

**César Silveira – Porto Alegre/RS**

## HILBERT

Inteligente da parte do Detran de SP em usar um deslize do Rodrigo Hilbert para conscientizar a população. Usaram de humor e até a brincadeira “alguém pare o Rodrigo Hilbert” para lembrar que celular e direção não têm nada a ver. Às vezes pensamos que uma mensagem ou uma ligação não terá problema. Mas um dia pode ter.

**Lurdes Bernadete – Brasília/DF**

## EUA

Doutor José Roberto, eu também li esse relato na internet. Bonito ver que nos Estados Unidos a preocupação social sobrepõe os interesses financeiros ou políticos. Aqui no Brasil o problema está no brasileiro. Em nós. É do nosso DNA, um povo que rouba, sonega, aumenta o valor da gasolina na necessidade e vota leis para ajudar comparsas. A culpa é nossa pelo Brasil estar aqui. Quero um dia sair daqui.

**Clóvis Cunha – Rio de Janeiro/RJ**

## MAPS

Legalzinho esse aplicativo do Google. Às vezes é tão difícil conseguir uma vaga para estacionar. No centro mesmo é quase impossível. Só de gente que trabalha no local já lota, imagina para pessoas como eu que vão esporadicamente. O jeito é apelar para o aplicativo ou pegar um transporte público.

**Amanda Teixeira – São Paulo/SP**

## CALÇADO

Impressionado com o caso do carro que despencou do viaduto por causa do calçado. Uma bobeira que custou duas vidas. Quantas vezes já usei calçados inadequados. A matéria na edição anterior me ajudou a ter uma melhor noção do que é perigoso e o que não é. Obrigado pela dica!

**Leandro Silva – Curitiba/PR**

## SEMINÁRIO

Gente, eu vejo tanto congresso, encontro e seminário sobre trânsito que dá a impressão que o Brasil tem melhorado. Mas nada dessas reuniões irão ter resultado se nossas autoridades (todos) não fizerem a parte deles. Aliás, ano que vem tem eleição, vou votar pensando em alguém que possa mudar a atual situação.

**José Amadeu – Brasília/DF**

## CNH DIGITAL

Pra que liberar uma versão demonstrativa se não serve para nada? Esse aplicativo que oferecia a Carteira Nacional de Habilitação foi uma piada. A pessoa só podia ver uma CNH ilustrativa. Espero que em fevereiro tenha

realmente a versão final, agora com minha cara na foto. Perda de tempo essa versão demonstrativa.

**Manoel Souza – Joinville/SC**

## MOTO

O articulista Ildo Rosa falou uma coisa que eu concordo há muito tempo. A carnificina da motocicleta no transporte individual. É um crime colocar um veículo tão sensível perto de outros meios de locomoção. Além da imprudência dos motociclistas. É gente buzinando, passando pelo meio e no final uma tragédia. Que triste realidade.

**Hellen Orfino – E-mail**

## OLHO

Interessante essa matéria sobre essa doença e o trânsito. Eu nem conhecia essa ceratocone, mas é importante divulgar porque nossos jovens são o futuro do país e devem ter um cuidado redobrado. É bom também saber que existe um tratamento paliativo, mas infelizmente a melhor opção é ainda o transplante.

**Cláudio Alencar – Florianópolis/SC**

## REMÉDIO

Já tive problemas com remédios e volante. Uma vez tomei um xarope que me capotou. Quase dormi e foi difícil chegar em casa. Menos mal que não aconteceu alguma tragédia. O cuidado com esses medicamentos é importante. E o mais importante, é ter consciência que não somos super-heróis que aguentamos tudo.

**Raimunda Aparecida – São José/SC**





DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR\*

## COMPORTAMENTOS OPRESSORES NO TRÂNSITO

**É** assustador o que se vê no trânsito hoje em dia. É a máquina sobre rodas virando escudo e arma ao mesmo tempo. Falta educação, gentileza, cordialidade e cidadania. Mas existem alguns comportamentos que assustam, intimidam e geram insegurança a todos nós.

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

O raciocínio, razão, emoção são nulos.

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

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

Álcool e drogas atuam no cérebro

alterando funções cognitivas (atenção, concentração, raciocínio, vigília), motora (reflexos, movimentos coordenados) e sensorial perceptivo (tato, audição, visão).

