

EDITORIAL

Um ato de amor

Criança tem que obedecer aos mais velhos, ir à escola, comer no horário certo, escovar os dentes e dormir cedo. Criança também tem que usar a cadeirinha de segurança quando é transportada no carro.

Enquanto as primeiras regras estão muito claras na mente dos pais, a última é praticamente ignorada. Crianças soltas no banco de trás do veículo e até mesmo no banco da frente são cenas comuns nas vias públicas, apesar da legislação de trânsito determinar que as crianças menores de dez anos devem ser transportadas no banco de trás, com o cinto de segurança ou cadeirinha.

O que a revista *Detrânsito* discute nesta edição é que mesmo o cinto de segurança não protege a criança no caso de um acidente e que apenas a cadeirinha e os assentos de elevação garantem a vida dos pequenos. Estatísticas e casos reais de acidentes, como o ocorrido no último mês, em Minas Gerais, comprovam o fato.

Mais do que obedecer à legislação, os pais têm que ter a consciência de que transportar o filho sem observar as regras de segurança é colocar a vida da criança em perigo. Já transportar os filhos em cadeirinhas, além de um ato de responsabilidade, é um verdadeiro ato de amor.

Boa leitura!

CAPA

Proteja seu filho!

Cadeirinha evita 70% das mortes de crianças em acidentes de trânsito

No mês passado, o país se comoveu com a história de Julia Amaral de Souza, de cinco meses, a única sobrevivente de um grave acidente que vitimou os seus pais, em Minas Gerais. A vida de Julia só foi salva porque ela estava em uma cadeirinha de segurança no momento do acidente.

O caso de Júlia comprova o que dizem as estatísticas. Cerca de 70% das mortes e 90% das lesões de crianças em acidentes de trânsito poderiam ser evitadas se os pais transportassem os filhos em cadeirinhas ou assentos de elevação. Apesar disso, é comum ver crianças sendo transportadas livremente, sem qualquer tipo de equipamento de segurança.

Uma pesquisa de observação feita em Curitiba pela Organização Não-Governamental Criança Segura, demonstrou que em apenas 10% dos carros com crianças o transporte se fazia adequadamente, em cadeirinhas. “Os pais costumam dizer que dariam a vida pelos filhos mas, na hora de exercitar essa segurança, a cadeirinha não tem importância. Depois que acontece um acidente, não tem mais volta”, alerta a coordenadora da Criança Segura no Paraná, Alessandra França.

Para o diretor geral do Departamento de Trânsito do Paraná (Detran/PR), Coronel David Antônio Pancotti, o fato do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) não especificar o uso da cadeirinha de segurança contribui para o descaso. “A legislação menciona apenas que crianças de até 10 anos devem ser transportadas no banco de trás e utilizar, individualmente, cinto de segurança ou sistema de retenção equivalente. Com isso, a decisão de transportar a criança na cadeirinha depende da consciência dos pais”, explica.

Mesmo sendo a legislação flexível, ainda são muitos os pais que transportam os filhos no banco da frente ou sem cinto de segurança no banco de trás. Em 2005, 2.908 pessoas foram multadas por transportar crianças sem observar as normas de segurança no Paraná. A infração, prevista no artigo 168 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), é gravíssima, com pena de sete pontos na carteira, multa de R\$ 191,54 e retenção do veículo até sanar irregularidade.

Mais significativos que esses números são as mortes de crianças em acidentes. Segundo o Ministério da Saúde, os acidentes de trânsito são a principal causa de mortes de crianças por causas externas. Cerca de sete mil crianças de zero a 14 anos morrem e outras 40 mil ficam feridas em acidentes de trânsito no país. No Paraná, somente em 2005, 58 crianças de zero a nove anos morreram em acidentes de trânsito e outras 2.401 ficaram feridas.

O cirurgião pediátrico e consultor da Criança Segura, Marcelo Ribas Alves, explica que a chance de sobrevivência de uma criança que é transportada solta no veículo é muito pequena, no caso de um acidente. Ele diz que, em uma colisão, o peso de uma criança é multiplicado por 50. Numa batida a 50 km/h, por exemplo, uma criança com 10 kg (peso de um bebê de um ano) atinge 500 kg. “A criança é ejetada para frente, bate a cabeça e é politraumatizada”. A criança solta também pode ferir os demais ocupantes do veículo devido à força com que é arremessada.

