

Obra de  
restauração da  
ponte Hercílio  
Luz vira símbolo  
nacional do atraso

PÁGINA 16

# TRÂNSITO



GELSON MERÍSIO



COMANDANTE MOISÉS

## O que pensam os candidatos que foram para o 2º turno

*Quais as propostas dos candidatos ao Governo do Estado para o trânsito em Santa Catarina? Nas páginas 8 e 9, Gelson Merísio e o Comandante Moisés, que disputam no dia 28 a preferência dos catarinenses, respondem a sete questionamentos formulados pelo Jornal O Monatran. Confira e vamos aguardar para ver se as promessas serão cumpridas.*

## EDITORIAL

## Promessas

**E**stamos a poucos dias da definição do futuro governador de Santa Catarina. Localizado no centro da região Sul do país, o Estado não está entre os maiores quando considerada a área territorial, mas é o 11º em população e chega ao 9º de maior povoamento, com 295 municípios.

Os índices sociais de Santa Catarina estão entre os mais altos do país e da América do Sul. Tem o mais elevado índice de expectativa de vida do país (empatando com o Distrito Federal), a menor taxa de mortalidade infantil e também é a unidade federativa com a mais baixa desigualdade econômica e analfabetismo do Brasil.

O Estado ainda possui o sexto mais alto PIB do país, com uma economia variada e

com fortes afinidades à industrialização. Importante polo de exportação e de consumo, é uma das unidades federativas que mais expandem na economia brasileira e que responde por 4% do produto interno bruto do país.

Todavia, quando o assunto é trânsito, o estado catarinense figura entre os piores índices do Brasil. Segundo pesquisa divulgada recentemente pela Confederação Nacional do Transporte (CNT), Santa Catarina é o segundo Estado com mais registros de acidentes de trânsito com vítimas nas rodovias federais, atrás apenas de Minas Gerais. Estradas sem manutenção, falta de sinalização adequada, obras, baixo efetivo de policiais e formação inadequada são apontados como os principais causadores de acidentes

nas estradas federais que cortam o Estado.

Só no ano passado, foram 7.017 acidentes com vítimas nas rodovias federais de SC e mais de 79 mil casos na última década, ficando na quinta colocação nacional, entre os trechos mais letais do país. Sendo que a tragédia extrapola as rodovias federais e nos coloca a frente de muitos estados, quando analisado o número de mortes no trânsito em Santa Catarina, que é três vezes superior às causadas por homicídios, chegando ao índice de 30,2 óbitos para cada 100 mil habitantes, contra 12,8, de acordo com o Mapa da Violência

A referida estatística nos coloca na 11ª colocação entre

os 27 Estados do Brasil. Mas quando são calculados os índices apenas da população jovem - de 15 a 29 anos - o território catarinense vai para a nona posição. Só em 2017, foram 1554 mortes por acidentes de transporte terrestre no território catarinense, que também sofre com graves problemas de mobilidade urbana.

Diante de todo este cenário, desde 2010, o Jornal O Monatran tem se preocupado em entrevistar os principais candidatos que participam da disputa eleitoral ao cargo máximo do Executivo Estadual, assim como da capital catarinense, questionando justamente sobre as propostas com relação ao trânsito e à

mobilidade urbana – assuntos tão esquecidos nos debates políticos.

Lamentavelmente, até hoje, percebemos que a maior parte do discurso dos eleitos não passou de promessa de campanha e Santa Catarina, assim como sua capital Florianópolis, continua a padecer nessas questões.

Entretanto, preferimos guardar a esperança de que o futuro governador irá se empenhar, de fato, em cumprir o proposto no período eleitoral e, assim, convidamos você leitor a analisar conosco as propostas declaradas pelos candidatos em prol do nosso trânsito e mobilidade, reproduzidas nas páginas centrais desta edição.

## 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:**

Maria Terezinha Alves

Sergio Carlos Boabaid

Luiz Mario Bratti

Jorge Castro Reis Filho

Francisco José Mattos Mibielli

**Presidente do Conselho Deliberativo**

Alaor Francisco Tissot

**Jornalista Responsável e diagramador:**

Rogério Junkes - Registro Profissional nº 775 - DRT

**Redatora:**

Ellen Bruehmueller - Registro Profissional nº 139/MS - DRT

**Distribuição:** Gratuita

Os artigos e matérias publicados neste jornal são de exclusiva responsabilidade dos autores que os assinam, não refletindo necessariamente o pensamento da direção do MONATRAN ou do editor.

NOTAS E  
FLAGRANTES

Por Ellen Bruehmueller  
[contato@monatran.org.br](mailto:contato@monatran.org.br)

SONHOS  
INTERROMPIDOS

Fotos de uma noiva com vestido de casamento visitando o túmulo de seu noivo no dia em que eles se casariam têm comovido internautas nas redes sociais.

A americana Jessica Padgett tinha marcado seu casamento com Kendall James Murphy para 29 de setembro deste ano. No entanto, Murphy, um bombeiro em Montgomery, estado de Indiana, morreu antes de que pudessem dizer o "sim".

Em novembro do ano passado, Murphy, de 27 anos, não resistiu a um acidente provocado por um colega que dirigia bêbado e bateu em três carros.

A vítima estava saindo de seu carro para ajudar numa ocorrência, quando foi atingido fatalmente.

Para honrar a memória de quem seria seu futuro marido, Jessica visitou o túmulo de Murphy vestida de noiva, e os convidados também foram, para dar apoio.



Transitar em marcas de canalização é infração gravíssima x 3 (R\$ 880,00) – Art. 193 (CTB)

**ALERTA DE MULTA**

Sabia dessa? Já foi autuado pelo art. 193 do CTB e depois se assustou com o valor da multa?

By Márcia Pontes  
Especialista em Trânsito

## ESPAÇO DO PRESIDENTE

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



# Para, que tá feio!



## ASFALTO FRESCO

Cercada pelo deserto e coberta por milhares de quilômetros de asfalto, Los Angeles é um exemplo do efeito da ilha de calor, um fenômeno térmico que ocorre nas regiões urbanas por causa das bolsas de altas temperaturas, um efeito da combinação de cimento, asfalto, telhados escuros e escassez de árvores.

Por esta razão, a cidade decidiu testar o CoolSeal (“selo fresco”, em tradução livre), uma espécie de pintura de cor cinza claro que “refresca” o asfalto, refletindo o calor em vez de acumulá-lo, diminuindo a temperatura entre 8 e 9 graus.



## SANTINHOS

Em Tatuí, no interior de São Paulo, um eleitor registrou o momento exato em que duas mulheres que estavam em uma moto caíram do veículo após passarem por uma rua forrada de santinhos.

De acordo com o morador Gabriel Gregório Vanin, ele estava indo votar na Escola Estadual Lienette Avalone Ribeiro, quando começou a filmar os santinhos espalhados em frente do local. Contudo, durante a gravação, ele acabou flagrando o acidente.

Esperamos que, no segundo turno, os candidatos e seus correligionários tenham mais consciência e respeitem as leis.

**H**á cerca de sete meses, escrevemos um artigo intitulado “Trapalhadas do Contran”. Na ocasião, lamentamos o desserviço à sociedade pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran) ter voltado atrás em duas decisões recém oficializadas, em um mesmo mês, dentre elas a suspensão por 60 dias a Resolução nº 729/18, que estabelece o sistema de Placas de Identificação de Veículos no padrão Mercosul.

De lá para cá, foram tantas idas e vindas, em tantos assuntos, que nos pareceu “chover no molhado” comentar sobre cada passo em falso da entidade, mesmo continuando convictos de que esse “voltar atrás” é muito negativo para quem cumpre as exigências, visto que as indefinições só aumentam a sensação de insegurança jurídica dos cidadãos, fazendo-os desacreditar na legislação vigente.

Todavia, neste mês de outubro, não tivemos como nos calar, depois que uma liminar concedida no dia 11 de outubro, suspendeu provisoriamente a implantação das placas Mercosul no Brasil, que já estavam sendo instaladas no Rio de Janeiro.

Os fundamentos adotados pela desembargadora federal Daniele Maranhão Costa seriam de que não há argumento para transferir para o Denatran o credenciamento das fabricantes de placas, pois pelo Código de Trânsito Brasileiro esta é uma atribuição dos DETRANs e que ainda não haveria a contrapartida de im-

plementação de um sistema de consultas e troca de informações entre os países do Mercosul. Assim, a troca das placas, neste momento, se limitaria a impor novos gastos sem atingir o objetivo inicial proposto.

O mais “curioso” é que a referida liminar foi provocada exatamente por uma Associação de empresas ligadas a produção de placas, que também teve representantes no Grupo de Trabalho nomeado pelo CONTRAN para discutir a elaboração da Resolução nº 733, desmoralizando ainda mais o Conselho.

Por essas e outras, cada vez mais é consolidada uma percepção coletiva de que o trânsito no nosso país não é de ninguém. Cada vez que o cidadão brasileiro assiste estas inconsistências e indecisões na administração pública, todos perdemos. Aumentam as dúvidas, as incertezas e a confiança de que no Brasil, há inteligência, eficiência e políticas definidas na área de trânsito.

Estamos ansiosos para que, em um eventual novo governo, este tipo de situação vergonhosa não volte a ocorrer. Principalmente, porque esperamos que seja criada finalmente uma Secretaria Especial de Trânsito, vinculada diretamente à presidência da República.

Entretanto, enquanto isso, só podemos sugerir ao Contran que pare de tomar decisões, antes de se certificar completamente de sua aplicabilidade. Como diz a sabedoria popular: **“Para, que tá feio!”**

## ACIDENTE EM GASPAR



Um grave acidente, com um carro arrastando uma criança que atravessava a faixa de pedestre no centro de Gaspar, está sendo investigado pela Polícia Militar. O motorista fugiu do local. A trágica ocorrência poderia ser evitada. A faixa de pedestre está totalmente apagada no local do acidente. Aliás, o Ministério Público estadual poderia realizar uma missão de interesse público estadual. Exigir das prefeituras que mantenham as faixas de pedestre em bom estado.

# DNIT divulga avaliação das rodovias federais pavimentadas

Dos 57,2 mil quilômetros de rodovias federais pavimentadas no Brasil, sob administração do DNIT, 33,7 mil (59%) estão em bom estado de conservação, conforme mostra a segunda edição do ICM – Índice de Condição da Manutenção (ICM), divulgada pelo DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes). A pesquisa é feita pelo DNIT com o objetivo de manter uma radiografia atualizada das condições da malha federal e utilizar as informações apuradas na tomada de decisões sobre investimentos como obras de implantação, pavimentação, duplicação e manutenção da malha.

