



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA

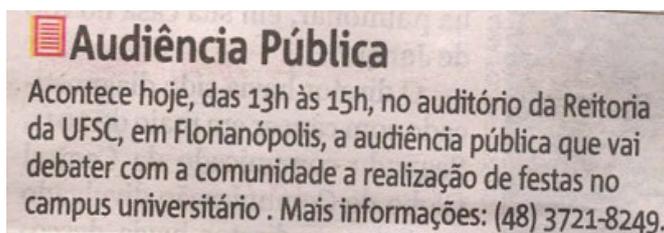


**UFSC NA MÍDIA - CLIPPING
12 de novembro de 2012**

Notícias do Dia – Tome Nota

“Audiência pública”

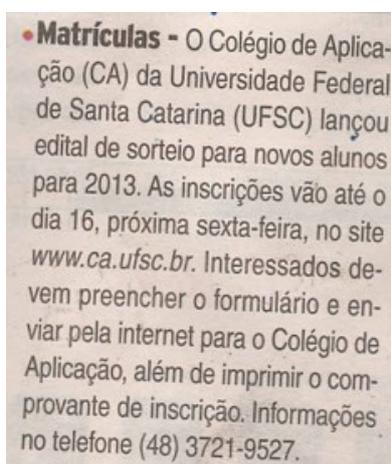
Auditório da Reitoria da UFSC / Audiência pública / Realização de festas no campus



Diário Catarinense - Serviço

“Matrículas”

Colégio de Aplicação da UFSC / Edital de sorteio para novos alunos / Ano letivo 2013



Diário Catarinense - Visor

“Em alta”

Editora da UFSC / Jacques Derrida / Livro *Pensar em Não Ver: Escritos Sobre as Artes do Visível* / Folha de São Paulo



Diário Catarinense

Moacir Pereira

"Enxugamento"

Assembleia Legislativa de SC / Trabalho de consolidação de leis catarinenses / Equipe de juristas da UFSC / Simplificação da legislação do estado

Enxugamento

A Assembleia Legislativa apresenta, nesta quarta-feira, os resultados do trabalho de consolidação das leis catarinenses, desenvolvido desde o início do ano por uma equipe de juristas da Universidade Federal de Santa Catarina. A ideia é simplificar a legislação do Estado. Confira alguns números desse trabalho:

17 mil leis estão em vigor.

6.125 leis que dão título de "utilidade pública" a entidades e que podem ser convertidas em uma só.

487 leis com sugestão de revogação imediata por não serem mais aplicáveis.

469 leis com proposta de revogação, mas que precisam da aprovação em plenário para serem extintas.

562 leis identificadas como expiradas (convênios com municípios, por exemplo).