Desculpas - Uma ação educativa realizada pelo Detran/PR e a Sociedade Brasileira de Ortopedia Pediátrica (SBOP), no dia 25 de maio, em Curitiba, conscientizou os pais sobre a importância do uso da cadeirinha e mostrou que, na hora de justificar o transporte dos filhos sem o equipamento de segurança, os pais recorrem a todo tipo de argumento. As alegações vão desde o clássico “eu não sabia” até o protesto dos pequenos, que se recusam a usar a cadeirinha.

Silvane Aparecida Fofano Farah, mãe de Laura, de 8 anos, e tia de Guilherme, de 9 anos, leva as crianças no banco de trás, apenas com o cinto de segurança, e afirma que não sabia da existência do assento de elevação, mais conhecido como *booster*, que é indicado para crianças dessa faixa etária. “Até fiquei surpresa ao saber da existência desse assento de elevação. Sempre levo as crianças no banco de trás, com cinto de segurança, e achava que era o suficiente.”

O cinto, entretanto, não é suficiente para garantir a segurança de crianças com menos de 1,40 m de altura. Para que haja proteção, o cinto deve passar no meio do ombro, no centro do peito e no quadril. Em crianças sem o assento de elevação, o cinto passa pelo início do pescoço, o que pode causar enforcamento em caso de colisão. O cinto de duas pontas também não substitui o uso da cadeirinha, pois não passa pelos ossos dos quadris e sim pela barriga da criança, o que pode provocar perfuração do intestino, fratura da coluna e deficiência física.

Há também os pais que reclamam do custo do equipamento. De fato, uma boa cadeirinha não sai por menos de R\$ 400,00. No entanto, é comum ver crianças soltas dentro de carros luxuosos, com equipamentos de som de última geração e pneus caros. “O que falta é cultura”, declara o presidente da Sociedade Brasileira de Ortopedia Pediátrica (SBOP), Edilson Forlin. “O brasileiro não tem a cultura da prevenção e os pais não acham que há problema em transportar o filho sem a cadeirinha”.

Odil Miranda Ribeiro, pai de Alice, de seis anos, é a prova de que o preço da cadeirinha não é o que mais pesa na hora de transportar corretamente os filhos. Proprietário de um Fusca, Ribeiro considera o investimento na cadeirinha uma necessidade. “O custo não é nada comparado com a segurança que a cadeirinha oferece para a minha filha”, afirma.

Disciplina – Há pais que desistem de transportar o filho na cadeirinha quando ele mostra não gostar. O transporte em equipamentos de segurança, entretanto, deve ser visto como uma forma de exercitar a educação da criança e ensiná-la a respeitar as leis de trânsito, para que se torne um bom motorista no futuro. “A

cadeirinha não é uma opção que a criança tem. Ela tem que usar, assim como tem que escovar os dentes e ir para a escola”, comenta Alessandra.

Amanda Norie de Quadros Mattos, de três anos, já aprendeu a lição e, mesmo tão pequena, recusa-se a andar de carro fora da cadeirinha. Isso porque, em um certo dia, o equipamento ficou no carro do avô e, ao parar no semáforo, Amanda foi projetada para frente, bateu a boca no console e machucou-se. “Depois desse dia, ela nunca mais quis ficar sem a cadeirinha e eu percebi o quanto é fácil ela se machucar”, diz a mãe, Hellen de Quadros Mattos. “Se ao parar em um semáforo ela já caiu, no caso de outro carro bater no nosso ela com certeza vai voar e bater a cabeça”.

Legenda: O casal Luiz Gustavo e Hellen Mattos garante a segurança da filha Amanda

Legenda: Silvane Farah, mãe de Laura e tia de Guilherme: desconhecimento

Legenda: Odil Ribeiro e Alice: investimento na cadeirinha é uma necessidade

(BOX)

Uso obrigatório da cadeirinha

Dois mudanças na legislação brasileira vão contribuir para o uso adequado de equipamentos de segurança no transporte das crianças. O Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (Inmetro) regulamenta, até o final deste ano, a norma NBR 14.400, que tornará obrigatória a certificação de cadeiras de segurança fabricadas no Brasil.