Esta segunda rodada de pesquisa revelou ainda que 18% das rodovias estão em estado regular; 10%, ruim; e 13%, péssimo. No primeiro levantamento, que refletia o estado da malha federal no primeiro trimestre de 2017, 67,5% das rodovias estavam em bom estado; 21%, regular; 7%, ruim; e 5%, péssimo.

O ICM 2018 está disponível no site do DNIT. Neste índice não são incluídas as rodovias federais concedidas.

## ORÇAMENTO CAI

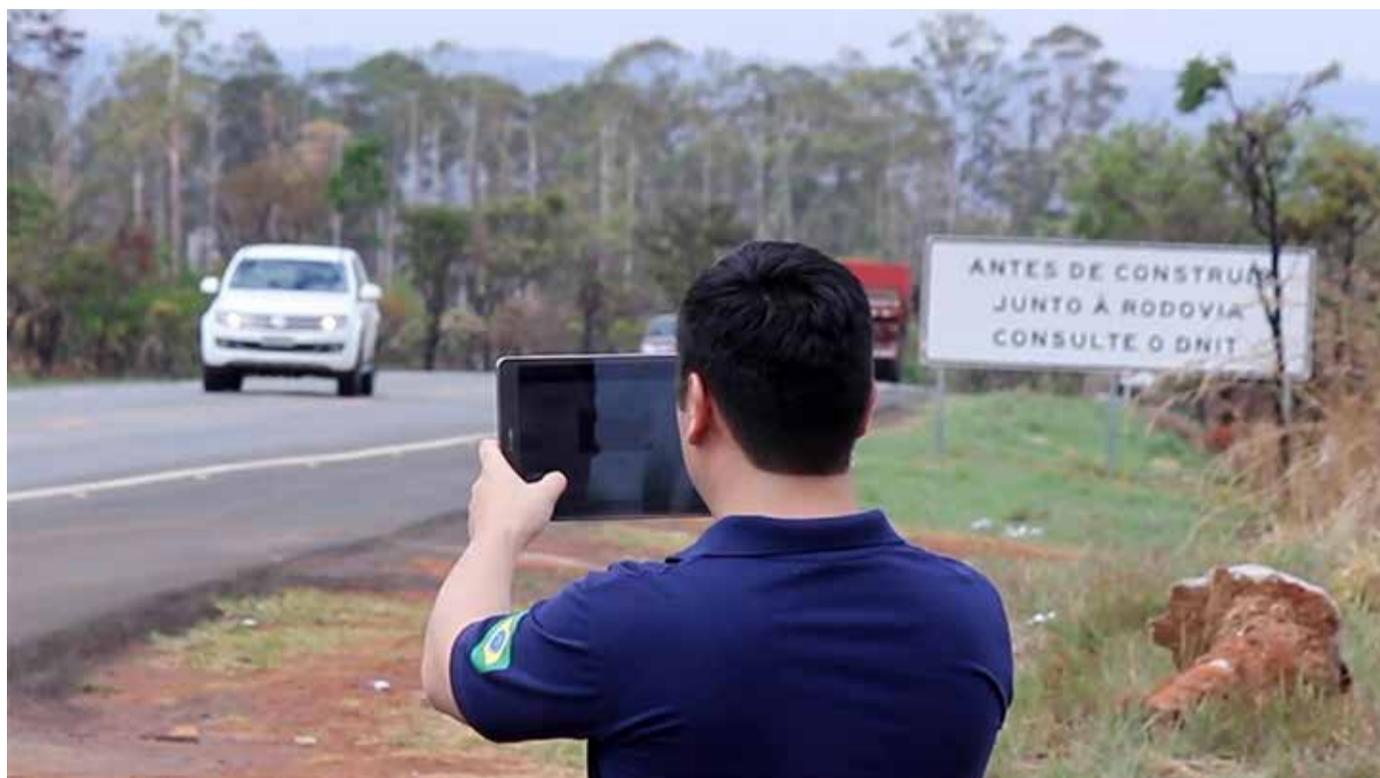
Os dados mostram queda na qualidade da malha. A queda coincide com a diminuição dos recursos destinados à infraestrutura rodoviária. Nos últimos quatro anos, a média do orçamento do Ministério dos Transportes para o setor rodoviário caiu 28%, passando de R\$ 9,66 bilhões, entre 2011 e 2014, para R\$ 6,97 bilhões, de 2015 a 2018.

A redução provocou uma variação negativa de 22% nos recursos para manutenção e conservação das rodovias no comparativo entre esses dois períodos citados. No entanto, nos últimos quatro anos, o ministério tem direcionado mais da metade do seu orçamento (54%, em média) para a manutenção da malha federal.

“Apesar do contingenciamento, garantimos os investimentos para a conservação e manutenção da malha, o que é prioritário para evitar a degradação do patrimônio público e também para garantir segurança a quem viaja”, afirmou o ministro dos Transportes, Portos e Aviação, Valter Casimiro, informando que este esforço pode ser verificado se comparados os investimentos em manutenção e conservação em 2011 e este ano. Enquanto há oito anos o ministério investia 42,7% de seu orçamento em manutenção e conservação, este ano está investindo 58,5% para o mesmo fim.

## METODOLOGIA

O ICM é obtido a partir da soma do índice do pavimento com o índice



da conservação. O primeiro índice tem peso de 70% na nota final. Se o ICM for menor do que 30, a rodovia é considerada em bom estado de conservação e requer apenas serviços de conserva rotineira. Se for entre 30 e 50, a rodovia está em situação regular e requer serviços de conserva leve. Se for entre 50 e 70, o estado é ruim e requer serviços de conserva pesada. Se o ICM for maior que 70, a rodovia está em estado péssimo e requer intervenção pesada.

Os critérios para avaliação do pavimento consideram a ocorrência e a frequência de defeitos no pavimento, enquanto os critérios para avaliação da conservação analisam a roçada (altura da vegetação), a drenagem (dispositivos superficiais) e a sinalização (elementos verticais e horizontais).

Uma pista em boas condições não tem buracos, com poucas ocorrências de remendos e/ou trincas; tem canteiros centrais e áreas vegetais laterais podadas; e sinalização visível. Por outro lado, uma pista com vários remendos, panelas (cavidades), de sinalização precária e mato alto pode ser considerada ruim ou mesmo péssima.

Para fazer o levantamento, uma equipe técnica do DNIT percorre de cada rodovia da malha federal pavimentada, quilômetro por quilômetro, fazendo um georreferenciamento das estradas por satélite. As rodovias em pista simples são avaliadas em um sentido, considerando as duas faixas. As em pista dupla nos dois sentidos, de forma independente. Depois disso, os dados são registrados no aplicativo criado pela área de engenharia do DNIT para conclusão do levantamento e elaboração do relatório.

## Em Genebra, Diretor do Denatran representa Brasil em Fórum sobre Segura Viária da ONU

O diretor do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), Mauricio Alves, representou o Brasil no Fórum Mundial para Segurança Viária (WP.1), da Organização das Nações Unidas (ONU), que foi realizado em Genebra (Suíça), no fim do mês passado. O objetivo principal do Fórum é servir como guardião dos instrumentos legais da ONU para garantir a harmonização das regras de trânsito. O tema principal deste ano foi a regulamentação dos veículos autônomos.

Segundo o diretor do Denatran, esse é o primeiro ano que o País participa ativamente do evento e tem papel preponderante nas discussões. “Pude apresentar os avanços que estamos implementando no Brasil, a exemplo da Carteira Nacional de Habilitação e do documento do veículo digitais, dispo-

níveis em aplicativo de celular. Também falei do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito, o Pnatrans, e todo o empenho que estamos fazendo para reduzir os acidentes e mortes no trânsito”, destacou.

Participaram também da comitiva brasileira o diretor-geral da Polícia Rodoviária Federal, Renato Antônio Borges Dias, o conselheiro do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), Luís Otávio Miranda, além de outros dois agentes da PRF.

O Fórum Mundial para a Segurança Viária é um órgão intergovernamental permanente no sistema da ONU, focado em desenvolver a segurança viária mediante a adoção de regras uniformes de trânsito. O Brasil faz parte desde Fórum.





JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS\*

## Agora é confiar, cobrar, agir e se preciso mudar!!!

**E** escrevo este Artigo dias antes do segundo turno. O Brasil busca novos rumos, pois diferentes institutos de pesquisa apontam que os eleitores tendem a votar maciçamente em Jair Bolsonaro.

Para analistas políticos e financeiros deve-se somar a esse fato outros resultados eleitorais, como a vitória de um grande número de parlamentares vinculados a chamada nova oposição e os movimentos que se desenvolveram, espontaneamente nas ruas brasileiras desde 2013, em protesto a corrupção.

Importante que se compreenda que essa “montanha” de votos obtidos pela nova oposição representa um repúdio aos 16 anos da nefasta influencia exercida pelo PT e seus aliados na vida nacional. Dezesesseis anos, sim, uma vez que a chapa eleita em 2014 continuou no poder através de seu vice-presidente eleito naquela ocasião.

Necessário deixar bem claro que o apoio maciço a Bolsonaro não significa alinhamento automático às suas convicções. Muito pelo contrário, os brasileiros repudiam toda forma de extremismo, por essa razão a eleição com tom plebiscitário do dia 28 de outubro, se mantido o perfil das pesquisas eleitorais, representará entre outras coisas a condenação do PT e de sua forma de governar.

Mas, se as eleições brasileiras representam, por um lado, uma quebra de paradigmas, de outro se mantem como uma disputa entre egos, dourados com uma roupagem ideológica, mas vazios de comprometimento programático. As propostas de governo - se é que se pode dizer que existem - não passam

de generalidades que se esgotam nos próprios rótulos.

Nenhum dos dois candidatos disse até agora para que veio. São mestres nos ataques e contra-ataques, mas nenhum dos dois foi capaz de definir o que exatamente irão fazer daqui a 60 dias. Parece até que estão assumindo uma lojinha de armarinhos e aviamentos e não um País com a dimensão e complexidade do Brasil. Assim, não seria de todo estranhar que em Brasília, no dia 01 de janeiro de 2018, na entrada da rampa, se estenda uma faixa com os dizeres tão comuns: *sob nova direção*.

É estarrecedor que os candidatos não tenham estabelecido um programa de governo onde os eleitores possam fundamentar seu voto. É o caso, por exemplo do trânsito, que nem de passagem foi citado pelos contentores.

