

ZERO HORA - 27/09/2011

### Todos os motoristas abordados na operação Balada Segura serão submetidos ao bafômetro

Reunidas em um bar no Bairro Cidade Baixa, autoridades do trânsito gaúcho lançaram, na noite desta terça-feira, a segunda etapa da operação Balada Segura em Porto Alegre. Nesta nova fase, todos os motoristas abordados serão submetidos ao bafômetro e, quem não aceitar passar pelo teste, será multado. — Todos os condutores que forem parados serão convidados a fazer o teste. Quem se recusar, será autuado e terá a carteira de habilitação apreendida. Será aberto ainda um processo de suspensão do direito de dirigir — reforçou o diretor-presidente da EPTC, Vanderlei Cappellari.

O lançamento oficial ocorreu na Rua da República, e contou com a presença do vice-governador Beto Grill e do prefeito José Fortunati.

— A semente que foi plantada no primeiro semestre, mostrou um novo ambiente. Existe receptividade da sociedade civil. Esse debate (sobre a violência no trânsito) está presente em todas as rodas de conversa, no bar, nas entidades.

Além do aumento no número de abordagens, será ampliado também o efetivo. A operação Balada Segura é uma parceria entre Detran, Brigada Militar e EPTC.

Confira algumas das principais mudanças e o que continua igual no cerco das autoridades gaúchas à embriaguez ao volante:



#### COMO ERA

1. Apenas os motoristas com suspeita de embriaguez eram submetidos ao bafômetro. Em uma blitz acompanhada por ZH em março, por exemplo, 295 veículos foram fiscalizados, mas apenas 13 exames de álcool foram requisitados
2. A operação era realizada apenas às sextas-feiras e aos sábados.
3. Desde 17 de março, uma resolução do Conselho Estadual de Trânsito determina que quem se recusa ao bafômetro responde administrativamente como se tivesse sido flagrado em embriaguez, isto

é, paga multa de R\$ 957, fica com a carteira recolhida por 24 horas, e o carro retido até apresentação de um condutor habilitado.

4. As barreiras da Balada Segura não tinham uma identidade visual própria, assemelhando-se a uma blitz comum da Brigada Militar, por exemplo.

#### COMO FICA

1. Todo condutor parado na blitz deverá ser submetido ao exame do bafômetro, segundo o Detran gaúcho
  2. As barreiras serão montadas das quartas-feiras até os sábados
  3. Não muda. A recusa em soprar o bafômetro segue sendo punida com a multa, recolhimento da carteira e retenção do veículo até apresentação de condutor em condições legais de guiá-lo
  4. As blitzes terão estrutura específica, como uma tenda para a aplicação do bafômetro, e sinalização própria trazendo o nome "Balada Segura".
- .....

## Tribunal publica sentença que contesta poder de multar da Urbs

**Para Justiça, órgão municipal não tem legitimidade para aplicar sanções de trânsito. Prefeitura contesta acórdão e diz que nada muda**

Em meio à polêmica sobre os efeitos da decisão, o Tribunal de Justiça do Paraná (TJ-PR) publica hoje o acórdão que pôs em xeque a possibilidade de a Urbanização de Curitiba S/A (Urbs) aplicar multas de trânsito. O presidente do TJ-PR, Miguel Kfoury Neto, e o procurador-geral de Justiça, Olympio de Sá Sotto Maior Neto, asseguram que a sentença vale já a partir da publicação em diário oficial e que a Urbs não poderá mais aplicar nenhum tipo de sanção. Já a procuradora-geral de Curitiba, Claudine Camargo Bettes, afirma que a decisão não impede a Urbs de continuar fiscalizando normalmente o trânsito da cidade.

No último dia 16, os 20 desembargadores que formam o Órgão Especial do TJ-PR se reuniram para analisar uma ação direta de inconstitucionalidade (adin) proposta pelo Ministério Público em 1996. Os três argumentos que inviabilizam a ação da Urbs são, na opinião dos desembargadores: o município não pode criar leis sobre trânsito – o que só compete ao governo federal; o poder de fiscalização cabe à polícia e o órgão municipal é uma sociedade de economia mista, uma entidade de direito privado; e somente um órgão público poderia regular o trânsito. A prefeitura de Curitiba é a sócia majoritária da Urbs, com 99,9% das cotas, mas empresas, como bancos, e pessoas físicas formam um grupo com outros 17 sócios.