Até então, a adesão à norma era voluntária e o Inmetro concedia selos aos fabricantes que se adaptavam a apenas alguns itens de segurança. A partir da regulamentação, as fábricas terão que respeitar todos os itens de segurança.

O Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) também está trabalhando para modificar o artigo 64 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que trata sobre o transporte de crianças. “Nosso objetivo é tornar o uso da cadeirinha obrigatório, especificando, inclusive, qual equipamento deve ser utilizado em cada faixa etária”, explica o diretor geral do Detran/PR, Coronel David Antônio Pancotti.

(BOX)

Um equipamento para cada idade

	Bebê conforto ou conversível	Cadeira de segurança	Assento de elevação “booster”	Cinto de segurança de três pontos
				
Peso e idade	Desde o nascimento até 9 ou 13 Kg, conforme recomendação do fabricante, ou até 1 ano de idade.	De 9 a 18 Kg, aproximadamente de 1 a 4 anos de idade.	De 18 até 36 Kg, aproximadamente de 4 a 10 anos de idade.	Acima de 36 Kg e no mínimo 1,45m de altura aproximadamente 10 anos de idade

Posição	Voltada para o vidro traseiro, com leve inclinação, conforme instruções do fabricante, de costas para o movimento, sempre no banco de trás.	Voltada para frente, na posição vertical, no banco de trás.	No banco traseiro, com cinto de três pontos.	Até 10 anos de idade, no banco traseiro do carro, com cinto de três pontos.
----------------	---	---	--	---

Fonte: Criança Segura – www.criancasegura.org.br

Dicas de Segurança (OBS: NO MESMO BOX!!!)

- Para garantir a segurança da criança, a cadeira deve estar corretamente instalada.
- O cinto de segurança do carro deve passar pelos locais indicados no equipamento e não deve se mover mais que 2 cm para os lados após a fixação.
- Leia atentamente as instruções da cadeira de segurança e o manual do carro.
 - Só compre cadeirinha que tenha o selo de certificação do Inmetro

INFRAÇÕES

O ranking das multas

Veículos com placa do Paraná são os mais multados em outros estados

Os paranaenses são os motoristas que mais cometem infrações quando circulam em outros estados. Do total de 1.316.954 de multas processadas pelo Registro Nacional de Infrações (Renainf), desde sua criação (em janeiro de 2004) a abril deste ano, 296.908 foram cometidas por veículos emplacados no Paraná, o que corresponde a 22,5% do total de autos. Os paranaenses ganham dos veículos licenciados em Minas Gerais (16,6% das multas), São Paulo (15,8%), Santa Catarina (8,6%), Distrito Federal (5,6%) e Rio de Janeiro (4,3%).

O coordenador de Infrações do Detran/PR, Gustavo Fatori, explica que a primeira colocação do Paraná no ranking do Renainf não significa que os paranaenses são mais infratores do que os demais motoristas. Segundo ele, uma parcela significativa dos veículos emplacados no Paraná não circula necessariamente no Estado, pois pertence a locadoras de veículos ou seus proprietários não realizaram a transferência do registro do veículo para o outro estado.

“Existem alguns motivos que tornam vantajoso o licenciamento de veículos no Paraná, como o IPVA mais barato”, explica Fatori. No Paraná, a alíquota do IPVA para veículos de passeio é de 2,5% sobre o valor venal do veículo. Em São Paulo, por exemplo, a alíquota é de 4%. Para veículos de aluguel, o valor do IPVA paranaense cai para 1%. No Paraná, 95.449 veículos são de locadora, ou seja, não circulam necessariamente no Estado.

Em contrapartida, são os veículos de São Paulo que mais cometem infrações em território paranaense. Em 2005, o Detran/PR emitiu 4.117 notificações para veículos licenciados em São Paulo. O segundo lugar no ranking ficou com o estado de Santa Catarina, com 3.021 infrações, e o terceiro com o Rio Grande do Sul (640 infrações). O total de notificações emitidas pelo Detran/PR, no ano passado, para veículos de outros estados foi de 9.441.