Veja-se a gravidade do que aqui se afirma. Segundo dados disponibilizados pela Organização Mundial da Saúde, OMS, o Brasil registra cerca de 47.000 mortes no trânsito, por ano. Outras 400.000 pessoas ficam com algum tipo de seqüela e esses eventos representam um custo de cerca de R\$ 56 bilhões.

Para a Dra. Julia Greve - médica do Instituto de Ortopedia e Traumatologia da Faculdade de Medicina da USP - os recursos gastos em acidentes de trânsito implicam pesadamente na deterioração do sistema público de saúde, uma vez que a maioria desses eventos acabam sendo cobertos pelo SUS e não com recursos privados, ou por planos de saúde.

O Dr. Dario Birollini, cirurgião do

trauma da Faculdade de Medicina da USP, costuma afirmar que o acidente é uma denominação equivocada por tratar-se, na verdade, não de uma fatalidade, mas de uma doença que pode ser perfeitamente tratada e curada.

O remédio é simples e há dinheiro para isso. Necessário se faz vacinar a população com um programa permanente de conscientização sobre a violência no trânsito. O recurso previsto no Art. 320 do Código de Trânsito vem sendo desviado, sistematicamente, pelos governantes.

Entre 1998 e 2002 período em que se lançou mão dessas medidas, os índices declinaram significativamente. Posteriormente, as mortes voltaram a crescer, entre 2009 e 2016 o total de óbitos saltou de 19 para 23.4 por 100 mil habitantes.

O trânsito é apenas um exemplo, existe muito mais. Espera-se que agora, nos 60 dias que faltam para o início de um novo governo se faça aquilo que não se fez no dia em que alguém pensou em doar parte de sua vida em benefício do Brasil.

A sociedade brasileira está de parabéns por usar com dignidade as redes sociais e dizer à não à corrupção. *Agora é confiar, cobrar, agir e se preciso mudar!!!*

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

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

#### CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

Art. 229. Usar indevidamente no veículo aparelho de alarme ou que produza sons e ruído que perturbem o sossego público, em desacordo com normas fixadas pelo CONTRAN:  
Infração - média;  
Penalidade - multa e apreensão do veículo;  
Medida administrativa - remoção do veículo.





## PESQUISA COMPROVA:

# o uso do celular ao volante já é a terceira causa de mortes no trânsito brasileiro

Uma pesquisa realizada pela Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet) revelou que o uso de celular na direção já é a terceira maior causa de mortes de trânsito no Brasil. Essa combinação só perde em números de fatalidades para o excesso de velocidade e a embriaguez ao volante.

Dados divulgados durante a Semana Nacional de Trânsito mostram que mesmo sabendo do perigo, muitos condutores não deixam de utilizar o celular ao dirigir. Segundo o Registro Nacional de Infrações de Trânsito (Renainf), mantido pelo Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), apenas nos primeiros sete meses deste ano, o número de multas aplicadas a quem usa o celular enquanto dirige já é 33% maior do que em todo o ano passado. De janeiro a julho, segundo o órgão, esse tipo de infração resultou na aplicação de 759,7 mil multas em todo o país.

Ao longo de 2017, as multas impostas pelo uso de celular ao volante somaram um total de 571,6 mil.

A capacidade intelectual do ser humano atualmente está classificada em oito inteligências: a da comunicação, a do raciocínio lógico, a da noção de espaço, a da coordenação motora, a do autoconhecimento e compreensão, a de se relacionar, a de se situar no meio ambiente e a da distinção e interpretação de sons. Para cada tarefa que realizamos utilizamos várias dessas inteligências. A habilidade de dirigir ou pilotar exige do motorista a utilização de todas as oito. “Não são só os olhos que são desviados do trânsito, o pensamento, o foco, a atenção e a concentração são desviadas junto, quando o condutor responde uma mensagem, navega na internet, faz ou recebe uma ligação”, explica Celso Alves Mariano, especialista e diretor do Portal do Trânsito.

No estudo realizado pela Abramet, com

estudantes de direção em um simulador de autoescolas, constatou-se que os motoristas levam, em média, de 8 e 9 segundos para atender a uma chamada telefônica. Caso o motorista esteja dirigindo a uma velocidade de 80 km/h, o tempo é o suficiente para percorrer duas quadras desatento. Já para responder uma mensagem de texto, o tempo é bem maior, a associação calcula que o motorista leve de 20 a 23 segundos. Caso esteja a uma velocidade de 60 km/h, esse é o tempo necessário para percorrer quatro quadras com a atenção dividida entre o tráfego e o celular.

Para Mariano, dirigir nessa situação é assumir todos os riscos pelo uso do celular ao volante.

“Embora reconheçam os perigos, todos se acham capazes de usar telefones e smartphones sem comprometer a segurança. Trânsito é compartilhamento, por excelência. E todos, percebemos muito pouco os riscos deste complexo ambiente. Confiamos que temos a capacidade suficiente e vamos fazendo... até que aconteça um grande susto ou um acidente. Daí a ficha cai. Tarde demais para evitar a desgraça. Em tempo, talvez, para uma mudança de comportamento. Mas não dá para ficarmos esperando até que todos tenham uma experiência contundente que os torne mais responsáveis no trânsito”, explica.

### INFRAÇÃO DE TRÂNSITO

O Código de Trânsito Brasileiro prevê dois tipos de autuações relacionadas ao uso do aparelho. Falar ao celular enquanto dirige é infração média, punida com multa de R\$ 130,16 e acréscimo de quatro pontos na habilitação. Já conduzir com apenas uma das mãos por segurar ou manusear o celular é uma infração gravíssima, com multa de R\$ 293,47 e acréscimo de sete pontos no prontuário do motorista.

## Lei de criação do Programa Bicicleta Brasil é sancionada com veto a recursos vindos de multas

Foi publicada no dia 5 de outubro no Diário Oficial da União a Lei 13.724/18, que institui o Programa Bicicleta Brasil (PBB) com o objetivo de incentivar novas alternativas de mobilidade. A Presidência da República, no entanto, vetou a destinação de 15% do valor arrecadado com multas de trânsito ao programa.

O programa propõe a construção de ciclovias, ciclofaixas e faixas compartilhadas; a implantação de alugueis de bicicletas a baixo custo em terminais de transporte coletivo, centros comerciais e locais de grande fluxo; a construção de bicicletários nos terminais de transporte; a instalação de paraciclos ao longo das vias e estacionamentos apropriados; e a realização de campanhas de incentivo ao uso da bicicleta.

A iniciativa partiu de projeto de lei (PL 6474/09) do deputado Jaime Martins (PROS-MG). Para ele, é preciso incentivar o uso da bicicleta como meio de transporte preferencial nas cidades.

### APOIO

Durante sua tramitação no Congresso, o Programa Bicicleta Brasil teve o apoio oficial da União dos Ciclistas do Brasil (UCB) e da Confederação Nacional dos Municípios (CNM). Para essas entidades, o reforço ao uso das bicicletas poderá trazer importantes benefícios econômicos e sociais ao país.

O programa irá receber recursos da Cide-Combustíveis (com percentual a ser definido em regulamento), dos governos federal, estadual e municí-

pal, de doações de organismos de cooperação internacionais e nacionais, de empresas e até de pessoas físicas.

### Vetos

Depois de consulta aos Ministérios das Cidades e do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão, foi vetada a destinação ao Programa de 15% dos recursos arrecadados com multas de trânsito. O valor total arrecadado com as multas gira em torno de R\$ 9 bilhões por ano – portanto, seria R\$ 1,3 bilhão por ano destinado ao programa.

Na explicação para o veto, o governo argumenta que a destinação poderia “acarretar o enfraquecimento dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, pois compromete os valores destinados a cobrir os custos e despesas com rotinas e procedimentos relativos à autuação das infrações, podendo acarretar insuficiência de fiscalização e consequente sensação de impunidade”.

O texto diz ainda que a Emenda Constitucional 93, de 2016, prorrogou a desvinculação de receitas da União, estados, Distrito Federal e municípios – afetando os valores arrecadados e transferidos em decorrência das multas de trânsito.

Foi vetada também a exigência de divulgação mensal por parte dos órgãos de trânsito do total de receitas arrecadadas com multas. Essa divulgação atualmente é anual e feita pela internet. As novas regras entram em vigor daqui a 90 dias.

Rovena Rosa/Ag Brasil





DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR\*

## Ressaca ou veisalgia

**Q**uemos mostrar que após ingestão de maior quantidade de bebida alcoólica, mesmo com a alcoolemia zero não devemos estar na direção veicular ou operar máquinas. O excesso ingerido produzirá alterações orgânicas que comprometerão as funções essenciais para a dirigibilidade e condução da rotina do dia a dia.

O excesso de bebida alcoólica ingerida num dia produz um quadro chamado veisalgia, popularmente conhecido como ressaca, que ocorre 6 a 8 horas após a ingestão, período em que a concentração de álcool no sangue cai à zero passando a apresentar sinais e sintomas da ressaca que pode durar até 24 horas.

O etilômetro (bafômetro) jamais identificaria essa condição avessa à direção veicular e ao trabalho com máquinas, porque o álcool já foi metabolizado e transformado em acetaldeído que por sua vez metabolizado produz acetato, gás carbônico e água. Toda fisiologia fica comprometida. Cérebro, sistema hormonal e circulatório se altera passando a serem percebidos sinais e sintomas que caracterizam a ressaca.

A quantidade e qualidade da bebida alcoólica para produzir efeito e o quadro de ressaca dependem do

sexo (masculino e feminino), fases do ciclo menstrual, uso de medicamento, altura, peso, alimentação, panículo adiposo, metabolismo, idade e hábito.

O álcool é depressor do sistema nervoso central, altera neurotransmissores inibindo-os. Atua produzindo sedação, em consequência reduz mobilidade, memória, julgamento e respiração.

Nesse período com alcoolemia zero, os sintomas comuns encontrados são:

- dor de cabeça
  - alterações visuais e auditivas
- náuseas
  - respostas motoras lentas
- falta de concentração
  - déficit atenção
- boca seca, sede intensa
  - raciocínio prejudicado
- tonteira
  - queda da sensibilidade tátil
- desconforto gastrointestinal
  - diarreia
- cansaço
  - tremores - falta de apetite
- suores
  - sonolência
- ansiedade
  - irritabilidade

Tudo dependerá da quantidade e do teor alcoólico do que foi ingerido. A ressaca é um fenômeno preva-

lente pouco estudado.

A queda do teor de álcool no sangue leva a uma espécie de depressão, desorganizando todo o metabolismo. Ocorre falta de água no organismo.