Multas de trânsito aplicadas por agentes da Diretran, por radares ou por lombadas eletrônicas administrados pela Urbs ou delegados a outras empresas, além de sanções, como guinchamentos, estariam suspensas a partir do momento que a decisão do TJ-PR entrar em vigor. Em tese, a fiscalização do trânsito na cidade passará a ser feita exclusivamente pelo Batalhão de Policiamento de Trânsito (BPTran), da Polícia Militar. A prefeitura ou outro órgão público que for indicado pelo governo municipal pode assumir o poder de fiscalização do tráfego.

### **Urbs não teve o direito de se defender, diz procuradora**

A procuradora-geral de Curitiba, Claudine Camargo Bettes, defende que a decisão dos desembargadores afeta apenas um artigo da Lei Orgânica do Município e alguns decretos, anteriores ao Código de Trânsito Brasileiro, de 1998, e não toda a atuação da Urbs. “O acórdão diz apenas que, se forem aplicadas multas a partir de agora pelo uso incorreto da canaleta exclusiva de ônibus, elas não terão mais valor, porque a normativa que criou essas sanções não respeitava a lei da época”, afirma.

Ela acredita que a decisão fica em suspenso até que a ação transite em julgado – ou seja, saia uma sentença definitiva, após a análise de todos os recursos cabíveis. A procuradora também alega que a Urbs não teve o direito de se defender na ação e que, portanto, não poderia sofrer o efeitos de qualquer decisão judicial.

### **Vulneráveis**

O questionamento sobre a competência de a Urbs autuar motoristas na capital não afrouxa as normas que precisam ser seguidas no trânsito. O advogado Marcelo Araújo relata que, desde o dia 16, quando foram anunciadas as primeiras informações sobre a competência da Urbs para multar, os casos de agressões e desacatos a agentes da Diretran aumentaram. “Eles já sofrem no dia a dia e, quando o trabalho é contestado, ficam ainda mais expostos”, comenta. “Peço que as pessoas respeitem os agentes e as leis de trânsito”, reforça a procuradora.

### **Rotina normal**

A decisão judicial não é em caráter definitivo e a prefeitura ainda pode apresentar recurso. A procuradora-geral de Curitiba, Claudine Camargo Bettes, afirma que os radares continuarão funcionando normalmente hoje, assim como a fiscalização do estacionamento regulamentado (Estar) e todas as demais ações desempenhadas pelos agentes de trânsito não serão alteradas.



O advogado Marcelo Araújo, especialista em direito de trânsito, acredita que o TJ-PR desconsiderou as mudanças promovidas pelo Código de Trânsito Brasileiro, em 1998, ao analisar a ação proposta pelo Ministério Público. Ele defende que, a partir daquele ano, os municípios ganharam o direito de estabelecer leis sobre o funcionamento de trânsito e também adquiriram o poder de polícia.

Sobre o fato de a Urbs ser uma economia mista, ela avalia que o argumento aceito pelo tribunal vale exclusivamente para os aspectos que foram contestados na ação – que são regras específicas, anteriores a 1998, sobre o uso das canaletas exclusivas para ônibus.

## **Decisão não é retroativa, mas pode gerar contestações**

As multas aplicadas antes da publicação do acórdão continuam valendo, segundo a decisão do Tribunal de Justiça do Paraná (TJ-PR). Ou seja, a suspensão do direito de a Urbs autuar passaria a valer somente a partir de hoje. Contudo, o advogado Reginaldo Koga acredita que o fato de os magistrados terem questionado as prerrogativas do órgão municipal de trânsito pode levar vários motoristas que foram multados a acionar a Justiça para contestar as punições.

Outras decisões judiciais recentes conturbam ainda mais esse cenário, criando uma jurisprudência “torta”. Em 2009, o Superior Tribunal de Justiça (STJ) determinou que a BHTrans, órgão municipal de trânsito de Belo Horizonte (MG), não teria o direito de monitorar o trânsito da capital mineira por ser uma entidade de direito privado. Logo depois a BHTrans recuperou o poder de multar até que o caso seja julgado em definitivo, agora no Supremo Tribunal Federal (STF).