“São infrações que antes da criação do Renainf não eram cobradas”, comenta o diretor geral do Departamento de Trânsito do Paraná (Detran/PR), Coronel David Antônio Pancotti. Ele ainda diz que o grande mérito do Renainf não é aumentar a arrecadação dos órgãos de trânsito com as multas, mas acabar com a impunidade nas ruas brasileiras, principalmente daqueles motoristas que abusavam quando estavam em outros estados, porque sabiam que as multas nunca chegariam até eles.

Já estão integrados ao Renainf 18 estados. São eles: Amazonas, Bahia, Ceará, Distrito Federal, Maranhão, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Paraná, Minas Gerais, Goiás, Paraíba, Pernambuco, Pará, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul, Rio Grande do Norte, São Paulo e Sergipe.

(BOX)

Reunião Nacional do Renainf em Curitiba

Representantes dos órgãos de trânsito de todo o País estarão reunidos entre os dias 4 e 5 de julho, em Curitiba, na V Reunião Nacional do Renainf. Durante o encontro, serão apresentados os últimos dados sobre o sistema e a importância da integração de todo o País para que se acabe com a impunidade dos motoristas que cometem infrações e se reduza os acidentes de trânsito.

(ILUSTRAÇÃO – Placas de veículo com o nome dos estados e as infrações ou mapa do Brasil com os valores destacados por estado)

Ranking das multas

Veículos multados fora do estado de origem

(Janeiro de 2004 a abril de 2006)

Paraná – 296.908

Minas Gerais – 219.214

São Paulo – 207.581

Santa Catarina – 113.596

Distrito Federal – 73.540

Fonte: Denatran

DICAS

Preserve a saúde de seu veículo

Alguns cuidados ajudam a reduzir gastos com oficina e combustível

Que uma alimentação saudável e a prática de atividades físicas são importantes para uma vida saudável, isso todo mundo sabe. O quem nem todo mundo sabe é que, para manter a saúde do veículo, também é importante seguir algumas dicas. Simples mudanças de atitudes no volante e o cumprimento dos prazos de revisão e troca de fluídos ajudam a reduzir os gastos em oficina e com combustível.

Na direção, um dos principais cuidados que o motorista deve ter é não deixar o pé na embreagem. A embreagem é só para mudar de marcha e frear. Um hábito muito comum entre motoristas é deixar o carro em primeira ao parar em um sinaleiro. Este costume contribui para uma arrancada rápida, mas é péssimo para a saúde do veículo. “O pé na embreagem com o carro desligado é prejudicial, com ele

ligado é o dobro”, diz o especialista em mecânica de veículos, Ademir Vendramim. “Os motoristas insistem que não deixam o pé na embreagem, mas numa simples volta na quadra mostro a eles como esse é um hábito que muitas vezes nem é percebido”.

Ele explica que manter o pé no pedal reduz o tempo de vida útil das peças pela metade, pois todo o sistema da embreagem fica acionado, provocando seu desgaste e redução da ação. O ideal é deixar o carro em ponto morto e só engatar a primeira no momento que o sinal abrir. A arrancada também não pode ser em alta velocidade ou aos trancos, o que danifica o câmbio, o diferencial e a embreagem do veículo.

Distribuir as marchas conforme o fluxo e a velocidade permitida na via é um dos cuidados que devem ser observados. Dirigir o veículo com marcha reduzida, além de provocar o aquecimento do motor, aumenta o consumo de combustível. O ideal é dirigir em quarta ou quinta. “A quinta marcha pode ser usada tranquilamente numa via plana a 60km/h”, explica Vendramim.

Freadas bruscas devem ser evitadas ao máximo, pois deformam os pneus. Com isso, o balanceamento não é aceito e o carro perde estabilidade. O motorista também deve ter cuidado nas lombadas. Ao passar rápido, os amortecedores perdem a ação, o sistema de suspensão é danificado e as rodas podem deformar.

E qual é o motorista que não dirige com o combustível da reserva de vez em quando? O problema é que, além de correr o risco do carro parar no meio da rua, a bomba elétrica, responsável por alimentar o sistema de injeção eletrônica, não é lubrificada, aquece e deixa de funcionar.