É importante lembrar que a atenção, concentração, vigília, raciocínio estão rebaixados nessa fase. Mas não é só isso, as respostas motoras também estão comprometidas. A sensibilidade tátil, auditiva e visual está alterada. Tudo isso são necessidades reais para se dirigir um veículo e operar uma máquina. Assumir a direção é colocar em risco a própria vida e de terceiros.

### CONCLUSÃO:

Não tenho dúvida que a chamada ressaca, fenômeno que ocorre horas após grande ingestão de bebida alcoólica, compromete todo o organismo, principalmente o sistema nervoso central. Repercutem nas funções essenciais para o trabalho com atividade de risco, quais sejam, a cognitiva, motora e sensorial perceptiva. Atuar em equipamentos com potencial de risco nessas condições é extremamente perigoso e os sintomas persistem até 26 horas após a ingestão.

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

## Parque Marina Beira-Mar é sancionado

O projeto de lei que autoriza a cessão de uso de área pública para construção de um parque urbano e marina na Avenida Beira-Mar Norte, em Florianópolis, foi sancionado pelo prefeito Gean Loureiro no último dia 26 de setembro, após aprovação na Câmara de Vereadores com 19 votos favoráveis, três abstenções e uma ausência. Dentro de 30 a 45 dias será lançado edital de licitação para escolha da empresa interessada em executar a obra.

“Termos um parque urbano e uma marina gera oportunidades e novos postos de trabalho para a população, qualifica o espaço público e traz giro na economia. Após anos neste embate, estamos felizes com a aprovação sem nenhum voto contra. Ainda temos muito

trabalho pela frente. Daremos sequência aos trâmites para que no ano que vem já tenhamos o início das obras”, afirma o prefeito Gean Loureiro.

O projeto prevê a cessão de uso, por 30 anos prorrogáveis por mais 30, na área entre as Praças Portugal e Sesquicentenário (onde existem dois bolsões de estacionamento), com 123 mil metros quadrados na orla para o parque urbano e 179 mil metros quadrados de espelho d'água privado. A marina será protegida por um quebra-mar e terá píer flutuantes para comportar 624 vagas privadas (de 120 a 40 pés) e 60 vagas públicas (de 40 a 30 pés), além de um píer para embarcações de transporte marítimo.

Todos os investimentos e despesas



para construção, operação e manutenção serão de responsabilidade da empresa concessionária, que terá de obter ainda as licenças ambientais, bem como custos de instalação de aterros, obras de drena-

gem, diques de proteção e obras de modificação do sistema viário, necessárias para a adequação do empreendimento à região. O investimento privado estimado é entre R\$ 65 milhões a R\$ 80 milhões.

**1** A cada ano, tem aumentado o número de mortos e sequelados em decorrência de acidentes nas estradas do país. Quais são as suas propostas para a prevenção de acidentes nas estradas catarinenses?

**R:** Nosso foco é concluir a pavimentação das rodovias estaduais que estão em obras e desenvolver um modelo contínuo de manutenção das estradas. Em outra frente, cobrar junto ao Governo Federal a duplicação de rodovias federais que cortam nosso Estado, especialmente a BR-282, BR-470 e BR-280, além da conclusão do Contorno Viário da Grande Florianópolis. Obra pública precisa ter prazo de conclusão e definição dos aportes anuais. Historicamente, uma das nossas dificuldades é que não há programas para manutenção, ampliação de capacidade e recuperação de rodovias já pavimentadas. Isso é uma deficiência de mais de 20 anos, no planejamento de médio e longo prazo, em parte também por uma base de dados incompleta sobre as obras catarinenses realizadas nas duas últimas décadas. Realizar essa ampliação de forma significativa na mobilidade, acessibilidade e segurança viária do cidadão, irá gerar uma significativa redução nos índices de acidentes e reduz também a perda de carga nas estradas, aumentando nossa produtividade. Resultado claro: maior qualidade de vida para população e aumento da competitividade das empresas catarinenses.

**2** O trânsito na Grande Florianópolis está à beira de entrar em colapso. Quais são suas propostas para a melhoria da mobilidade na região?

**R:** Precisamos defender nossas virtudes: um Estado empreendedor, eficiente e com vocação para exportar. Temos muitos bons indicadores e que nos ajudarão a superar nossos problemas. A solução para o tráfego intenso em Florianópolis não é simples, assim como não é para o trânsito em Joinville, Itajaí, Chapecó, Criciúma, Blumenau e outras grandes cidades catarinenses. Parte de uma lógica de planejar e oferecer opções para o transporte. Hoje, quase metade dos deslocamentos na região da Grande Florianópolis é feito por transporte individual, muitas vezes uma única pessoa por carro. Melhorar o transporte coletivo será apenas um primeiro passo. O Estado precisa ser um parceiro dos municípios na execução de ações e eu acredito que um caminho é o fortalecimento das associações de municípios, para que haja a discussão de ações conjuntas ao invés de vários sistemas desconectados de cada prefeitura.

**3** Qual sua opinião sobre a transformação do Detran-SC em uma autarquia? Dando mais autonomia para a entidade, visto que vários Estados do país já caminharam nesta direção.

**R:** Se tem uma coisa atrasada em Santa Catarina é o Detran. Para resolver qualquer problema, é preciso ir ao local pessoalmente. Em outros Estados, você pode solicitar a segunda via da carteira de identidade ou de motorista on-line, por exemplo. E aqui não. Vamos tirar o Detran da "Idade da Pedra" e implantar o Detran Digital. O cidadão espera, quer e merece um serviço ágil e de qualidade, o que passa pelo investimento em tecnologia. Hoje é possível resolver praticamente tudo pela internet e não há razão para ser diferente em Santa Catarina. E, nos casos onde o atendimento presencial se faz indispensável, é preciso melhorar esse processo. São essas as prioridades do cidadão e tem de ser essas também as prioridades do Governo do Estado.

**4** A tão sonhada conclusão da reforma da Ponte Hercílio Luz parece ser inevitável para o próximo governo. Se eleito, como o senhor pretende lidar com esta questão e quais são seus planos para a utilização

da "nova" ligação?

**R:** Não teria iniciado a obra na Ponte Hercílio Luz, mas o Estado já investiu três centenas de milhões de reais neste projeto e agora temos que concluí-lo, e no menor tempo possível. A demora só aumenta o custo final. O destino tem que ser dado pelos especialistas de trânsito, com um estudo da mobilidade de Florianópolis. A decisão precisa ser técnica e ter o apoio da sociedade.

**5** A falta de manutenção das pontes Colombo Salles e Pedro Ivo Campos tem preocupado os moradores da Grande Florianópolis, especialmente depois da tragédia ocorrida na Itália. Por outro lado, o DEINFRA parece não estar dando a devida atenção ao problema. Que resposta o senhor pretende dar à população com relação a este assunto?

**R:** Houve um desmonte histórico da equipe de engenharia do Estado: profissionais qualificados acabaram se aposentando e não houve a renovação do quadro. Eu entendo e defendo que todas as informações de engenharia fiquem centralizadas em uma única estrutura, mesmo que os engenheiros e arquitetos estejam atuando em outras secretarias, que não a Infraestrutura. Essa centralização, recuperação e criação permanente da memória das obras do Estado suprirá a falta de planejamento na recuperação e manutenção, que pode comprometer inclusive a busca de financiamentos internacionais.

**6** Apesar de ter a maior parte da sua área localizada na Ilha de Santa Catarina, nossa capital ainda não tem transporte marítimo. A cada novo governo uma nova promessa de implantação de um projeto adequado que, infelizmente, até hoje, ainda não saiu do papel. Perguntamos: O que o senhor pensa a respeito?

**R:** Não apenas Florianópolis, mas Santa Catarina precisa de uma Política Estadual de Mobilidade Urbana que priorize e incentive o desenvolvimento urbano orientado para o transporte verde e sustentável, em que a base do deslocamento das pessoas seja a pé, seguido pela bicicleta. O transporte coletivo precisa ser eficiente, acessível e informatizado, criando alternativas ao uso do automóvel. Vou propor a unificação das regras logísticas das cidades, definindo horários de restrições de tráfego de cargas, distribuição urbana centralizada e centros de logística, estacionamento rotativo, entre outras medidas e ações. A primeira etapa, no entanto, precisa ser a integração do transporte público da região metropolitana da Grande Florianópolis. É isso que permitirá no futuro os consequentes avanços, como o próprio transporte marítimo.

**7** Qual a importância de Organizações Não-Governamentais na luta por um trânsito mais humano e seguro?

**R:** O voluntariado é a essência do serviço público. É a expressão máxima disso. A conscientização, como as campanhas de educação no trânsito, são apenas uma parte do que pode ser feito. Precisamos também criar caminhos para que a própria sociedade possa fiscalizar, por exemplo, na questão das pequenas infrações de trânsito, na fiscalização cidadã das obras de mobilidade e das obras rodoviárias. A sociedade já faz isso, mas precisa do nosso apoio oficial para aumentarmos e muito a eficiência por meio de aplicativos e canais de comunicação. A tecnologia para isso já existe hoje. Nos falta apenas implementar e trazer um ganho imenso nesse potencial do voluntariado ampliado pela inovação.

2º TU



GELSON MERÍSIO

TRÂNS

COMPRO  
DOS CAN

psd  
Partido Social Democrático

# URNOS



COMANDANTE MOISÉS

# ITÓ



# OMISSO DIDATOS

**1** A cada ano, tem aumentado o número de mortos e sequelados em decorrência de acidentes nas estradas do país. Quais são as suas propostas para a prevenção de acidentes nas estradas catarinenses?

**R:** Inicialmente cabe ressaltar que não há uma política no País que dê um tratamento adequado ao problema do trânsito, sendo que isso acaba por se reproduzir em todas as unidades federativas.

Conforme a doutrina nacional de Defesa Civil, o acidente de trânsito é um desastre antropogênico por somação de efeitos parciais, cuja característica é a repetição frequente. Considerando a extensão dos diversos tipos de malhas viárias e o consequente fracionamento do ente estatal responsável, o que se constata é que o tratamento está muito aquém do socialmente desejado.

A solução do problema como um todo deve ser abordada ao menos em dois aspectos principais, o primeiro passa obrigatoriamente pela educação, onde a formação adequada das pessoas trará resultados a médio e longo prazos. O segundo pode ser dividido em duas partes, onde a primeira de caráter corretivo através da fiscalização e da utilização de campanha informativas. E a segunda através da adequação das estruturas viárias à necessidade de cada local.

**2** O trânsito na Grande Florianópolis está à beira de entrar em colapso. Quais são suas propostas para a melhoria da mobilidade na região?