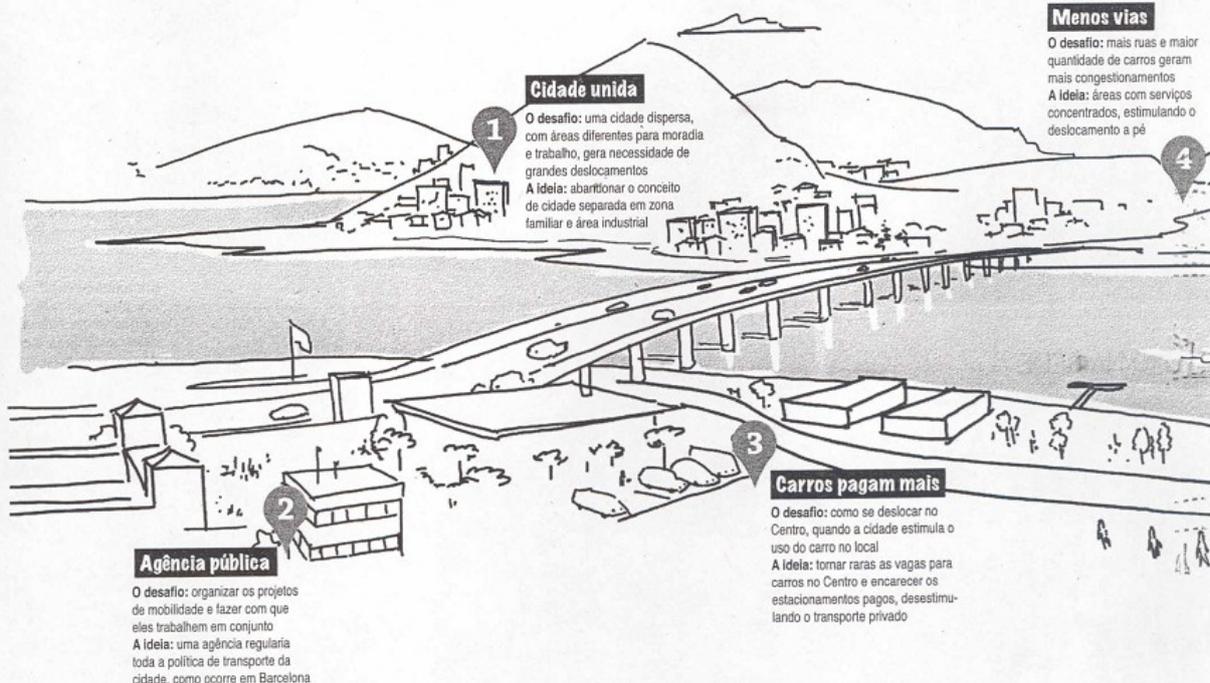
Florianópolis / Barcelona / Problemas urbanísticos / Mobilidade / Olimpíadas de 1992 / Professor Francesc Ventura / Universidade Politécnic da Catalunha / UFSC / Professora Dora Orth / Arquiteta urbanista Sílvia Ribeiro Lenzi / Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis - IpuF / Programa Condomínio Legal / CBN-Diário / Veículos privados / Pedestres / Bicicletas

4

DIÁRIO CATARINENSE, SEGUNDA-FEIRA, 12 DE NOVEMBRO DE 2012

Reportagem Especial

MOBILIDADE URBANA



1 Cidade unida

O desafio: uma cidade dispersa, com áreas diferentes para moradia e trabalho, gera necessidade de grandes deslocamentos
A ideia: abandonar o conceito de cidade separada em zona familiar e área industrial

4 Menos vias

O desafio: mais ruas e maior quantidade de carros geram mais congestionamentos
A ideia: áreas com serviços concentrados, estimulando o deslocamento a pé

2 Agência pública

O desafio: organizar os projetos de mobilidade e fazer com que eles trabalhem em conjunto
A ideia: uma agência regularia toda a política de transporte da cidade, como ocorre em Barcelona

3 Carros pagam mais

O desafio: como se deslocar no Centro, quando a cidade estimula o uso do carro no local
A ideia: tomar raras as vagas para carros no Centro e encarecer os estacionamentos pagos, desestimulando o transporte privado

Desenhando uma Florianópolis melhor

O que a Capital pode aprender com o exemplo de Barcelona, que mudou conceitos no deslocamento dos moradores

ROBERTA KREMER

Os problemas urbanísticos que Barcelona teve de enfrentar há duas décadas são os que Florianópolis precisa resolver hoje. A capital catarinense foi construída de costas para o mar e com problemas de mobilidade. Era assim a cidade da Espanha, que conseguiu reverter essa situação com as intervenções para as Olimpíadas de 1992. Florianópolis não precisa esperar por um grande evento para trabalhar as ideias espanholas.

O professor Francesc Ventura, da Universidade Politécnic da Catalunha, esteve na Universidade Federal de San-

ta Catarina (UFSC), na última semana, para uma palestra sobre mobilidade. Ele foi o diretor de arquitetura e habitação do governo da Catalunha em 1992, comunidade autônoma da Espanha onde fica Barcelona. A principal ação na cidade europeia foi priorizar os pedestres, ciclistas e transporte coletivo.

Conforme a arquiteta urbanista e professora da UFSC Dora Orth, Florianópolis está cada vez mais distanciada do mar por causa da prática de aterrar para criar novas avenidas.

— A cidade cresce e não se prevê os espaços necessários. Então a saída são sempre os aterros — observa.