Também em 2009, o STJ avaliou que a Companhia Municipal de Trânsito e Urbanização (CMTU), de Londrina, que é uma sociedade de economia mista, tal qual a Urbs, poderia continuar fis-calizando o tráfego na cidade. Já em junho de 2011, a 1.ª Turma Re-cursal do TJ-PR, decidiu que a Urbs não tinha o direito de multar motoristas. A sentença foi suspensa por um recurso e o caso agora está no STF.

.....  
*[Estadão Online](#) – 25/09/11  
Colaboração Marcio Muniz (DF)*

## **Se beber, fuja destas mães**

### ***Fundação criada por mulheres que perderam as filhas não dá trégua a motoristas bêbados nos EUA***

Numa cena do filme *The Player* (1992), de Robert Altman, o personagem do produtor de cinema crasso e cafeinado, vivido por Peter Gallagher, está a caminho de uma reunião dos Alcoólicos Anônimos no seu conversível, enquanto conversa com um colega no estúdio pelo celular. "Eu não sabia que você tinha esse problema", comenta o colega. O produtor responde, rindo, que não é alcoólatra, mas é na reunião do AA que ele encontra gente importante para fazer negócio. Esse diálogo jamais teria sido escrito 20 anos antes. Como também parecem relíquias de outra era as cenas da premiada série *Mad Men*, passada nos anos 60, com personagens que entornam scotch no escritório ao meio-dia enquanto discutem acordos que podem quebrar sua agência de publicidade. A aceitação cultural do alcoolismo como patologia, ou melhor, a redefinição da fronteira entre o hábito social de beber e o uso do álcool como droga, foi um processo que se acentuou na segunda metade do período pós-guerra nos Estados Unidos. Não deve ser coincidência o fato de a mais recente pesquisa epidemiológica sobre alcoolismo no país apontar a 2ª Guerra como um marco do aumento do consumo de álcool entre os americanos.

A pesquisadora Katherine Keyes comenta alguns dos resultados do estudo que acaba de divulgar com dois outros colegas da Escola de Saúde Pública e do Departamento de Psiquiatria da Universidade Colúmbia, em Nova York, neste setembro, que é o Mês da Recuperação do Alcoolismo, nos Estados Unidos. A conclusão que mais chamou a atenção da mídia foi o aumento do alcoolismo entre as mulheres. Keyes diz que, no momento, só pode explicar isso por especulação: elas estão mais integradas no mercado de trabalho e há menos condenação social para a mulher que bebe. Os números da pesquisa mostram que aquelas com maior status profissional têm maior risco de se tornarem alcoólatras.

Keyes explica que sua metodologia examinou grupos que tinham em comum a data de nascimento. O grupo de maior risco é o de jovens que hoje têm de 18 a 28 anos, com grande incidência de binge drinking, ou porre. As pessoas dessa faixa de idade em décadas anteriores bebiam menos. Katherine Keyes admite que as estatísticas de alcoolismo enfrentam o desafio da divulgação voluntária. Mesmo com a promessa de anonimato, as pessoas tendem a admitir um consumo menor do que o real. A prova disso é que as pesquisas feitas por telefone revelam um consumo sempre mais alto do que as feitas na presença do pesquisador.

A criminalização da bebida ao volante se acentuou na década de 80, nos Estados Unidos. Neste ano, o governo federal impôs o mesmo limite legal de consumo, 0,8g de álcool por litro de sangue, em todo o país. Mas as leis e a tolerância variam. Em mais da metade dos 50 Estados americanos, o teste do bafômetro é obrigatório.

No começo de 2010, Ray LaHood, secretário de Transportes do governo Obama, lançou a campanha Foco na Direção, para combater a distração provocada pelo uso de celulares ao volante.



Ele disse que a campanha era baseada na Mothers Against Drunk Driving (*Mães Contra Dirigir Bêbado*), [MADD](#), fundação criada por duas mães cujas(os) filhas(os) foram vítimas de motoristas bêbados e, mais do que qualquer outro grupo, contribuiu para a criminalização e o combate ao consumo de álcool por motoristas.

