

Diário da Serra

O DIA-A-DIA DA NOTÍCIA

JORNAL DIÁRIO DA SERRA
Propriedade da **AJOTA**
ASSOCIAÇÃO JORNALÍSTICA DE TANGARÁ DA SERRA
CNPJ: 29.464.235/0001-16
ISSN 22386467

REDAÇÃO
DIREÇÃO DE JORNALISMO
Fabiola Tormes Homs

CONTATO
ds@diariodaserra.com.br

Envie Pautas, Fotos Sugestões e Vídeos
para o **whatsapp** do **DIÁRIO DA SERRA**
(65) 3326-4724 

www.diariodaserra.com.br
www.ds.jor.br



DEPARTAMENTO COMERCIAL
PUBLICIDADE ASSINATURA
PUBLICIDADE LEGAL
Associação Jornalística de Tangará
da Serra - AJOTA
SERVIÇOS GRÁFICOS
E. Tormes e Cia. LTDA
CNPJ: 14.048.123/0001-07
CONTATO: adm@diariodaserra.com.br
Fone: (65) 3326-4724

ENDEREÇO: Av. Tancredo Neves - 1247 W - Parque
Mansões - 78302-028 Tangará da Serra-MT

TIRAGEM:1 MIL EXEMPLARES
CIRCULAÇÃO: Tangará da Serra, Nova Olímpia, Barra do
Bugres, Porto Estrela, Campo Novo do Parecis, Sapezal,
Denise, Arenápolis, Nortelândia e Santo Afonso.
CENTRAL DO ASSINANTE:  /jornalds
(65) 3326-4724 

CURTAS//

PREPARA VAREJO

O maior programa de capacitação para o comércio varejista com foco nas vendas de fim de ano será lançado nesta quinta, 29, em Cuiabá, às 19h, no Cenarium Rural, com os atores, empresários e influenciadores, Flávia Alessandra e Otaviano Costa, e uma abertura especial da autora de best sellers e especialista em inovação, negócios e futurismo, Martha Gabriel.

LANÇAMENTO

Os participantes Martha Gabriel, Otaviano Costa e Flávia Alessandra apresentarão abordagens inovadoras para impulsionar vendas e criar uma experiência de compra mais envolvente para os consumidores nas principais datas do calendário comercial. Eles enfatizarão a importância de se reinventar e diversificar canais para alcançar um público mais amplo.

CIRCUITO

Após o lançamento em Cuiabá, o 'Prepara Varejo' do Senac-MT percorrerá outros 19 municípios: Colíder, Jaciara, Rondonópolis, Primavera do Leste, Campo Verde, Sinop, Sorriso, Lucas do Rio Verde, Nova Mutum, Alta Floresta, Matupá, Cáceres, Pontes e Lacerda, Tangará da Serra, Campo Novo do Parecis, Juína, Barra do Garças, Água Boa e Canarana.

ARTIGO//

Por menos crucifixos na beira das estradas

Na Inglaterra, o jornalista-ciclista Carlton Reid está em uma jornada por centenas de quilômetros de ciclovias construídas ao longo de rodovias dos anos 30, do século passado. Eram anos em que o transporte sobre duas rodas explodia, com oito milhões de bicicletas a mais do que carros em circulação. Reid faz um trabalho quase arqueológico, tentando recuperar, nesses caminhos, um pouco da história da bicicleta no Reino Unido. Algumas das ciclovias já desapareceram, absorvidas por alargamentos posteriores das estradas. Muitas ainda existem, cobertas por grama ou consideradas estradas de serviço para motoristas.

Quase cem anos depois, agora aqui, em terras brasileiras, um novo projeto de lei obriga a União a implantar ciclovias ao longo das rodovias federais ou interestaduais que tenham, como ressaltava o Projeto de Lei, tráfego expressivo de ciclistas ou forte potencial para deslocamentos por bicicletas. Chegamos lá? Na verdade, o projeto é uma modificação de outra lei de 2011, que já pretendia incluir infraestruturas cicloviárias no Subsistema Rodoviário Federal. Uma lei que, como podemos notar olhando pela janela em qualquer viagem de carro, pouco produziu.