Esses cuidados contribuem para garantir a saúde do veículo, porém é fundamental que o proprietário esteja atento aos prazos de troca de óleo; do fluído dos freios, do arrefecimento e da direção hidráulica; faça as revisões periódicas; e calibre os pneus semanalmente.

O casal Alcides Gonsalves e Cristiane Garmatter sempre está atento aos cuidados na direção e aos prazos de revisões para garantir a saúde do carro e a segurança da família. “É como carteira de vacina de criança. Tem que deixar em dia”, afirma Cristiane. “Além disso, evitamos gastos com oficina”.

Legenda: Para Alcides e Cristiane a manutenção do carro é garantia de segurança para a família

ENTREVISTA

Fim da impunidade

Motoristas que dirigem embriagados agora são multados mesmo sem fazer o teste do bafômetro

A Lei nº 11.275, em vigor desde fevereiro deste ano, mudou as regras para a fiscalização da embriaguez ao volante. A nova lei autoriza o policial a autuar o motorista flagrado dirigindo sob influência de álcool ou qualquer outra substância entorpecente baseado apenas em sinais de embriaguez, como excitação ou torpor. Até então, mesmo com sinais visíveis de embriaguez, o motorista que se recusasse

a fazer o teste do bafômetro, que indica a quantidade de álcool no sangue, não era multado.

Para falar sobre o assunto, a revista Detrânsito ouviu o comandante do Batalhão de Polícia de Trânsito (BpTran) de Curitiba, tenente coronel Irineu Ozires Cunha. De acordo com ele, a nova lei é um avanço na fiscalização de trânsito, pois acaba com a impunidade. No Paraná, os motoristas continuam tendo a opção de soprar o bafômetro. A diferença é que agora o motorista que não quiser ser autuado sopra o bafômetro para comprovar que está sóbrio.

Como a nova lei contribui para o trabalho de fiscalização da polícia?

Essa lei acaba com a impunidade do motorista que é flagrado dirigindo embriagado. É uma grande evolução na legislação e torna mais rigoroso o trabalho de fiscalização. Até então, tínhamos um problema sério, pois a maioria dos motoristas se recusava a fazer o teste do bafômetro, já que, pela Constituição Brasileira, ninguém é obrigado a produzir provas contra si mesmo. Sabendo disso, muitos motoristas embriagados acabavam sendo liberados ou autuados por uma infração mais leve. Agora, podemos autuar os condutores com sinais claros de embriaguez, independente do uso do bafômetro.

O bafômetro será abandonado?

No Paraná não. Só é autuado com base na nova lei o motorista que se recusar a usar o bafômetro e ele é orientado sobre isso. O bafômetro está à disposição para os motoristas que quiserem comprovar que não estão dirigindo sob influência de álcool ou outra substância entorpecente.

Os sintomas externos são suficientes para identificar o motorista embriagado? Isso não deixa margem para abusos por parte dos policiais?

É por isso que continuamos disponibilizando o bafômetro. Para que o cidadão tenha um instrumento de defesa caso declare não estar sob influência de álcool ou de qualquer outra substância entorpecente. Além disso, no momento da autuação, o policial deve recolher o depoimento de duas testemunhas. Caso não haja testemunhas, vale a palavra de outros dois policiais. Os sintomas externos de embriaguez são fáceis de serem identificados. A pessoa, quando embriagada, fica com a voz embotada, o olho caído, com o andar irregular.

No Paraná, houve uma discussão sobre a concentração de álcool no sangue que seria permitida pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Na sua interpretação, o artigo 276, que limita a quantidade de álcool no sangue, deveria ser revogado?

GENTE

Uma vida dedicada ao Detran/PR Edinaldo Lima, o Biro, traz alegria e força ao órgão há 21 anos

Edinaldo Roque de Lima, mais conhecido como Biro, é um dos funcionários mais populares do Departamento de Trânsito do Paraná (Detran/PR) e um dos mais antigos também – está há 21 anos no órgão. Começou a trabalhar no Detran/PR aos 23 anos, sempre no Patrimônio, setor que é responsável por todo o mobiliário e equipamentos das 99 unidades de atendimento do Detran/PR.