**R:** Embora a Capital possa ser considerada uma vitrine por abrigar a sede do Governo Estadual, bem como os principais órgãos federais dentre outros, em termos de planejamento temos que considerar a totalidade dos 295 (duzentos e noventa e cinco) municípios catarinenses.

A rigor as cidades têm sido planejadas em função dos veículos, em especial os automóveis. As pessoas são relegadas a um segundo plano, pois cada vez mais áreas são destinadas a aberturas de novas vias e mais áreas de estacionamentos. Onde estão as calçadas adequadas? As ciclovias seguras? Áreas de lazer seguras? Faixas exclusivas para o transporte público? Acostamentos seguros? Enfim, parece que o homem esquece dele próprio.

A solução, ou ao menos a melhoria da mobilidade nas cidades catarinenses, não só a Grande Florianópolis carece do envolvimento da União, Estado e dos municípios, pois tudo começa com educação, se formarmos melhores cidadãos, teremos mais educação, mais compreensão e consequentes soluções.

**3** Qual sua opinião sobre a transformação do Detran-SC em uma autarquia? Dando mais autonomia para a entidade, visto que vários Estados do país já caminharam nesta direção.

**R:** Para uma decisão neste nível devemos antes considerar: Porque manter a situação atual? Há necessidade de promover algum tipo de alteração estrutural ou jurídica? Quais as vantagens e desvantagens? Nos locais onde já houve esta transformação quais foram os resultados?

Assim, após um estudo profundo sobre o tema buscar-se-á fazer o que é melhor para Santa Catarina.

**4** A tão sonhada conclusão da reforma da Ponte Hercílio Luz parece ser inevitável para o próximo governo. Se eleito, como o senhor pretende lidar com esta questão e quais são seus planos para a utilização da “nova” ligação?

**R:** Dado ao estágio que se encontra a reforma da Ponte Hercílio Luz, que dura a mais de três décadas, seria leviandade do poder público estatal não finalizar a obra. No entanto, há de se considerar que a sua melhor integração a malha viária da Capital depende de uma série de obras. Acredito que possibilidades que devem ser consideradas são a exploração turística e o uso preferencial para o transporte público.

**5** A falta de manutenção das pontes Colombo Sales e Pedro Ivo Campo tem preocupado os moradores da Grande Florianópolis, especialmente depois da tragédia ocorrida na Itália. Por outro lado, o DEINFRA parece não estar dando a devida atenção ao problema. Que resposta o senhor pretende dar à população com relação a este assunto?

**R:** A única resposta cabível é a realização de uma avaliação completa do atual estado de conservação das duas estruturas, e a consequente aplicação das ações corretivas para solução dos problemas encontrados.

**6** Apesar de ter a maior parte da sua área localizada na Ilha de Santa Catarina, nossa capital ainda não tem transporte marítimo. A cada novo governo uma nova promessa de implantação de um projeto adequado que, infelizmente, até hoje, ainda não saiu do papel. Perguntamos: O que o senhor pensa a respeito?

**R:** A rigor, toda política de transporte tem sido baseada no transporte rodoviário. O transporte marítimo pode ser uma alternativa viável para atendimento do transporte público de algumas regiões não só da capital. O transporte deve ser encarado dentro de todos os modais disponíveis e de forma complementar e integrativa.

A necessidade de linhas de atendimento exclusivo para o aeroporto do tipo VLT, a ampliação de rodovias que circundem a ilha integralmente, a ampliação de ciclovias de forma a incentivar a redução do uso de veículos, a criação de pistas exclusivas para o transporte público urbano, entre outras são todas alternativas a serem consideradas.

**7** Qual a importância de Organizações Não Governamentais na luta por um trânsito mais humano e seguro?

**R:** Devemos partir do princípio que existem coisas muito importantes para o governo fazer sozinho. Não raramente, instituições governamentais têm uma visão limitada dos problemas e consequentemente das soluções.

Uma Organização Não Governamental – ONG, via de regra nasce da vontade de ajudar a sociedade, não visando lucro financeiro. Essa junção de pessoas em torno de objetivos específicos trazem um complemento às ações governamentais, desta forma são essenciais para vida em sociedade.





## Governador do Rio de Janeiro questiona lei sobre notificação de motoristas infratores no estado

O governador do Rio de Janeiro, Luiz Fernando Pezão, ajuizou a Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 6007, no Supremo Tribunal Federal (STF), para impugnar a Lei estadual 8.019/2018, que estabeleceu prazo para autuação de infrações pelos órgãos de controle de trânsito do estado.



O governador afirma, que ao determinar a notificação no prazo de 30 dias contados da infração (artigo 1º), a forma de arrecadação das multas (artigos 2º e 6º) e a aplicação de multa à entidade de trânsito por suposto descumprimento da lei a ser revertida ao Fundo de Especial de Apoio a Programas de Proteção e Defesa do Consumidor (Feprocon), a lei estadual usurpou competência da União para legislar sobre trânsito.

Segundo o governador, a lei estabelece obrigações e prazos para autarquias e fundações submetidas ao Poder Executivo – Departamento de Trânsito do Estado do Rio de Janeiro (Detran/RJ), Departamento de Transportes Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro (Detro/RJ) e Fundação Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Rio de Janeiro (DER/RJ) – distintos da lei federal (Código de Trânsito Brasileiro). Um dos exemplos citados por Pezão é o prazo para notificação do proprietário do veículo. Enquanto o artigo 281, inciso II, do Código de Trânsito Brasileiro estabelece que o órgão de trânsito tem prazo de 30 dias para a expedição da autuação, e não a efetiva notificação do infrator, a Lei estadual 8.019/2018 dispõe que a notificação deve ser recebida no prazo de 30 dias.

## Juiz nega pedido de prisão preventiva de Pizzolatti e marca julgamento para fevereiro

O juiz Juliano Rafael Bogo, da 1ª Vara Criminal de Blumenau, negou em decisão publicada no dia 16 de outubro o pedido de prisão preventiva do ex-deputado federal João Pizzolatti. A solicitação havia sido feita pelo Ministério Público como parte do processo que o ex-parlamentar responde por tentativa de homicídio em um acidente de trânsito em dezembro de 2017 na rodovia entre Blumenau e Pomerode.

O MP havia pedido a prisão preventiva alegando que o veículo de Pizzolatti continuava recebendo multas de trânsito nos últimos meses e que o ex-deputado estava com o direito de dirigir suspenso. No entanto, o juiz destaca na decisão que “as duas autuações por infração de trânsito



“Se, antes da Lei 8.019/2018, a entrega pelo órgão de trânsito da notificação à empresa responsável pelo envio poderia ser realizada até no 30º dia contado da infração, com a Lei estadual 8.019/18 esse prazo foi drasticamente reduzido para que o proprietário do veículo receba a notificação dentro do prazo de

30 dias contados da infração”, afirma o governador. A ADI ressalta que, se a lei for mantida, os órgãos de trânsito passarão a depender de terceiros para que suas disposições legais sejam efetivamente cumpridas, pois a entrega da notificação ao proprietário do veículo – de modo que esta seja recebida dentro dos 30 dias da infração – foge da competência e do alcance dos órgãos de trânsito.

Outro agravante, segundo Pezão, decorre do fato de que o órgão emissor estará sujeito à multa administrativa caso a notificação ocorra após os 30 dias. “Existe, portanto, evidente invasão, pelo legislador estadual, da competência federal para legislar sobre a matéria nela tratada, uma vez que não poderia o legislador estadual criar procedimento diverso para a notificação e cobrança de multas por infrações de trânsito fora das competências que lhe atribuem o próprio CTB, o que reforça a conclusão de que a lei estadual em comento trata de questão cuja disciplina constitucional foi confiada à lei nacional”, pondera.

Pezão pede a concessão de liminar para suspender a eficácia da lei até que o julgamento do mérito, quando espera que a norma seja declarada inconstitucional. O relator da ação é o ministro Luiz Fux.

juntadas não constituem prova de que o réu conduziu veículo automotor após ter suspensa sua habilitação. Em geral, as notificações de infração de trânsito são lançadas em nome do proprietário do veículo, ainda que outro o condutor”.

O juiz diz, ainda, que a defesa de Pizzolatti apresentou provas que ele passou por uma cirurgia no dia 21 de agosto e, portanto, não tinha como dirigir na data da infração.

Na mesma decisão o juiz também marca para o dia 6 de fevereiro de 2019 a audiência de instrução e julgamento do processo. Testemunhas de Blumenau e de outras cidades serão intimadas para a audiência.

## Empresas consorciadas de transporte coletivo respondem solidariamente por acidente que envolveu uma delas

Empresas integrantes de consórcio de transporte coletivo urbano respondem solidariamente por acidente envolvendo ônibus de propriedade de apenas uma delas. O entendimento é da Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ), que excluiu o consórcio, mas não as consorciadas, do polo passivo de ação indenizatória.

No caso em análise, os recorrentes reclamavam indenização pelos danos sofridos em razão de atropelamento causado por ônibus de empresa consorciada que opera parte do transporte coletivo urbano na cidade do Rio de Janeiro. Eles pleiteavam, no recurso especial, que todas as empresas integrantes do consórcio, além do próprio consórcio, fossem incluídas no rol de legitimados a responder pelo dano.

O Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro (TJRJ) manteve a decisão do juiz de primeiro grau que acolheu a preliminar de ilegitimidade passiva do consórcio e das outras duas empresas consorciadas, entendendo que, devidamente identificada a proprietária do veículo causador do dano, não teria aplicabilidade a teoria da aparência.



No entanto, para a relatora, ministra Nancy Andrighi (foto), há solidariedade entre as sociedades consorciadas em relação às obrigações derivadas de relação de consumo, conforme previsão expressa no artigo 28, parágrafo 3º, do Código de Defesa do Consumidor (CDC), mas “desde que essas obrigações guardem correlação com a esfera de atividade do consórcio”.

“Ademais, impende assinalar que a solidariedade que ora se propugna não impede, de forma alguma, que a consorciada prejudicada por ato praticado por outra participante insurja-se regressivamente contra quem, de fato, causou

o dano, apenas não podendo se eximir do dever de indenizar quando acionada pelo consumidor”, esclareceu a ministra.

### MÁXIMA PROTEÇÃO

Em seu voto, a relatora explicou que, como regra geral, as sociedades consorciadas apenas se obrigam nas condições previstas no respectivo contrato, não havendo presunção de solidariedade, de acordo com o artigo 278 da Lei 6.404/76.

