



**UNIVERSIDADE FEDERAL
DE SANTA CATARINA**

UFSC NA MÍDIA - CLIPPING



Agcom
Agência de
Comunicação
da UFSC

06 de setembro de 2018

Diário Catarinense
Viviane Bevilacqua
"Assistência e carinho"

Assistência e carinho / Florianópolis / Enxovais / Crianças recém-nascidas /
Carentes / Núcleo Assistencial Pró-Mater / Hospital Universitário /
Maternidade Carmela Dutra / Hospital Infantil Joana de Gusmão

Assistência e carinho

Em abril de 1999 um grupo de amigas moradoras de Jurerê, bairro do norte da Ilha, em Florianópolis, resolveu se reunir para fazer o que elas mais gostavam: tricotar e costurar.

Além de habilidades manuais, elas tinham o desejo de ajudar outras mulheres. Foi com este intuito que começaram a tricotar enxovais para as crianças recém-nascidas, cujas mães fossem comprovadamente carentes. Nos primeiros tempos, eram poucas peças, já que o grupo também era pequeno.

Com o passar dos anos novas mãos habilidosas foram se agregando e o que era uma ajuda sem muito compromisso se transformou no Núcleo Assistencial Pró-Mater, entidade que congrega voluntárias de todas as idades – algumas com mais de 90 anos – que têm como objetivo doar, todos os meses, 60 enxovais completos para bebês que deixam a maternidade dos hospitais públicos da Capital, filhos de mães carentes. São 20 enxovais para o Hospital Universitário, 20 para o Carmela Dutra e os outros 20 para o Hospital Infantil Joana de Gusmão. Cada um dos 720 kits doados por ano contém um cobertor, uma toalha, duas fraldas de pano, 10 fraldas descartáveis, dois cueiros, um macacão tip top, um sabonete, um casaquinho de lã, dois pares de sapatinhos, dois pares de meias, um gorro de lã e uma manta de lã, além de um travesseirinho. Todas as peças confeccionadas com muito carinho e capricho pelas artesãs e costureiras.

Como o número de voluntárias foi crescendo, não dava mais para os encontros continuarem acontecendo cada semana na casa de uma delas. Alugaram, então, uma casa. Hoje, a sede está localizada na Rua das Moreias, 78, em Jurerê. É lá que funciona também o brechó da entidade, onde são vendidas peças de roupas, sapatos, bijuterias, artigos e objetos para casa ofertados por pessoas da comunidade. Nada é comprado. Tudo o que elas vendem é fruto de doação. Com o dinheiro que arrecadam no brechó (que funciona segunda-feira, quarta-feira e sexta-feira, sempre à tarde) e mais uma pequena mensalidade que cada uma delas paga, é possível arcar com as despesas de aluguel e manutenção da residência, e ainda comprar tecidos, lãs e outros aviamentos necessários para as confecções.

Diário Catarinense

Trânsito

“Sincronização dos semáforos em questão”

Sincronização dos semáforos em questão / Florianópolis / Trânsito / Rubens Cardiga / Diretoria de Operações da Secretaria Municipal de Meio Ambiente, Planejamento e Desenvolvimento Urbano / Brascontrol Indústria e Comércio / Engenharia de Tráfego / Observatório da Mobilidade / UFSC / Professor / Werner / Kraus Junior / Transporte coletivo / Sistema cicloviário / Onda verde / Criciúma / Blumenau / Joinville

TRÂNSITO

Sincronização dos semáforos em questão

NOVO SISTEMA TEM previsão de ser implantado em Florianópolis até janeiro do ano que vem

KAROLLAYNE ROSA
karollayne.rosa@somomsc.com.br

Florianópolis é a cidade com o segundo maior número de veículos do Estado. São 334,5 mil ao todo, sendo 65,3% de automóveis, responsáveis pelo maior número da frota, conforme o Departamento Nacional de Trânsito. Com a quantidade que circula na Capital, a falta de sincronia entre semáforos se torna um agravante para o trânsito.