Sua figura é popular em todo o Estado. Além do visual despojado, seu bom humor e disposição são marcas registradas. “Nunca vi trabalho matar ninguém”, justifica ele sem tirar o sorriso do rosto. É comum na rotina de Biro trabalhar até o anoitecer, inclusive nos finais de semana. “Como fazemos toda a montagem do mobiliário, muitas vezes precisamos trabalhar fora do horário do atendimento ao público para não causar transtorno”, explica.

O prazer de trabalhar no Detran/PR tem outro motivo muito especial. Foi onde ele conheceu sua esposa, a funcionária Sandra Mara, na época atendente do setor de veículos. “Tudo o que eu tenho na vida eu devo ao Detran/PR, inclusive a minha família”, reconhece. Biro e Sandra têm quatro filhos, a mais velha de 21 anos e o mais novo de oito.

Quem vê o comprometimento de Biro com o seu trabalho não consegue imaginar a vida que ele teve antes de ingressar no Detran/PR. Natural de Cianorte (PR), Biro saiu de casa aos 13 anos para se aventurar na cidade de Santos, litoral de São Paulo. “Fui contra a vontade dos meus pais porque sabia que em Cianorte não teria futuro algum”, explica. Por seis meses, vendeu cachorro-quente na praia e dormiu em um colégio, graças à amizade que tinha com o porteiro.

Logo, foi para a capital de São Paulo onde foi aceito no time juvenil do Corinthians. Foi aí que surgiu o apelido. “Para mim, foi uma honra ser comparado ao jogador Biro-Biro, um dos melhores jogadores daquela época”, diz. Mas logo também desistiu da carreira no futebol, indo se aventurar no Rio de Janeiro e, finalmente, em Curitiba. Chegou a treinar no juvenil do Pinheiros (atual Paraná Clube), mas após sofrer uma lesão parou com o esporte.

Este, talvez, seja o maior arrependimento da sua vida. “Eu era muito novo, não tinha objetivo nenhum na vida. Se eu tivesse tido mais disciplina, poderia ter feito uma bela carreira no futebol”, acredita ele. Não é por acaso que seus dois filhos mais velhos desejam seguir a carreira esportiva e possuem o total apoio do pai. Outro orgulho é a filha, de 21 anos, que acaba de se formar em Economia. “Estudei só até a 8ª série e ver os meus filhos se formando e seguindo um rumo na vida é um orgulho muito grande”.

(Legenda) Biro: “Devo tudo o que tenho ao Detran/PR”

COMPORTAMENTO

Profissão: “flanelinha”

Guardadores de carro e motoristas buscam a convivência pacífica

Os guardadores de carro, mais conhecidos como “flanelinhas”, são cada vez mais numerosos nas grandes cidades. Em função, entre outros motivos, da falta de oportunidades e da desigualdade social, muitos encontraram nas ruas uma fonte de renda. A convivência com os motoristas que precisam estacionar o carro nas ruas, porém, não é sempre tão harmoniosa.

A jornalista Michele Stival teve o seu carro riscado por um flanelinha, no centro de Curitiba, ao dispensar os serviços do guardador. Ela conta que foi abordada quando estacionava na frente da faculdade, por volta das 19 horas. “Ele pediu para dar uma ‘olhadinha’ e eu decidi dizer não”, conta. Quando Michele voltou, a surpresa. “A porta do meu carro, do lado do motorista, estava com um risco profundo do começo ao fim. Chamei o rapaz, discuti com ele, mas percebi que era inútil”. Michele, hoje, só estaciona o carro em estacionamentos particulares. “Assim, não corro o risco de ter meu carro riscado ou de, um dia, ser agredida por um destes guardadores de carro”, comenta.

Alberico Ventura, representante da classe dos flanelinhas em Curitiba, admite que existem pessoas de má índole atuando como guardador de carro, profissão que é regulamentada desde 1975 pela Lei 6.242, que dispõe sobre o exercício da profissão de guardador e lavador autônomo de veículos. “A falta de interesse político para que a profissão fosse reconhecida é que faz com que trabalhadores de boa índole, que sustentam a família com o trabalho de guardador, acabem se misturando a marginais, que usam drogas e intimidam os motoristas que não pagam o que eles exigem”, afirma.