Contudo, a ministra afirmou que essa regra não é absoluta, sendo afastada nas hipóteses em que há interesse preponderante sobre a autonomia patrimonial das integrantes do consórcio. “Em matéria consumerista, a previsão de solidariedade entre as empresas consorciadas justifica-se pela necessidade de se atribuir máxima proteção ao consumidor, mediante o alargamento da base patrimonial hábil a suportar a indenização. Constitui, pois, mecanismo de garantia do consumidor quanto ao ressarcimento dos danos sofridos”, disse.

Ela ressaltou que essa previsão não significa a desconsideração da personalidade jurídica das empresas, mas sim a atribuição de responsabilidade a terceiros em razão do vínculo jurídico mantido com o causador do dano.

### ILEGITIMIDADE DO CONSÓRCIO

A ministra Nancy Andrighi ressaltou que a situação é distinta em relação à legitimidade do consórcio. Segundo ela, a disposição contida no artigo 28 do CDC se restringe a criar hipótese de solidariedade entre as participantes, e não entre estas e o próprio consórcio.

“Observado o princípio geral insculpido no artigo 265 do Código Civil, segundo o qual a solidariedade entre devedores não se presume, resultando ou da lei ou do acordo de vontade das partes, apenas deve ser imputada responsabilidade ao consórcio por obrigação de um de seus participantes quando assim o dispuser o respectivo ato constitutivo, o que não é a hipótese dos autos”, disse a relatora.



## Obrigatório sistema de segurança em carros com vidros elétricos automatizados

Projeto em análise no Senado pode prevenir acidentes causados por vidros elétricos de fechamento automatizado, que não exigem a pressão contínua do botão. O PLS 150/2018 torna obrigatória a presença de proteção antiesmagamento em veículos com vidros elétricos e outros dispositivos, como tetos solares, quando houver fechamento com automação.

O sistema antiesmagamento garante que o vidro do carro pare de subir ao detectar a presença de algo que impeça o fechamento completo. Quando isso acontece, o sentido é invertido, ou seja, o dispositivo volta a abrir a janela automaticamente. A ausência desse tipo de proteção pode levar a acidentes graves e até à morte por estrangulamento, especialmente de crianças.

De acordo com o autor do projeto, senador José Pimentel (PT-CE), a presença desses dispositivos de segurança já é prevista em uma resolução de 2013 do Conselho Nacional de Trânsi-



to (Contran). Os efeitos da resolução, explicou o senador, passaram a valer em 2017, mas algumas empresas têm recorrido à Justiça contra a obrigatoriedade dos dispositivos.

Uma das alegações mais comuns é de que o Contran não tem poder para

editar essas regras. Pimentel afirma que, para preencher essa lacuna, é preciso transformar em lei o conteúdo da resolução, com ajustes no texto para evitar dúvidas de interpretação que pode servir como brechas para o descumprimento da norma.

### ACIDENTES

Ao apresentar o texto, Pimentel afirmou que, nos Estados Unidos, nos últimos 15 anos, mais de 80 crianças foram vítimas desse tipo de acidente. No Brasil, apesar de não haver uma estimativa em números, há vários casos noticiados pela imprensa. Os cinco casos citados pelo senador vitimaram crianças e um adolescente com deficiência.

A proteção contra esmagamento é exigida para vidros, tetos e painéis elétricos com automação para o fechamento, seja por controle remoto ou pela função “one-touch” (toque único) dos botões internos de comando. Vidros com acionamento manual ou com acionamento elétrico que não tenham esse tipo de automação não precisarão da proteção.

O projeto está na Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), onde tem como relator o senador José Agripino (DEM-RN).

## Considerado infração gravíssima omitir doença ao obter ou renovar habilitação

A Câmara dos Deputados analisa proposta que inclui no Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97) a infração de omitir ou negar doença preexistente capaz de alterar o estado de consciência do condutor no ato de obtenção ou renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

A medida consta no Projeto de Lei 10263/18, do deputado Célio Silveira (PSDB-GO). Pelo texto, a infração será considerada gravíssima e será punida com multa, agravada em até dez vezes, a critério da autoridade de trânsito, conforme o risco à segurança; e suspensão do direito de dirigir até que se comprove, por documento hábil, que a doença não compromete a habilidade para conduzir veículos.

Além disso, o projeto prevê, a título de medida administrativa, a remoção do veículo e recolhimento do documento de habilitação até que o condutor apresente documento que comprove a habilidade para condução de veículo automotor. Isso deverá ser feito no prazo máximo de seis meses, e, caso a exigência não seja cumprida, poderá haver cassação da habilitação.

“Não são raros os casos em que os condutores de veículos manipulam as informações solicitadas na obtenção da CNH, com o intuito de adquirirem



Lucio Bernardo Jr. / Câmara dos Deputados

o direito de dirigir, mesmo que essa manipulação possa trazer riscos a sua vida e a de outras pessoas”, justificou o autor do projeto.

Silveira citou caso de motorista invadiu a calçada atropelando várias pessoas no bairro de Copacabana, no Rio de Janeiro (RJ), em janeiro. “No caso, o condutor alegou ter ataques de epilepsia, o que contradiz o questionário assinado por ele em 2015, momento em que pleiteou a renovação de sua carteira nacional de habilitação ao Departamento Estadual de Trânsito do Rio de Janeiro”, disse.

### TRAMITAÇÃO

A proposta será analisada, em caráter conclusivo, pelas comissões de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

## Projeto permite que expedição de CNH, registro e licenciamento de veículos sejam delegados a terceiros

A Câmara dos Deputados analisa proposta que permite aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos estados e do Distrito Federal subdelegar para pessoa física de natureza pública ou privada as atividades relativas à permissão para dirigir, à carteira nacional de habilitação e aos certificados de registro de veículos e de licenciamento anual.

A medida consta no Projeto de Lei 9821/18, apresentado pelo deputado Ronaldo Benedet (MDB-SC), que altera o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97). Conforme o texto, a pessoa física deverá estar devidamente credenciada na forma da legislação e normatização de cada unidade federativa.

“A realização de parcerias com a iniciativa privada se mostra uma reconhecida alternativa para a expansão e melhoria da qualidade dos serviços públicos”, justifica o deputado.

### SITUAÇÃO ATUAL

Segundo Benedet, em alguns estados, como Santa Catarina e Bahia, os órgãos de trânsito estaduais valem-se de préstimos de terceiros, por meio de credenciamentos de despachantes documentalistas de trânsito, especialmente para a impressão dos documentos de registro e entrega aos usuários.

“Isso tem se mostrado notoriamente benéfico aos usuários, por permitir a



Cleia Viana/Câmara dos Deputados

criação de uma ampla rede geográfica à disposição do cidadão usuário dos serviços, sem sobrecarregar os orçamentos públicos”, disse. “Entretanto, a falta de previsão legal expressa de subdelegação tem gerado insegurança quanto à sua continuidade”, completou.

Pelo texto, competirá aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos estados e do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição, criar e manter atualizado cadastro de despachantes documentalistas que atuem na área de trânsito, devidamente credenciados.

### TRAMITAÇÃO

A proposta será analisada, em caráter conclusivo, pelas comissões de Trabalho, de Administração e Serviço Público; de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

# Veja como funciona o Isofix que já é item obrigatório nos veículos novos produzidos no Brasil

Desde janeiro de 2018, todos os novos projetos de automóveis, caminhonetes e utilitários, produzidos no Brasil ou importados devem possuir os sistemas de fixação Isofix. Essa é uma determinação da Resolução 518 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran). Ainda de acordo com a norma, em 2020 a medida valerá para todos os veículos em produção no país.

Para quem não conhece o sistema, o Isofix é considerado mais seguro que o uso do cinto de três pontos na fixação dos assentos, por ser menos suscetível a erros de instalação e não permitir folgas.

Segundo o NHTSA (Administração Nacional de Segurança Rodoviária dos EUA), o uso do dispositivo reduz em até 40% o risco de lesão grave em crianças, em caso de acidente.

De acordo com o Observatório Nacional de Segurança Viária, a palavra ISOFIX pode ser traduzida como Padronização Internacional de Organização de Fixação, cujo objetivo é padronizar e simplificar o encaixe dos dispositivos de retenção (bebê conforto, cadeirinha de criança e booster), garantindo a eficiência do produto. Ele exige pontos de ancoragem específicos, tanto no veículo



quanto na cadeirinha.

O Inmetro certificou as cadeiras Isofix em 2014, mesmo assim, a tarefa de encontrá-las ainda não é fácil, e os preços são mais altos que as que não são adaptadas ao sistema.

De acordo com estudo do Inmetro, o Isofix prende melhor a cadeirinha no carro e, com isso, aumenta a segurança das crianças. O sistema é composto por dois pontos de fixação na base (bebê conforto, cadeirinha e assento de elevação) que se encaixam a dois pontos no veículo, localizados no vão entre o assento

e o encosto do banco traseiro. Um terceiro ponto no carro se liga a uma espécie de gancho da cadeirinha, evitando que o dispositivo se movimente. Esse ponto pode estar no assoalho, na parte de trás do encosto ou na lateral do carro (na mesma área de onde saem os cintos de segurança).

Testes realizados na Europa demonstram que os dispositivos fixados com ISOFIX reduzem o deslocamento dos dispositivos para transporte de crianças. Há um menor deslocamento do pescoço, ombros e coluna cervical, re-

duzindo as lesões nas crianças transportadas dessa forma.

Em seu site, a ONG Criança Segura diz que o Isofix já foi adotado por alguns fabricantes de veículos em diversos países. Ele facilita a instalação das cadeirinhas e garante muita segurança para as crianças. “Infelizmente, ele ainda é pouco usado no Brasil”, finaliza a ONG.

De acordo com os testes, os dispositivos fixados com ISOFIX tiveram eficácia de 96% de encaixe correto, contra 30% dos dispositivos fixados com cinto de segurança.

## 6 hábitos que te tornam um mau motorista

Neste artigo você conhecerá 6 hábitos que te tornam um mau motorista, e poderá começar a evitá-los, tornando-se um melhor condutor. Veja quais são esses hábitos

### 1. SEGURAR DE MANEIRA ERRADA O VOLANTE

Algumas pessoas adquirem o hábito de dirigir com uma mão só, ou pior, dirigir com as duas mãos no volante, muito próximas uma da outra. Se você faz isso, pare imediatamente.

Primeiro porque dirigir com uma mão só no volante é considerado infração de grau médio. Segundo que, ao dirigir com as duas mãos muito próximas, em uma situação emergencial você não conseguirá manter o controle do veículo.

### 2. NÃO USAR A SETA

A indicação luminosa da seta é fundamental no trânsito, afinal, os outros motoristas, ciclistas e pedestres não leem mentes. Logo, se você não usar a seta para indicar que pretende virar em uma rua ou entrar em um estacionamento, pode provocar um grave acidente.