Segundo a arquiteta urbanista Sílvia Ribeiro Lenzi, consultora aposentada

do Instituto de Planejamento Urbano (IpuF), todos os projetos de mobilidade em discussão na Capital deveriam passar pela análise do órgão municipal, inclusive os projetos executados pelo Estado. A diferença das cidades europeias, que conseguiram vencer os problemas de urbanismo e mobilidade, foi justamente planejar a longo prazo.

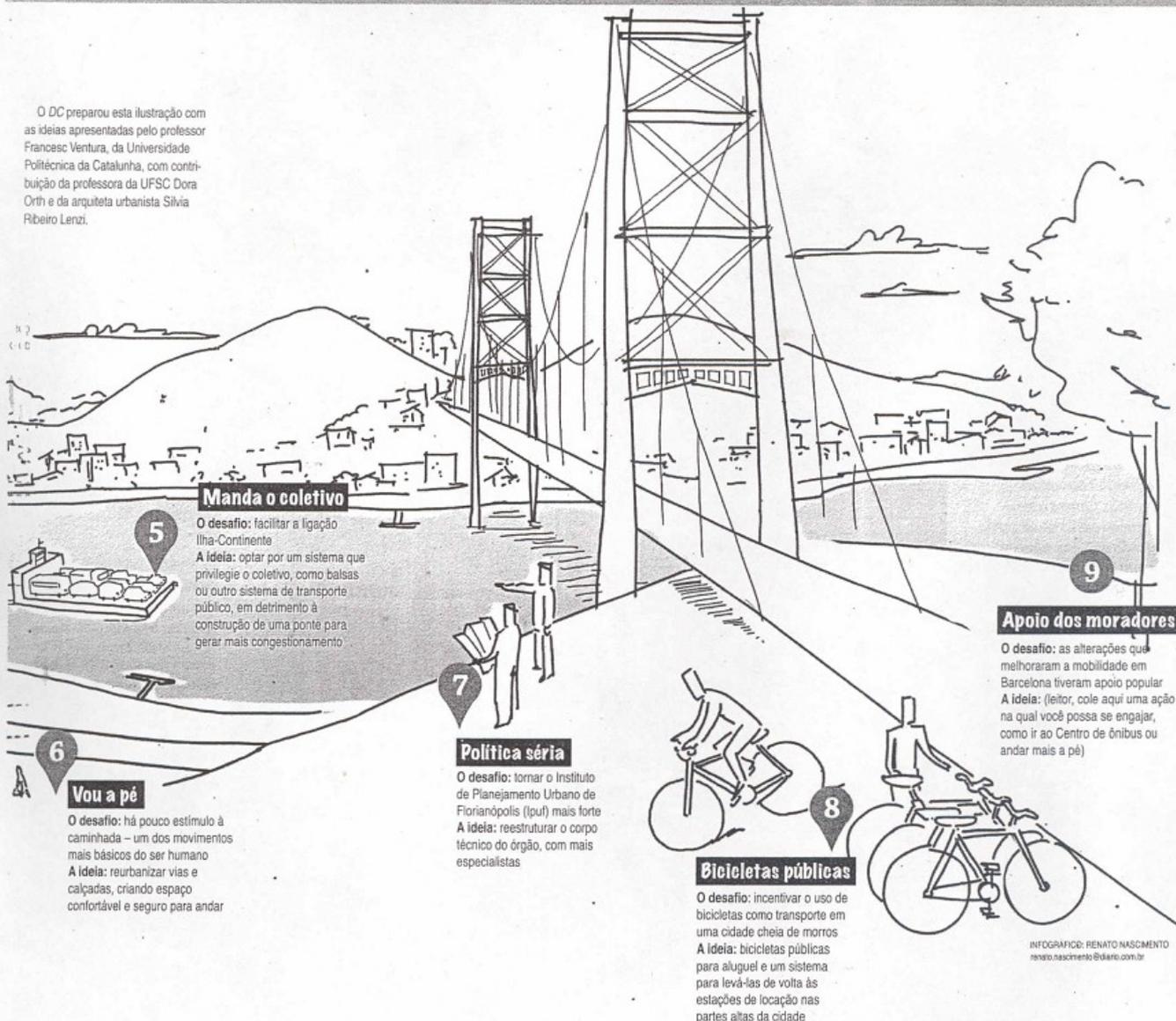
— Aqui a visão da gestão pública é ainda muito imediatista. Além de recompor o IpuF, que está com defasagem de especialistas, município e Estado deveriam parar com os discursos isolados e alinhá-los com o plano diretor — defende Sílvia.