Essa é uma questão que tem sido discutida há pelo menos um ano na cidade, e já teve o prazo de resolução prorrogado por duas vezes, mas se encaminha para uma solução. A implantação do sistema de sincronização dos semáforos de Florianópolis segue em fase final. O software, que integra o sistema de monitoramento, está sendo calibrado, confor-

me Rubens Cardiga, assessor da diretoria de operações da Secretaria Municipal de Meio Ambiente, Planejamento e Desenvolvimento Urbano.

Segundo ele, a etapa está sob a responsabilidade da empresa vencedora da licitação, a paulista Brascontrol Indústria e Comércio, que assumiu o projeto em janeiro deste ano. Esse processo de coleta dos dados, referente ao tráfego nas vias, teve início no segundo semestre do ano e a expectativa da prefeitura é que seja concluído em torno de 40 dias.

No entanto, a empresa terceirizada tem até janeiro de 2019 para colocar todo o sistema em prática – inicialmente, a promessa era que a sincronização funcionasse a partir de 15 de janeiro e, depois, foi adiado para meados de abril ou maio.

Concluída a calibração, con-

Equipamento que monitora o fluxo de veículos foi instalado na Avenida Beira-Mar Norte



forme Cardiga, as sinalizas vão poder abrir e fechar automaticamente, baseadas nas informações coletadas a partir do fluxo, sem precisar da ação humana. Todos os controladores – equipamentos acoplados nas sinalizas responsáveis pela mudança do sinal – já foram instalados, assim como as câmeras, de acordo com ele.

Atualmente, os semáforos são controlados por meio de um sistema no qual a quantidade de veículos da rua não altera o período de

abertura ou fechamento. Assim, o tempo é o mesmo, tanto em vias com grande circulação de veículos quanto nas em que o trânsito é menos intenso. O sistema é formado por 30 semáforos da região central de Florianópolis, em vias com registros de engarrafamento, como cruzamentos das avenidas Beira-Mar Norte, Rio Branco e Mauro Ramos.

Em relação aos adiamentos para a implantação do novo sistema, Cardiga afirma que foi resultada

por impasses burocráticos relativos ao processo de licitação:

– Tem uma legislação que a gente precisa cumprir. Os editais são abertos, as empresas apresentam propostas e, quando elas não estão de acordo com o resultado, acionam administrativamente a prefeitura ou até juridicamente em alguns casos. Quando chega nesse ponto, a gente acaba tendo algum atraso na expectativa de entrega que havíamos pensado inicialmente.

As outras alternativas viáveis para desafogar o tráfego

Por mais que o novo sistema seja útil em algumas vias, não resolverá o congestionamento na Capital. É o que afirma o pesquisador em Engenharia de Tráfego do Observatório da Mobilidade e professor do curso de Engenharia de Automação da UFSC Werner Kraus Junior. Para ele, o problema do trânsito está no próprio volume de veículos, maior do que as ruas conseguem suportar.

Ele conta que a sincronia dos semáforos será útil nos cruzamentos onde não há muito congestionamento, mas ressalta que a questão da mobilidade precisa ser pensada de maneira mais ampla.

– A solução para Florianópolis, assim como para o mundo todo, é investir em transporte coletivo.

Um ponto problemático do novo sistema semafórico, identificado pelo especialista, é a falta de prioridade aos veículos de transporte coletivo. Kraus conta que um recurso que identificasse a presença do ônibus e abrisse o sinal rápido para este tipo de veículo contribuiria com a mobilidade.

O assessor da diretoria de ope-

rações da Secretaria de Desenvolvimento Urbano de Florianópolis, Rubens Cardiga, afirma que o sistema não oferece essa possibilidade porque a cidade não tem faixas exclusivas para ônibus. Segundo ele, eventualmente pode haver um sistema nesse sentido, mas hoje não é isso que está programado.