Agora pretendem usar o olhometro nos eixos intermunicipais para fazer a lei valer. O Projeto de Lei indica que bicicleta circulando em números expressivos significa ciclovias à vista. O outro critério é o forte potencial para deslocamentos por bicicletas. Seriam lugares planos? Com sombra? Lugares com vista para o mar? Entre cidades importantes? Como dizem: construam, e os ciclistas virão. É a demanda que deve gerar infraestrutura, ou é a infraestrutura segura e bem iluminada que vai atrair trabalhadores, famílias, pescadores, surfistas, entregadores de aplicativo e crianças a caminho da escola? Permita-nos uma dose de ceticismo quanto a essa lei "pegar". Não precisamos de mais um projeto de lei que fique apenas no projeto. Acreditamos no poder transformador das leis na sociedade, mas elas só poderão salvar vidas se chegarem ao asfalto. No Brasil, o carro é soberano. As duas maiores cidades do país são ligadas pela Via Dutra, inaugurada em 1951. A rodovia, que homenageia o ex-presidente Eurico Gaspar Dutra, costumava ser chamada de Estrada da Morte por seus incontáveis acidentes fatais. Em 22 de agosto de 1976, na altura do município de Resende, no estado do Rio de Janeiro, outro ex-presidente do Brasil, Juscelino Kubitschek, morreu em um acidente de carro. Ele estava a caminho de sua terra natal, Diamantina, em Minas Gerais, quando o veículo colidiu com um ônibus. O epíteto "Estrada da Morte" é bastante comum e já foi usado para definir a rodovia Régis Bittencourt, que liga São Paulo a Curitiba; a rodovia Fernão Dias, que liga São Paulo a Belo

Horizonte; e até mesmo a Rio-Santos. As estradas brasileiras matam cerca de 30 mil pessoas anualmente. Números que, de acordo com a Organização Mundial da Saúde, colocam o Brasil em terceiro lugar no ranking de países com mais mortes por acidentes de trânsito. Nossas estradas matam motoristas, motociclistas, pedestres e ciclistas. Não poupam ninguém. Poucas coisas são tão brasileiras quanto crucifixos fincados na beira da estrada.

Assim como aconteceu nos longínquos anos 30 na Europa, chegamos à conclusão de que é preciso separar e proteger ciclistas e pedestres dos automóveis. O Código de Trânsito Brasileiro prevê a circulação de bicicletas em rodovias de pista dupla ou com acostamento, mas não prevê a quantidade de atropelamentos e mortes que poderiam ser evitadas com a aplicação das leis. O Brasil precisa de um pacto social para parar de matar no trânsito. Só temos a ganhar com estradas mais seguras, não apenas para automóveis, ônibus e caminhões, mas também para o deslocamento de pedestres e ciclistas. Que tenham as ciclovias margeando nossas estradas. Não temos mais tempo a perder com leis apenas para inglês ver.

Renata Falzoni, jornalista e cicloativista, adotou a bike como meio de transporte há mais de 40 anos; James Scavone, publicitário e consultor de sustentabilidade e mobilidade, trocou o carro pela bike há mais de 20 anos.



OPERADORAS DE TELEFONIA MÓVEL TERÃO QUE PEDIR AUTORIZAÇÃO PARA LIGAR PARA CLIENTES

As operadoras de telefonia que atuam em Mato Grosso poderão ser impedidas de ligar aos usuários que não autorizarem, de forma expressa, o contato via telefônico para oferta de serviços, promoções e afins. A condicionante está proposta no Projeto de Lei (PL) 2029/2023, que recebeu parecer favorável da Comissão de Constituição, Justiça e Redação (CCJR), durante a 13ª reunião ordinária, realizada na tarde de terça-feira, dia 27.

De autoria do deputado Diego Guimarães (Republicanos), o PL 2029/2023 acrescenta e altera dispositivos à Lei 12.071/2023 2023, que assegura o direito de privacidade aos usuários do serviço de telefonia em Mato Grosso, no que tange ao recebimento de ofertas de comercialização de produtos ou serviços por via telefônica. Além disso, o PL e revoga a Lei Estadual nº 8.890, de 10 de junho de 2008.

Na prática, as empresas operadoras de telefonia e internet móvel ficam obrigadas a constituir e manter cadastro atualizado de usuários que tenham prévia e expressamente manifestado o inte-



FOTO: DIVULGAÇÃO

resse em receber, por telefone, propostas de comercialização de produtos ou serviços. O PL 2029/2023 é uma consequência da Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) da Telefonia, realizada ano passado na Assembleia Legislativa de Mato Grosso (ALMT).

Serviço – A Secretaria Nacional do Consumidor (Senacon) possui um serviço de denúncia voltado às pessoas que recebem ligações insistentes de empresas oferecendo produtos ou serviços sem a devida permissão para fazer esse contato. O consumidor interessado em denunciar deve preencher o formulário eletrônico denuncia-telemarketing.mj.gov.br.