Francesc Ventura esteve na UFSC

roberta.kremer@diario.com.br

O DC preparou esta ilustração com as ideias apresentadas pelo professor Francesc Ventura, da Universidade Politècnica da Catalunya, com contribuição da professora da UFSC Dora Orth e da arquiteta urbanista Sílvia Ribeiro Lenzi.



Manda o coletivo

O desafio: facilitar a ligação Ilha-Continente
A ideia: optar por um sistema que privilegie o coletivo, como balsas ou outro sistema de transporte público, em detrimento à construção de uma ponte para gerar mais congestionamento

5



Vou a pé

O desafio: há pouco estímulo à caminhada – um dos movimentos mais básicos do ser humano
A ideia: reurbanizar vias e calçadas, criando espaço confortável e seguro para andar

6



Política séria

O desafio: tornar o Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (Ipu) mais forte
A ideia: reestruturar o corpo técnico do órgão, com mais especialistas

7



8

Bicicletas públicas

O desafio: incentivar o uso de bicicletas como transporte em uma cidade cheia de morros
A ideia: bicicletas públicas para aluguel e um sistema para levá-las de volta às estações de locação nas partes altas da cidade



Apoio dos moradores

O desafio: as alterações que melhoraram a mobilidade em Barcelona tiveram apoio popular
A ideia: (leitor, cole aqui uma ação na qual você possa se engajar, como ir ao Centro de ônibus ou andar mais a pé)

9

INFOGRAFICO: RENATO NASCIMENTO
 renato.nascimento@diario.com.br

“Os responsáveis públicos souberam motivar as pessoas”

O professor Francesc Ventura, da Universidade Politècnica da Catalunya, participou do programa Condomínio Legal e foi entrevistado pelo apresentador Renato Igor, da CBN Diário. Ventura participou das alterações urbanas que melhoraram Barcelona e esteve em Florianópolis para uma palestra.

Como era Barcelona até 1992 e como foi o processo de transformação da cidade?

Ventura – Até meados dos anos 1980, a cidade vivia de costas para o mar. Havia uma linha ferroviária entre a cidade e o mar. Havia uma área industrial que também impedia que a cidade ficasse de frente para o oceano. Com os Jogos Olímpicos, tiraram a linha ferroviária, houve uma transformação no porto e toda a zona industrial foi desmantelada. Investiu-se em transporte público. E houve uma melhora no aeroporto.

Como foi possível chegar a um pacto com a sociedade local? Eles aceitaram essa transformação?

Ventura – Sim, a cidade historicamente, nos últimos 150 anos, cresceu

em momentos pontuais. Não houve um crescimento contínuo. Os Jogos representavam uma oportunidade de dar um grande salto na qualidade da cidade. Os responsáveis públicos souberam motivar as pessoas.

O que foi feito do ponto de vista de trânsito e mobilidade urbana? Qual é a grande ideia que foi feita lá? O senhor acredita que ela poderia ser usada em Santa Catarina?

Ventura – Temos que resolver nossos problemas copiando dos outros, mas encontrando nossas próprias soluções também. Durante a preparação dos Jogos Olímpicos, as intervenções feitas foram voltadas para veículos privados. Essas vias novas rapidamente se congestionaram. Mais quantidade de vias, maior quantidade

de veículos, maior o congestionamento. Entendemos que devíamos apostar em duas estruturas: abandonar a ideia de cidade extensa e dispersa, de zonas familiares e industriais, que obrigava mais deslocamentos e voltar para uma cidade compacta, densa, em que as atividades econômicas ficassem mais juntas. Mais de 50% dos deslocamentos são feitos a pé. O melhor modo de se mover é andar.