Tanto um como outro agem depressindo 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)



## Excesso de velocidade é o principal motivo das infrações mais cometidas em 2017

Somente este ano, já foram registradas mais de 13 milhões de infrações por excesso de velocidade nas vias e estradas do Brasil. Em todo o ano de 2016, foram 14,9 milhões de multas aplicadas por esse mesmo motivo. Entre 2010 e 2017, as infrações relacionadas ao excesso de velocidade lideraram o ranking das mais cometidas por motoristas brasileiros.

Outras infrações que estão entre as dez mais cometidas até agosto deste ano estão: dirigir sem cinto de segurança (infração grave, com 284 mil ocorrências); avançar no sinal vermelho (infração gravís-

simas, com 197 mil ocorrências); e estacionar em local não permitido (infração leve, com 130 mil ocorrências).

As multas relativas a cada infração são definidas de acordo com a gravidade do ato: as gravíssimas são punidas com multa no valor de R\$ 293,47 e as graves, com multa no valor de R\$ 195,23. Para as infrações médias, a multa é de R\$ 130,16, e para as leves, de R\$ 88,38.

A primeira diz respeito a velocidades até 20% maiores que o limite permitido (infração média), e a segunda, a velocidades entre 20% e 50% maiores (infração grave).

### RODOVIAS FEDERAIS

De acordo com a Polícia Rodoviária Federal (PRF), no primeiro semestre deste ano foram registrados 8.930 acidentes graves em rodovias federais. Acidentes graves são aqueles que resultam em pelo menos um ferido grave ou um óbito. Esses acidentes resultaram em mais de 41 mil feridos e 3.060 óbitos.

O número de óbitos em rodovias federais caiu 6,8% em 2016, na relação com o ano anterior. Da mesma forma, o número de acidentes graves reduziu 3,9% na comparação com os índices de 2015. Em 2016, ocorreram quase

21 mil acidentes graves em rodovias federais, e no período anterior, esse número foi superior a 21,8 mil.

O número geral de acidentes – com ilesos, feridos leves ou graves – diminuiu 21%: em 2015, foram registradas 122 mil colisões de veículos e, em 2016, este número caiu para 96,2 mil.

### REDUÇÃO DOS ACIDENTES

O governo federal coordena algumas ações, programas e projetos de diversas áreas voltados à educação, conscientização e prevenção de mortes e outros danos causados pelos acidentes de trânsito.

SERVIÇOS ESPECIAIS DE ENGENHARIA POR ATIVIDADE / CONSTRUCTION SERVICES BY ACTIVITY			
<b>PROTEÇÃO CONTRA INCÊNDIOS / FIRE PROTECTION</b>			
1	MARKET ENGENHARIA CONSULTORIA E SERVIÇOS DE SOLUÇÕES	SP	12.880
2	ICS ENGENHARIA	SP	12.432
<b>RECUPERAÇÃO DE ESTRUTURAS / REPAIR OF STRUCTURES</b>			
1	CONCREJATO SERVIÇOS ESPECIAIS DE ENGENHARIA	SP	131.103
2	RETECH SERVIÇOS ESPECIAIS DE ENGENHARIA	MG	13.538
3	TEPRON ENGENHARIA	PI	8.324
<b>RESÍDUOS SÓLIDOS / WASTE MANAGEMENT</b>			
1	TECUBUS AMBIENTAL	SP	872.192
2	LOGÍSTICA AMBIENTAL DE SP	SP	126.178
3	VITAL ENGENHARIA AMBIENTAL	PI	408.194
4	SÃO LUIS ENGENHARIA AMBIENTAL	MA	112.417
<b>RETOFIT / RETROFIT</b>			
1	MARKET ENGENHARIA	ES	182.192
2	GEUNDAPEC GEUNDADES E SERVIÇOS TÉCNICOS	SP	16.897
3	PERMAN BRASK	MS	10.032

# QUALIDADE

## Reconhecida mais uma vez

Pelo segundo ano consecutivo, a **Concrejato** conquistou o primeiro lugar no ranking das 500 Grandes da Construção, pela revista O Empreiteiro, na categoria **Recuperação de Estruturas**.

Nesta edição 2017, a Concrejato também avançou do 15º para o 11º lugar na categoria **Serviços Especiais de Engenharia**.

Quatro décadas de uma engenharia de alto nível, implementando projetos de obras industriais, recuperação/reforço de estruturas, restauro de bens históricos, retrofit e obras especiais, e também de obras de manutenção.



# CONCREJATO

ENGENHARIA

[concrejato.com.br](http://concrejato.com.br)