### 3. NÃO RESPEITAR SINAIS DE TRÂNSITO E ULTRAPASSAGENS

Existe um ditado que diz “a pressa é inimiga da perfeição”, no entanto, quando falamos de condução de veículos, a pressa pode ser bem pior que isso. O excesso de velocidade, especialmente na intenção de ultrapassar outros veículos, e o desrespeito pelas sinalizações de trânsito são alguns dos principais motivos de acidentes de trânsito.

### 4. COMER OU USAR O CELULAR ENQUANTO DIRIGE

É compreensível que algumas pessoas tenham rotinas corridas, mas comer ao volante, além de ser infração de trânsito, pode te distrair e fazer com que provoque um acidente. Assim como o uso do celular, que atualmente lidera o ranking de causadores de acidentes veiculares.

### 5. NÃO CALIBRAR OS PNEUS

Apenas maus motoristas não se preocupam com a calibragem correta dos pneus. Circular com os pneus murchos é uma infração de trânsito e pode fazer com que o motorista perca o controle do veículo em uma situação inesperada.

### 6. DIRIGIR RÁPIDO EM SITUAÇÕES ADVERSAS

Você está atrasado para uma reunião e começou a chover muito forte. O correto é que você pare, avise ao escritório que se atrasará e reduza a velocidade do veículo, pois quando você dirige rápido demais em situações adversas, como uma chuva intensa, por exemplo, suas chances de perder o controle do veículo e provocar um acidente são imensas.



Esperamos que essas informações lhe ajudem a iniciar uma condução mais prudente. A conscientização começa com cada um querendo se tornar um motorista melhor para um trânsito livre de acidentes.

## As motos são as principais causadoras de mortes no trânsito. Veja dicas para evitar acidentes!

Apesar de corresponderem a apenas 27% da frota de veículos no Brasil, as motos são as principais causadoras de mortes no trânsito. Dados de 2016, compilados pelo Ministério da Saúde, revelam que dos 37.345 óbitos, 12.036 foram de motociclistas, o que representa 32% do total. O número sofreu uma queda de 4% em comparação com 2012, e ainda causa preocupação entre as autoridades e especialistas. Falta de habilitação, de equipamentos de segurança, uso de forma incorreta e desrespeito entre motoristas e motociclistas são as principais causas dessas mortes, de acordo com o especialista na área de trânsito e transporte, Artur Morais.

“Qualquer acidente de moto, via de regra, é um acidente grave, vai ter alguma seqüela, algo considerável. O grande problema que nós temos, principalmente no interior do País, é o que o motociclista não usa capacete, muita gente pilota com mais três ou até quatro pessoas em uma moto”, afirma.

Outro problema destacado por Artur é a relação agressiva entre motociclistas e motoristas. “É comum ver ciclistas que não respeitam a sinalização por mudança de faixa, por exemplo, e motoristas que não mudam de faixa quando vão ultrapassar uma moto”.

O caminho para mudar essa realidade, na avaliação do especialista, passa pela fiscalização e a educação. “Além das ações do poder público, o motociclista precisa ter consciência

quando estiver pilotando e os motoristas devem respeitar quem está sob duas rodas”, diz.

### Habilitação

O processo de habilitação para motos (categoria A) começa com a abertura do processo em uma clínica habilitada pelo departamento de trânsito do estado. Para iniciar esse processo é preciso ter 18 anos ou mais; saber ler e escrever; ter documento de identidade e Cadastro de Pessoa Física (CPF). Quem cumpre esses requisitos, passa por uma avaliação psicológica, além de realizar exames físicos e mentais. Em seguida, o candidato aprovado nessa etapa faz um curso teórico.

Terminado o curso, é aplicado um exame no qual é preciso acertar 70% das questões. Depois, há um curso de direção em ambiente fechado. Por fim, o candidato passa por um exame de direção em via também em circuito fechado. Para ser aprovado, é preciso não cometer nenhuma falta eliminatória nem atingir mais de 3 pontos nas demais.

### Confira algumas dicas para evitar acidentes com moto:

- Tenha habilitação e habilidade para conduzir uma moto
- Respeite a sinalização de trânsito
- Pratique a direção defensiva
- Utilize vestuário de proteção, como capacete e luvas
- Realize manutenção preventiva na moto
- Não conduza sob o efeito de álcool e outras drogas



## Produção de motocicletas cresce 5,2% em setembro, diz Abraciclo

A produção de motocicletas em setembro foi de 80.690 unidades, crescimento de 5,2% sobre o mesmo mês em 2017. O levantamento foi divulgado no dia 9 de outubro pela Associação Brasileira de Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e similares (Abraciclo) na capital paulista.

No acumulado de janeiro até setembro, a alta na produção foi de 19,2% em relação ao mesmo período do ano passado. Na comparação com agosto, houve redução de 23,4% atribuído, em parte, ao menor número de dias úteis (quatro a menos).

As vendas no atacado tiveram alta de 20,9% em setembro sobre o mesmo mês em 2017. Na comparação com agosto, houve queda de 19,3%. O acumulado de nove meses teve avanço de 18% sobre o mesmo período de 2017.

No varejo, as vendas totalizaram 74.067 unidades em setembro, alta de 11,9% sobre o mesmo mês em 2017. Na comparação com agosto, foi registrada queda de 16,7% e, no acumulado do ano, a comercialização cresceu 8,7% em relação a período similar no ano passado.

Marcos Fermanian, presidente da Abraciclo avalia que o setor tem se beneficiado da expansão do crédito ao consumidor para as vendas no varejo.

O crescimento na produção tem relação com a necessidade de locomoção com baixo consumo de combustível e de baixo custo de manutenção. Fermanian citou a greve dos caminhoneiros e a crise da falta de combustíveis como fatores impulsionadores do mercado.

Apesar desse cenário, segundo o presidente da entidade, nos últimos seis anos, as empresas concessionárias perderam em capacidade. “Além das que fecharam, muitas estão com dificuldades de se recuperar”, disse. Fermanian afirmou que é difícil analisar a conjuntura política com as eleições e que falta clareza de ambos os candidatos à presidência sobre como poderá ocorrer essa recuperação no futuro.

### EXPORTAÇÃO

As empresas associadas à Abraciclo perderam espaço na exportação devido à crise da Argentina, país que responde por 72,4% do volume exportado pelo Brasil. Em setembro, foram enviadas 3.336 unidades ao exterior, redução de 70,2% sobre o mesmo mês em 2017. Em relação a Agosto, houve queda de 55,7%.

A entidade manteve as projeções para o final do ano. A produção deve crescer 11%, as vendas no atacado devem aumentar 10,5% e o varejo está previsto para crescer 7,5%. A exportação, no entanto, sofrerão redução de 2,2%.





## CARTAS

## CAOS

O caos está à beira das nossas vidas através deste trânsito doentio. Um caminhão tombar e isso provocar um engarrafamento durante todo o dia praticamente é desgastante. Ninguém faz nada. Olham, pensam em fazer, mas quando precisam tirar dos cofres públicos, desistem. A mobilidade urbana é um assunto urgente e necessário para as futuras gerações.

**Leonel Inácio – Florianópolis/SC**

## BOMBEIROS

Orgulho desta corporação. Joaçaba foi levada para o mundo através do nosso 11º Batalhão de Bombeiros Militar. A vitória deles é a nossa vitória no Campeonato Mundial de Resgate Veicular. Além de uma premiação, o concurso mostra a capacidade dos nossos profissionais, dando exemplo para todo o mundo. Obrigado bombeiros e que a vitória seja diária em nossas estradas.

**Maria Souza – Joaçaba/SC**

## IMPRUDÊNCIA

A foto divulgada na última edição do jornal do Monatran mostra como as pessoas/pedestres também não colaboram com a mobilidade urbana. Um senhor acabou sendo atropelado na via pública, mesmo tendo um túnel a poucos metros e uma faixa para travessia de pedestre logo em seguida. Isso é comum e o motociclista não teve culpa. Todos nós devemos ser prudentes.

**Oswaldo Martendal – Curitiba/PR**

## LAMBORGUINI

Eu vi a notícia da Lamborghini destruída. A motorista acabou com o carro. Mas também, o que esperar dessa combinação. Uma motorista comum, assim como os milhões de brasileiros nas rodovias, e um carro de alto desempenho. Esses carros são perigosos. Cada acelerada é uma potência no motor. Temos que saber os nossos limites. Menos mal que ninguém se machucou. Eu não tenho coragem de dirigir esses carros.

**Astrid Fontes – Porto Alegre/RS**

## VIA EXPRESSA

Concordo totalmente com o artigo do presidente Roberto Bentes! Essa obra de terceira pista da Via Expressa em Florianópolis não terá eficácia. Só trará mais filas. É preciso uma decisão conjunta para essas ações. Torço para que eu esteja errado e melhore o trânsito. Acredito que para quem sai da ilha irá melhorar um pouco, mas a fila irá parar lá na BR-101, outro enroscado rodoviário.

**Aniele Reis – São José/SC**

## PLACAS

Interessante ver o Estado do Rio de Janeiro a frente de outros Estados na inovação tecnológica. A nova placa padrão do Mercosul trará mais segurança e reduzirá a clonagem de veículos. O que me deixa triste é saber que outros Estados têm demorado para agilizar o processo, sempre muito burocrático. Acho que principalmente os Estados do Sul do país deveriam estar na vanguarda dessa ação já que são vizinhos dos países do Mercosul.

**Lucas Santos – São Paulo/SP**

## ELEIÇÃO

Doutor José Roberto de Souza Dias, lhe escrevo do futuro, véspera do segundo turno. Bolsonaro está na frente e possivelmente irá ganhar as eleições. De maneira esmagadora. A corrupção endêmica, tão bem pontuada pelo senhor, está sangrando desesperada. O candidato não é o Messias do país, apesar do nome, mas acredito que ajudará muito para combater tantos problemas, inclusive o da violência no trânsito.

**Leonir Andrade – Brasília/DF**

## DOENÇA EPIDÊMICA

A doença que assola o trânsito do Brasil realmente é essa doutor Dirceu. A gestão, o planejamento e os projetos são distantes do objetivo da sociedade. As autoridades e a sociedade estão deixando de lado esse assunto, enquanto brasileiros morrem por falta de transporte de qualidade público. Até quando isso irá acontecer?