O flanelinha Jair Antunes, de 29 anos, trabalha há cinco anos no centro de Curitiba. Por dia, ele estima que cuida de cerca de 100 carros, das 8h30 às 17h30. O trabalho sustenta a família, de quatro membros. “Gosto da profissão e consegui conquistar o respeito dos comerciantes e dos motoristas que até deixam a chave do carro para eu poder manobrar o veículo”, conta.

Alguns bairros de Curitiba adotaram soluções que trazem resultados positivos. No Boqueirão, região Sul da cidade, a Polícia Militar realizou, em 2005, o cadastramento de todos os flanelinhas e deram a eles coletes identificadores. Segundo o tenente Rogério Shintcovsk, comandante do policiamento do bairro, após o início desse trabalho, cerca de 15% dos flanelinhas debandaram da região. “Eram provavelmente eles que intimidavam a população e realizavam furtos nos veículos estacionados na região”, analisa.

Atualmente, 50 flanelinhas estão cadastrados no bairro. “O cadastramento não é uma autorização para que eles atuem na região, mas uma forma da comunidade conhecer esses profissionais e confiar neles”, explica Shintcovsk.

(Legenda) Jair Antunes: confiança conquistada em cinco anos de profissão

Detran/PR é referência em tecnologia Sistemas em software livre tornam-se modelo no País

O Departamento de Trânsito do Paraná (Detran/PR) tornou-se referência no uso de software livre no país com o lançamento do novo sistema de Habilitação, que está sendo implantado com sucesso nas 99 unidades de atendimento em todo o Estado. Desenvolvido pela Celepar – Informática do Paraná, o sistema consumiu investimentos de R\$ 10 milhões e utiliza apenas códigos e padrões desenvolvidos em programas de código aberto, que garantiram ao órgão a autonomia tecnológica.

Até 2003, os serviços de informática do Detran/PR eram executados por uma empresa terceirizada e o Detran/PR não tinha acesso aos códigos-fonte, o que tornou impossível a manutenção e alterações no sistema. Para se livrar desta dependência, Detran/PR e Celepar firmaram um contrato para o desenvolvimento de um sistema em software livre, que atendesse não só a área de Habilitação, mas também a de Veículos e o sistema de Dívida Ativa. O sistema de Habilitação começou a ser testado em janeiro deste ano, na Ciretran de Campo Largo, e a implantação está ocorrendo de forma gradual, com previsão para término em agosto. Já o sistema da área de Veículos será implantado no segundo semestre deste ano.

Além da autonomia, o novo sistema garante mais agilidade e confiabilidade aos serviços prestados à população. “Antes, cada Ciretran possuía uma base própria, havendo sempre o risco dos dados se perderem no caso de roubo, incêndio ou falha de equipamentos, já que esses dados só existiam naquela unidade”, explica o assessor de Informática do Detran/PR, Sérgio Tenório dos Santos. Já o novo sistema possui um ambiente central único, via web, que possibilita a integração de todas as unidades do Detran/PR e a interação com os Centros de Formação de Condutores (CFC’s) e despachantes, o que agiliza os processos de Habilitação e Veículos.

Para o presidente da Celepar, Marcos Mazoni, o projeto desenvolvido para o Detran/PR é o modelo mais consistente de utilização de software livre pela Celepar. A complexidade e a dimensão do sistema Detran/PR envolvem o gerenciamento de 99 Ciretrãs, com uma média de 70 mil processos/mês de condutores e veículos, 150 mil exames, 120 mil guias e transações de veículos. “O sucesso deste projeto nos dá confiança para desenvolver outros projetos em software livre para os demais órgãos do Estado”, afirma.

Os investimentos no desenvolvimento do novo sistema foram acompanhados de investimentos em equipamentos para o ambiente central de processamento hospedado no Data Center da Celepar e novos equipamentos de informática para as Ciretrãs de todo o Estado. Todos os computadores, impressoras, servidores de rede e leitores de código de barra foram substituídos por novos modelos. Também foram feitas melhorias em toda a estrutura lógica, elétrica e telefônica das 99 unidades de atendimento. Ao todo, foram investidos R\$ 10 milhões em novos equipamentos e infra-estrutura.