A MADD está completando 31 anos, com 300 filiais nos Estados Unidos. A organização faz pressão em Washington e nas assembleias legislativas estaduais para a passagem de leis, presta assistência a vítimas e elabora campanhas educacionais - além de botar a boca no mundo quando descobre que um motorista bebem, responsável por um acidente, escapou do juiz com punição leve.

***Na sexta-feira, pela manhã, a nova presidente da MADD, Jan Withers (foto), falou sobre esse cenário antes de cumprir uma agenda apertada que incluiria encontros no Capitólio.***



***Withers assumiu o cargo em julho, depois de 19 anos como voluntária da organização que ela mesma procurou desesperadamente após uma tragédia pessoal: a morte da filha adolescente, provocada por um motorista bêbado.***

Whiters acaba de visitar um laboratório da Escola de Medicina de Harvard, onde viu demonstrações de tecnologias para frear o motorista antes que ele ligue o carro. Uma delas, chamada espectroscopia distante, usa sensores infravermelhos que analisam a expiração. Se o bafo passar do limite legal, a ignição trava.

***Por que sua fundação trocou o nome de Mães contra Motoristas Bêbados para Mães contra Dirigir Bêbado?***

Porque nosso objetivo é alertar para a ação de dirigir alcoolizado. A maioria das pessoas diz: eu não faria isso nunca, os outros é que dirigem bêbados. Mas não é preciso abusar de álcool com frequência. Qualquer um que beber e pegar no volante pode provocar um acidente. Vou lhe dar uma estatística conservadora: nos Estados Unidos, o motorista dirige uma média de 87 vezes alcoolizado até ser flagrado.

***Depois de 31 anos e do trabalho pioneiro do MADD que levou à aprovação de leis em todos os EUA, o papel de uma fundação privada e de cidadãos ainda é relevante?***

É 100% relevante. Ontem eu conversava com uma deputada do Comitê de Apropriações da Câmara, onde estão sendo redigidas propostas para incluir uma nova tecnologia automotiva que impede o carro de ser ligado se o motorista estiver alcoolizado. Ela me disse: o fato de você estar aqui e chegar com sua história pessoal faz toda a diferença entre os deputados.

***E qual é a história pessoal que a senhora leva aonde vai?***

Minha filha, Alyssa, tinha 15 anos, em 1992, quando foi passar a noite na casa de uma colega, nas férias curtas da primavera. Eram três amigas, e dois meninos, do terceiro ano do segundo grau, apareceram. A amiga da Alyssa estava paquerando um deles e pediu aos pais para deixá-las sair de carro. Os garotos, de 17 anos, tinham escondido garrafas de cerveja no mato. Tomaram tudo, os dois. Na volta, a amiga pediu a Alyssa para passar para o banco da frente para que ela pudesse sentar ao lado do menino de que gostava. O garoto no volante, depois fiquei sabendo, achava engraçado assustar os passageiros acelerando. Passou de 160 km por hora, perdeu o controle e o carro bateu na cerca de metal da pista, que arrancou a porta. Minha filha foi arremessada para longe e morreu. Foi a única vítima fatal do acidente.

***Naquele mesmo ano, quando telefonou para a MADD, a senhora procurava o quê?***

Socorro. Parei de trabalhar, não conseguia funcionar, estava inconformada e achei que ia ficar maluca. Nada me interessava. Uma amiga me sugeriu procurar a MADD. Lá, uma pessoa especializada em aconselhar vítimas me atendeu por telefone durante meses. Acho que ela preservou minha sanidade. Comecei a trabalhar como voluntária e 19 anos depois, em julho passado, virei executiva, quando fui nomeada presidente.

***Quais foram os marcos do sucesso do ativismo da MADD?***

As duas fundadoras, Candace Lightner e Cindy Lamb, foram muito efetivas em Washington, nos anos 80. Graças às leis passadas naquela década, o número anual de mortes provocadas por motoristas alcoolizados caiu de 30 mil para 17 mil, em 2005. Nos anos 90, batalhei para reduzir o nível tolerável de 1g para 0,8g, com base em pesquisas que comprovaram a limitação do motorista nessa faixa de consumo de álcool. Mas eu tinha uma convicção pessoal: o rapaz que matou minha filha tinha menos de 0,8 de álcool no sangue.