**Felipe Almeida – Florianópolis/SC**

## CANDIDATOS

Excelentes as entrevistas com os candidatos ao governo na edição anterior. É importante ver quem tem preocupação com essa guerra social e quem não tem. Hoje vivemos com medo de dirigir e cada curva pode ter um problema, ou até uma morte. As entrevistas me ajudaram a escolher em quem devo votar e obrigado ao jornal do Monatran por disponibilizar esse material.

**Derli Bischt – Joinville/SC**



## Início do horário de verão pode aumentar predisposição a acidentes

Algumas pessoas costumam levar algum tempo para se adaptar ao horário de verão, que adianta uma hora nos relógios de algumas regiões do país, e por esse motivo ficam cansadas e com sono devido à mudança que pode afetar o organismo.

Segundo o especialista em trânsito e diretor do Portal, Celso Alves Mariano, esse cansaço pode aumentar a predisposição a acidentes de trânsito e de trabalho. “Com a mudança do horário, aumentam as chances da pessoa ter sonolência, lentidão de raciocínio, perda de memória, ansiedade, baixa autoestima e variações no humor, o que pode influen-

ciar diretamente no ato de dirigir”, explica Mariano.

Ainda de acordo com o especialista, para dirigir com segurança é necessário que o cidadão esteja com todas as suas capacidades de comunicação, de raciocínio lógico, de noção de espaço, da coordenação motora, do autoconhecimento, de compreensão, de se situar no meio ambiente e de distinção e interpretação de sons, ativas e prontas para serem utilizadas. “Estados psicológicos e emocionais alterados, como é o caso do sono, por exemplo, podem afetar diretamente a segurança desse condutor e dos demais envolvidos no trân-

sito”, diz Mariano.

Um estudo realizado no Canadá pela University of British Columbia constatou um aumento de 8% no número de acidentes de trânsito no dia seguinte à implantação do horário de verão. A pesquisa demonstrou que mesmo as pequenas mudanças na quantidade de sono podem causar danos às atividades diárias das pessoas, como dirigir. A alteração na quantidade de luz, segundo a pesquisa, faz com que o cérebro das pessoas acredite que ainda é noite e, portanto, hora de dormir.

Segundo a Organização Mundial de Saúde (OMS), 40% dos brasileiros sofrem

de insônia, um dos distúrbios do sono mais comuns e que é gravemente afetado no período do horário de verão.

Para que o organismo não sofra tanto com essa alteração, a dica é dormir 30 minutos antes do horário habitual, duas noites anteriores ao início do adiantamento do relógio. Para quem não conseguiu se preparar antes, vale, no período noturno, ajustar a luz e a sonoridade do ambiente, diminuir o ritmo das atividades, evitar comidas gordurosas e não deixar a televisão ligada, isso tudo pode ajudar a ter um sono de melhor qualidade.

No geral, o corpo con-

segue se adaptar ao novo horário entre três e sete dias após a troca.

### HISTÓRICO

O horário de verão foi instituído pela primeira vez no Brasil em 1931, sendo que, a partir de 1985, o governo passou a adotar a medida todos os anos. Além do Brasil, ele também é adotado nos países da União Européia (entre março e outubro), nos Estados Unidos, Canadá e México (entre abril e outubro), além da Rússia, Turquia e Cuba. No hemisfério Sul, a medida é adotada entre outubro e março na Austrália, Nova Zelândia e Chile.

## ESPAÇO LIVRE

Rodrigo Vargas de Souza.\*



## Necrópsia veicular

**E**nxerguei pela janela do ônibus dia desses, em frente ao que provavelmente deveria ser uma oficina, aquilo que um dia deve ter sido (um dia) um caminhão. Ou o que restou dele. Junto ao meio fio da via repousava tranquilamente os “restos mortais” do veículo, um enferrujado chassi, que certamente deveria estar há alguns anos ali, pelo menos. E, em uma das extremidades, jazia um velho motor que, à primeira vista, mais parecia um inútil amontoado de ferro. Difícil imaginar que um dia aquele “esqueleto” tenha sustentado um veículo, que aquele velho motor tenha animado e dado forças para movimentar aquelas rodas.

Embora aparentasse ser tão somente um ferro-velho, nada impede que aquele velho motor, com alguma manutenção e ajustes necessários, volte a funcionar. E, assim como o sopro da vida que habita nossas almas, uma simples faísca, gerada pelo girar de uma chave junto à ignição, seria suficiente para dar vida novamente àquela montanha de metal, assim

como um desfibrilador traz de volta à vida o coração que dá suas últimas batidas.

Mas o que é a vida, senão uma breve faísca que insiste em animar uma série de peças de um sistema, interligadas a uma central que gerencia todo esse sistema? Não é o cérebro um mega processador formado de circuitos elétricos que decodifica, interpreta e processa informações para um correto funcionamento desse sistema? Não seria, então, o cérebro um grande computador? E se tirarmos esse computador da tomada, apagando assim a faísca que insistem em animar uma série de peças de um sistema, interligadas a uma central que gerencia todo esse sistema, central essa formada por um mega processador formado de circuitos elétricos que decodifica, interpreta e processa informações para um correto funcionamento desse sistema, não estaríamos matando esse computador?

O famoso filme de ficção científica, O Exterminador do Futuro – A Sal-

vação, termina com a seguinte frase emblemática:

“O que nos torna humanos não é algo que se coloca num chip, ou que se programe... é a força do coração humano... é o que nos diferencia das máquinas.”

No entanto, contraditoriamente no mesmo filme, o protagonista John Connor, vivido por Christian Bale, após ser ferido mortalmente no coração, é salvo justamente pelo transplante do órgão recebido de um ser híbrido, metade humano metade máquina. Em se tratando dos atuais avanços tecnológicos da medicina, onde já são comuns os marca-passos, transplantes de órgãos artificiais e um sem número de outras tecnologias criadas para prolongar a vida humana, esse tipo de cena que não nos causa mais estranhamento. Mas até onde irá o limiar que separa o humano da máquina?

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



## Obra de restauração da ponte Hercílio Luz vira símbolo nacional do atraso

“A reforma da ponte Hercílio Luz tem a idade da Constituição Federal. Em termos de ineficiência é uma espécie de ‘transposição do São Francisco’ da região Sul,” diz Gil Castello Branco, uma das maiores autoridades em fiscalização das contas públicas no país. As palavras do economista e fundador da Associação Contas Abertas mostram que o cartão-postal de Santa Catarina está virando símbolo nacional de atraso. O problema está sendo endossado pela falta de fiscalização dos órgãos responsáveis. Levantamento atualizado junto às entidades de controle mostra que nenhum órgão investiga os contratos atuais.

Na reportagem do ND que detalhou os contratos e aditivos assinados nos últimos quatro anos, o procurador do MPC (Ministério Público de Contas), Diogo Roberto Ringenberg, informou que ainda aguarda posicionamento sobre uma representação enviada em 2015 ao TCE (Tribunal de Contas do Estado). No documento, o representante do MPC recomenda uma tomada de contas especial para investigar os gastos com a ponte diante de “flagrante desperdício de recursos públicos”.

A manifestação do procurador deu pistas sobre a possibilidade de ineficiência de fiscalização dos órgãos de controle. Após pedido da reportagem, o TCE e o MP-SC (Ministério Público de Santa Catarina) revelaram mais detalhes sobre as investigações nos contratos de restauração da ponte Hercílio Luz.

O TCE informou ter sete processos, sendo que quatro foram encerrados. Dos três que estão tramitando, ne-

nhum fiscaliza os contratos em vigor e que somam mais de R\$ 300 milhões. Um deles é a representação enviada pelo MPC em 2015 e que está sem resposta. O outro processo trata de um contrato que foi assinado em 2016 com dispensa de licitação. O terceiro é referente a uma auditoria de 2012, que investiga contratos de 2006/2008 e que teve uma decisão com impacto nos dias de hoje, pois trata das estruturas metálicas que sustentam a ponte e que correm risco de não aguentar até o fim da obra.

No MP-SC também não há investigação sobre os contratos atuais. A 26ª Promotoria de Justiça da Capital informou que possui um inquérito civil em andamento, em fase de apuração, referente ao contrato anterior, que foi encerrado em 2014, e seus aditivos.

Para Castello Branco, a fiscalização dos contratos precisa ocorrer. “Creio que todas as instâncias, incluindo os controles interno, externo e social, o Ministério Público e o MP de Contas junto ao TCE deveriam se unir para identificar os entraves e a eventual responsabilização pelos danos”, diz.

### O que diz o Deinfra

O Deinfra (Departamento Estadual de Infraestrutura) enviou ao ND uma nota oficial sobre o andamento das obras. Os trechos que respondem algumas das respostas enviadas estão publicados aqui.

### Por que a ponte ainda não está pronta?

Para dar prosseguimento às obras foi preciso desatar alguns nós que impediam o avanço dos trabalhos, como

aditivos, orçamento e desapropriações. Essas questões foram solucionadas.

**Os contratos em vigor vencem em março e maio. Esses contratos passarão por aditivos ou a ponte ficará pronta até março?**

Hoje, 71% da obra estão concluídas, com previsão de término para o segundo semestre de 2019. Logo, será preciso adequar os prazos dos contratos que dão suporte para a conclusão da restauração. Merece destaque a vistoria da estrutura de apoio, projetada para cinco anos (2013 – 2018), que está sendo finalizada – a estrutura é fundamental para garantir a segurança da ponte até a nova transferência de carga. A equipe de gestão da obra acompanha com detalhes as evoluções das etapas para permitir a continuidade do planejamento definido inicialmente.

### Quando a ponte Ivo Campos e Colombo Salles serão reformadas?

Em setembro deste ano, foram concluídos os ajustes com o TCE que permitiram o lançamento do edital de supervisão das obras das pontes Colombo Salles e Pedro Ivo Campos. Os envelopes serão abertos no dia 30 de outubro. O Deinfra trabalha com a determinação do governador Eduardo Moreira para que as ações possam ter continuidade imediata no próximo governo.

### Sobre o detalhamento dos contratos e aditivos dos últimos quatro anos.

Todas as informações referentes aos valores, contratos, aditivos e prazos das obras são públicas e estão disponíveis no site do Deinfra e no Portal da Transparência do Estado, podendo ser acessadas por todos os cidadãos.

### ROBERTO A. BENTES DE SÁ



**Espaço do Presidente  
Para, que tá feio!**

PÁGINA 3

### JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



**Agora é confiar, cobrar,  
agir e se preciso mudar!!!**

PÁGINA 5

### DIRCEU RODRIGUES A. JUNIOR



**Ressaca ou veialgia**

PÁGINA 7

### RODRIGO VARGAS DE SOUZA



**Necrópsia veicular**

PÁGINA 15