Além deste ponto, conforme Werner Kraus, o descongestionamento das vias, que resultaria em melhorias à mobilidade urbana, passa também por investimentos no sistema cicloviário da cidade, contribuindo para a redução de veículos motores.

Outra solução que poderia proporcionar mais fluidez ao trânsito é a chamada “onda verde”, que consiste em uma programação específica para semáforos em sequência, garantindo sincronismo entre eles. Assim, um motorista que sai de um cruzamento irá encontrar a sinaliza seguinte aberta e assim repetidamente.

Segundo Cardiga, a implantação do novo sistema terá um resultado ainda mais satisfatório que o proporcionado pela onda verde.

“

A solução para Florianópolis, assim como para o mundo todo, é investir em transporte coletivo.

WERNER KRAUS JUNIOR

Pesquisador em Engenharia de Tráfego do Observatório da Mobilidade e professor da UFSC

“

Com o monitoramento em tempo real será possível ter mais precisão em relação ao fluxo de veículos e, assim, melhorar ainda mais o trânsito.

RUBENS CARDIGA

Assessor da diretoria de operações da Secretaria Municipal de Meio Ambiente, Planejamento e Desenvolvimento Urbano

Bons exemplos que vêm de Criciúma, Blumenau e Joinville

Outras regiões do Estado estão em situação semelhante em relação a dificuldades impostas pelo sistema semafórico, de acordo com o professor do curso de Engenharia de Automação da UFSC Werner Kraus Junior. Para ele, de modo geral, os ônibus ainda não têm muita prioridade.

O especialista considera que os melhores exemplos para a Grande Florianópolis vêm de Criciúma, Blumenau e Joinville, cidades que implantaram faixas exclusivas para transporte coletivo, permitindo que os ônibus avancem por estarem na frente da fila, ainda que os semáforos estejam regulados conforme o tráfego geral.

– Blumenau e Joinville são interessantes, pois são cidades com pouco espaço viário e, mesmo assim, optaram por destinar uma faixa para o ônibus. Fizeram a correta priorização para o transporte coletivo – finaliza.

Nas maiores cidades de Santa Catarina, as regiões com al-

ta concentração de serviços e chegadas de rodovias são os pontos considerados mais críticos em relação à mobilidade urbana. Por isso, o sistema de transporte coletivo das cidades metropolitanas deve ser pensado como um só sistema, conforme o professor.

TRANSPORTE DE CARÁTER URBANO

Para Kraus, o transporte coletivo intermunicipal da Grande Florianópolis é de caráter urbano:

– Prefiro unificar esses municípios para não ficar parecendo que é uma responsabilidade individual de cada um deles. De Biguaçu até Palhoça, de São José até Florianópolis, é uma só cidade, é uma só conurbação. As rodovias que interligam esses territórios têm a maior capacidade de transporte, e é onde a gente gostaria de ver aplicadas as soluções de velocidade e alta capacidade para o transporte público.

Notícias veiculadas em meios impressos, convertidas para o formato digital, com informações e opiniões de responsabilidade dos veículos.

CLIPPING DIGITAL

[UFSC pode cobrar por cursos de especialização, determina TRF4](#)

[Pesquisador aponta principais causas do congestionamento na Ilha de SC](#)

[O perfil de Facebook do homem acusado de esfaquear Bolsonaro](#)

[Recicladores poderão se alfabetizar e concluir ensino fundamental pela EJA de Florianópolis](#)

[Fenaobra começa nesta quinta em Florianópolis; veja programação cultural](#)

['Há um caminho pra gente'](#)

[Rio do Campo conta agora com fonoaudióloga](#)

['Há um caminho pra gente'](#)

[Candidato ao governo de SC pelo PCO lembra que há um ano golpistas perseguiram e levaram a morte o reitor da UFSC](#)

[O Museu Histórico Nacional: a importância na prevenção e combate a incêndios](#)

[La gestión universitaria orientada al desarrollo sustentable, en un coloquio internacional](#)