Hoje, a prevenção é uma frente importante, especialmente entre jovens. No caso deles, é preciso mais do que só falar. Eles têm que ser educados sobre os riscos do consumo de álcool entre menores. Para tanto, fazemos parcerias, como um novo programa com um pesquisador da Penn State University, Robert Turissi, chamado O Poder dos Pais. Não adianta tentar educar os adolescentes se os pais não se envolvem. Pesquisas aqui mostram que 74% dos adolescentes citam os pais como influência no consumo de álcool.

***Como a senhora responde a críticos que consideram a MADD alarmista, quase uma volta aos tempos da Lei Seca?***

Não somos contra quem bebe socialmente, de forma alguma. O nosso foco é na atitude desses motoristas, uma atitude que resultou em 11 mil mortos nos Estados Unidos, em 2009 e pode perfeitamente ser prevenida. O número de feridos pelas ações de motoristas bêbados é muito mais alto, mas isso também é difícil de estabelecer com precisão porque há casos de acidentes em que o fator bebida não é relatado.

***E os que alegam que os motoristas que matam são uma minoria recorrente?***

Só metade das mortes é causada por motoristas bêbados recorrentes. A outra metade é por gente que tem um nível de álcool no sangue entre 0,5 e 0,8. Prevenir as mortes é lidar com toda a população.

***Qual a medida prática que tem se tornado efetiva, na sua experiência?***

É fundamental a decisão ser tomada antes de sair de casa - saber como voltar se a pessoa for beber. Depois de virar alguns copos, nós nos sentimos relaxados, achamos que está tudo bem, insistimos que estamos no controle dos sentidos. É muito frequente as pessoas me contarem que funciona bem a escolha prévia de alguém que não beberá daquele vez justamente porque vai dirigir. O motorista escolhido se sente responsável pela segurança dos demais.

***Quando aprovaram a 'Lei Seca' do Brasil, em 2008, alguns críticos disseram que era radical e paternalista e ignorava o bom senso e a responsabilidade pessoal.***

Aqui nos Estados Unidos foi a mesma coisa. Concordo que educação e responsabilidade pessoal são importantes. Mas elas devem ser paralelas a leis claras, baseadas em ciência disponível, não em emoções.

***A senhora esta confiante em novas tecnologias de detecção que a indústria do automóvel pode adotar para impedir que os motoristas dirijam bêbados?***

Sim. Acabo de visitar um laboratório em Boston e me mostraram duas tecnologias que estão sendo testadas pela Escola de Medicina da Universidade Harvard. Veja bem, nenhuma delas é bafômetro, como os que instalam nos carros de motoristas já condenados por terem dirigido embriagados. Uma é baseada em toque e exclui os outros passageiros. Ao tocar na ignição ou no câmbio, o nível de álcool no sangue é detectado por meio do tecido humano, numa fração de segundo, e o motor não liga. Sabemos que o custo dessas tecnologias pode ser alto, por enquanto. Mas o Insurance Institute for Highway Safety, ligado à indústria de seguros, estima que 8 mil vidas poderiam ser salvas por ano se os carros fossem equipados com uma tecnologia que os impeça de sair do lugar se o motorista estiver calibrado.

.....  
*Divulgação – [Vida Urgente](#) – 28/09/11*

### **Vida Urgente rompe fronteiras e capacita voluntários no México**



A capacidade da Fundação Thiago Gonzaga de mobilizar jovens por uma mudança de cultura rompe fronteiras e chega à América Central.

A equipe do programa Vida Urgente fará sua primeira Capacitação de Voluntários fora do Brasil. Duas turmas serão capacitadas no México entre os dias 30 de setembro e 5 de outubro.

Para formar lideranças jovens nas comunidades locais, serão trabalhados conceitos como cidadania, protagonismo e intervenção social e o papel do terceiro setor na construção de uma sociedade mais humana e segura. Dinâmicas e workshop de realização de ações fazem parte da programação.

Durante os três primeiros dias, jovens da cidade de Guadalajara conhecerão a linguagem e a filosofia do Vida Urgente. Muitos dos participantes já integram instituições engajadas na prevenção de acidentes de trânsito, como a ONG Salvaguarda e o Instituto Jalisciense de la Juventud. No dia 2 de outubro a equipe vai até a cidade de León e terá a presença de integrantes do Instituto Municipal de la juventud, iniciativa que também trabalha a conscientização de jovens.

A ideia de levar o Capacitação de Voluntários para cidades mexicanas nasceu no início de maio, quando a Fundação participou do lançamento da Década Mundial de Ação pela Segurança no Trânsito. “É o reconhecimento da Organização Panamericana de Saúde ao nosso trabalho de mobilização da sociedade para a valorização da vida. Ouso dizer que só com a participação efetiva da juventude conseguiremos reduzir as estatísticas e quem sabe atingir a meta da ONU, de diminuir em 50% as mortes no trânsito em todo o planeta até 2020. A borboleta ganhou o mundo e cada vez mais somos convocados a estimular atitudes cidadãs em vários pontos do globo”, afirma a presidente Diza Gonzaga.

[Folha de SP Online](#) – 28/09/11

### AGU apoia pagamento de benefício do INSS por motorista infrator

**O INSS se prepara para cobrar do motorista infrator os valores que forem gastos com o pagamento de benefícios previdenciários para as vítimas de acidentes.**

O Advogado-Geral da União, Luís Inácio Adams, afirmou nesta quarta-feira que o Estado não pode ser o "segurador universal", por isso a cobrança que o INSS (Instituto Nacional do Seguro Social) quer fazer sobre o motorista infrator é justa.

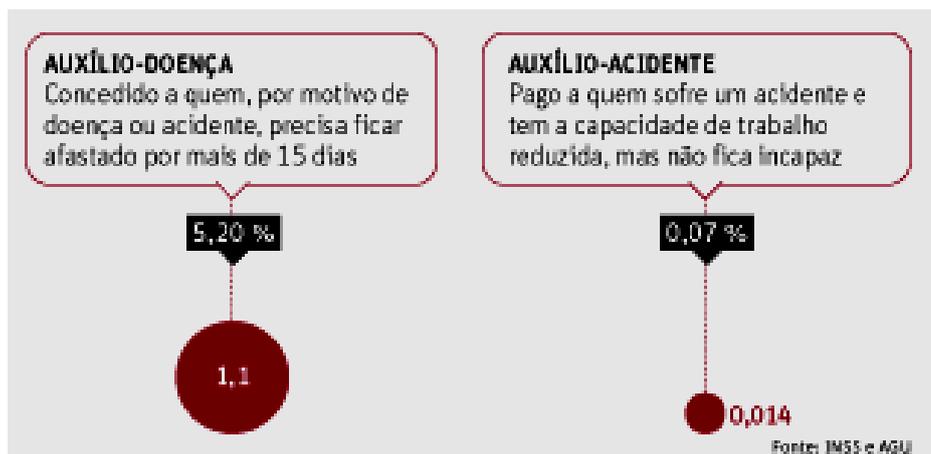
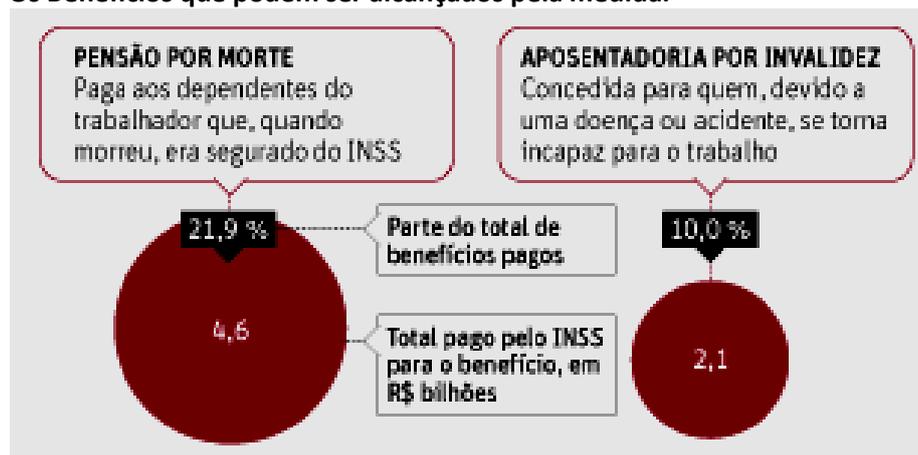
Reportagem da Folha mostrou que a intenção é cobrar os valores que forem gastos com o pagamento de benefícios previdenciários para as vítimas de acidentes, com o intuito do ressarcimento para os cofres públicos dos valores gastos com pensão, auxílio-doença e aposentadoria por invalidez.

"Sou favorável a essa medida. O Estado não pode ser o segurador universal dos danos praticados por particulares. É importante que quando haja dano, tenha a indenização. Não queremos extinguir o seguro, apenas tratar dos gastos do setor público que decorrem de ação particular", disse Adams.

Medidas assim já são tomadas no caso de acidentes de trabalho, quando houve negligência da empresa.

Segundo o procurador Fernando Maciel, coordenador-geral de matéria de benefícios, o objetivo é mais pedagógico do que de ressarcimento dos cofres públicos.

### Os Benefícios que podem ser alcançados pela medida.



Fonte: INSS e AGU

## Bicicleta elétrica: autoescolas desconhecem necessidade de habilitação



### *Mais bicicletas elétricas. Mais confusão.*

*A lei existe, o problema está em como aplicá-la. A Resolução 315 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), publicada em 2009, equipara os veículos cicloelétricos aos ciclomotores.*

*Assim, para pilotar uma dessas bicicletas, seria obrigatória a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) na categoria A ou uma Autorização para Conduzir Ciclomotor (ACC). Mas como tirar uma dessas?*

Segundo o Departamento Estadual de Trânsito (Detran-SP), para conseguir a ACC valem as mesmas regras da habilitação para motos, incluindo exames físicos, psicológicos e práticos. Porém, há um detalhe: as autoescolas, que seriam responsáveis pelas aulas, sequer sabem do que se trata.

“Não sabemos como proceder, ninguém está informado. Nem temos essa bicicleta para as aulas”, afirma a proprietária de uma autoescola na Zona Noroeste, Vera Lúcia Soares.

José Maria Alves, dono de outra autoescola, na Vila Belmiro, diz que chegou a procurar a 16ª Circunscrição Regional de Trânsito (Ciretran) em Santos e “eles não sabiam informar nada”.

A Tribuna entrou em contato com cinco autoescolas na Cidade. Nenhuma sabe explicar o procedimento para se conseguir a autorização.

Se os responsáveis por informar estão desinformados, é possível entender o espanto do mecânico Raphael Santos, dono de uma bicicleta elétrica. “Tá muito confuso isso. Se eu desligar a bateria e pedalar, vão falar o quê?”.

Sócio de uma rede de seis lojas que vendem bicicletas motorizadas na Baixada Santista, Leonardo Santos Miranda entende não ser necessária a habilitação. “Acho que a permissão para conduzir deve ser concedida só em casos de veículos registrados”.

Para o empresário, enquanto os municípios da região não tiverem uma lei que determine o emplacamento, não se pode exigir essa autorização.

Jonathan dos Santos Martins, gerente de uma loja de bicicletas no Embaré, tem a mesma opinião. “As pessoas perguntam se precisa de carta ou licenciamento. Eu falo que não precisa, porque não tem uma lei específica pra isso. Só digo para usar capacete”.

O gerente vende um modelo a R\$ 3.990,00. No manual de instruções, também não há qualquer orientação sobre as exigências do Contran.

Informada da necessidade de mais esclarecimentos, a assessoria de imprensa do Detran-SP, que admite responder pela emissão do ACC, alega ter enviado as dúvidas para o setor de habilitação do órgão. Mas, até o fechamento desta edição, não houve resposta.

Por enquanto, os usuários de bicicletas elétricas sabem que, para o Detran-SP, precisam de permissão para conduzir o veículo. Mas o órgão precisa explicar melhor como fazer isso.

### **Prefeitura**

A confusão também atingiu a Prefeitura de Santos. A Administração Municipal não sabe dizer quem responde sobre a eventualidade de emplacamento e licenciamento de bicicletas elétricas.

A Companhia de Engenharia de Tráfego de Santos (CET) informa aguardar manifestação do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) “sobre a quem caberá a competência do serviço, se ao município ou ao Estado”.

### **PM: Sem retorno**

A Polícia Militar cita ter levado consulta ao Contran quanto à fiscalização de ciclomotores, bicicletas motorizadas e cicloelétricos. A PM aguarda o retorno do órgão.

A corporação informa, ainda que, por enquanto, não exigirá quaisquer documentos do condutor, tendo em vista a inexistência de lei municipal que obrigue o registro e o licenciamento.

A PM ressalta que serão sempre adotadas providências para garantir a segurança no trânsito, coibindo atitudes imprudentes.

---

### Saudita é sentenciada a 10 chibatadas por dirigir

*É a primeira sentença do tipo desde junho, quando dezenas de mulheres foram para as ruas ao volante, em uma série de protestos contra a proibição*



A Corte saudita sentenciou ontem uma mulher a dez chibatadas por dirigir. Shaima Jaistaina desafiou a proibição imposta às mulheres pelo governo.

A decisão veio num momento de celebração para elas - no domingo, o rei Abdullah bin Abdulaziz al-Saud tinha anunciado que as mulheres poderão votar e se candidatar em eleições pela primeira vez desde que a monarquia se instalou no poder, há 88 anos. Além de Shaima, outras dezenas de mulheres respondem na Justiça por dirigir automóveis e algumas delas passaram dias na cadeia.

Esta, no entanto, essa é a primeira vez que uma delas é condenada. A informação foi passada pela ativista Samar Badawi e confirmada pela Anistia Internacional.

Em junho, Shaima, Samar e outras sauditas foram para as ruas à frente do volante e publicaram os vídeos em redes sociais. As imagens ganharam o mundo em um período turbulento no mundo árabe - foi a primavera delas.

Com carteiras de motorista do Egito e Líbano e outra internacional, que usa para dirigir quando viaja à Europa, Najalaa Harriri, de 45 anos e mãe de cinco filhos, foi uma das que desafiaram a monarquia. Nem o apoio do marido convenceu as autoridades a deixá-la seguir. Najalaa foi interrogada no domingo pelo procurador-geral de Justiça, em Jeddah. Segundo seu advogado, Waleed Aboul Khair, ela será julgada dentro de um mês e pode ter o mesmo destino de Shaima.

Para as ativistas, esses julgamentos revelam o abismo entre a imagem que a monarquia saudita quer passar para o mundo e a realidade no país ultraconservador. "A Arábia Saudita tem sempre dois tipos de retórica. Uma para o exterior e outra, mais restritiva, para agradar aos religiosos internamente", diz Aboul Khair.

"Eu estou chocada com o veredito. O rei não merecia isso", disse Sohila Zein el-Abydeen, membro da Sociedade Nacional para Direitos Humanos, entidade do governo, sugerindo que o monarca não tem controle sobre a Justiça. "Como podem as mulheres receberem chibatadas quando a pena máxima para uma infração de trânsito é uma multa? Até as mulheres do Profeta montavam camelos e cavalos, o único meio de transporte da época".

O Grande Mufti, autoridade religiosa local, abençoou a sentença, dizendo que é "para o bem das mulheres". A Arábia Saudita é o único país do mundo que não permite às mulheres dirigir. As que não têm entre US\$ 300 e US\$ 400 por mês para contratar um motorista particular têm de contar com um homem da família para levá-las à escola, ao médico, ao shopping.

#### **Campanha**

A luta das sauditas pelo direito de dirigir dura há pelo menos duas décadas. Em 1990, mais de 40 mulheres desafiaram o governo ao sair nas ruas ao mesmo tempo dirigindo os carros dos pais. Embora não fosse uma proibição legal, elas passaram um dia na cadeia, tiveram seus passaportes confiscados e muitas perderam o emprego, por pressão de autoridades religiosas.

Na época, o rei Abdullah declarou publicamente que chegaria o dia em que as mulheres seriam autorizadas a dirigir. Elas fundaram, então, o Comitê das que Demandam o Direito de Dirigir Carros. Mas, mais de 20 anos depois, esse dia não chegou.

.....