Barcelona tem ruas voltadas apenas para pedestres, que é um espaço de convivência. Essas ramblas já existiam nesse modelo antes da Olimpíada?

Ventura – Existiam os espaços, mas estavam voltados para o veículo privado. Tivemos que reservar espaços exclusivos para os pedestres.

De que forma Barcelona trata os ciclistas?

Ventura – Uma iniciativa com êxito extraordinário é o uso das bicicletas públicas. Mas existe um inconveniente: as pessoas usam a bicicleta para descer das partes altas, mas sobem com transporte público, e as bicicletas ficam embaixo. Temos que criar um serviço de recuperação de bicicletas para elas voltarem ao lugar.

Carro tem acesso restrito em alguns pontos? Paga pedágio?

Ventura – Só há restrições em estacionamento. No Centro, há poucos lugares para estacionar e, os que existem, são pagos. Há muitos edifícios que têm plantas subterrâneas com estacionamentos, mas é caro. Esse mecanismo desestimula o uso de carros.

Diário Catarinense - Opinião

“Arquitetura e desastres naturais”

Furacão Sandy / Nova York / Falta de água e de energia / Arquitetura mais eficiente / Florianópolis / Abastecimento de água / Investimento em infraestrutura / Estudante de Arquitetura da UFSC, Priscila Besen

Arquitetura e desastres naturais

Tudo parecia muito bem preparado para o Furacão Sandy, que passou por Nova York há dez dias. Passada a tempestade, esperava-se que tudo voltasse ao normal. O furacão já estava a quilômetros de distância, mas os problemas ficaram.

Toda parte sul de Manhattan ficou sem energia por quase cinco dias. Para os norte-americanos, passar uma semana sem água e sem energia foi uma experiência de outro mundo. Saber poupar recursos foi outra tarefa difícil. Logo que as luzes se apagaram, todos usaram seus computadores até a bateria acabar. Depois, foram para o celular, e também gastaram tudo que tinham. Quando perceberam, estavam sem nenhum meio de comunicação.

Também se percebe o quanto os edifícios da cidade são dependentes da rede elétrica. Iluminação, aquecimento de água, fogão, calefação, nada funcionava sem energia. Fica evidente a necessidade de se ter uma arquitetura mais eficiente, com o uso de iluminação natural, aquecimento solar, captação de água da chuva. É muito mais fácil passar por essas situações em uma edificação autossuficiente.

Na escala da cidade, nota-se o descalo dado às redes de abastecimento. Nova York se moderniza aparentemente, mas sua infraestrutura no subsolo continua a mesma há décadas. Vale a comparação com Florianópolis, cujo abastecimento de água depende de uma tubulação projetada para a cidade de anos atrás, quando a demanda era menor. Alguns bairros sofrem com falta de água, e no verão, o problema é generalizado.

Essas situações revelam a fragilidade das grandes metrópoles: basta que algo não funcione para que se inicie o caos. Com a população concentrada em centros urbanos, é preciso investir em infraestrutura, edificações mais eficientes e contribuir com ações para não acelerar o processo de mudanças climáticas. É hora de se acostumar com esses eventos e não tratá-los como eventualidades.



PRISCILA BESEN

Estudante de Arquitetura da UFSC e bolsista do programa Ciências sem Fronteiras em Nova York

Essas situações revelam a fragilidade das grandes metrópoles: basta que algo não funcione para que se inicie o caos.

Marinha / Reserva Biológica Marinha do Arvoredo / Farol / Capitania dos Portos de Santa Catarina / Comandante Cláudio da Costa Lisboa / Área militar / Instituto Chico Mendes da Biodiversidade – ICMBio / UFSC / Celesc / Eletrosul / Ministério das Minas e Energia

Marinha quer proteger farol

Restrições. Reserva do Arvoredo é alvo de polêmica com projeto para torná-la parque

EDSON ROSA

edson.rosa@noticiasdodia.com.br

@ND_online

A Marinha ainda não tem posição oficial sobre a proposta de recategorização da Reserva Biológica Marinha do Arvoredo, ao Norte de Florianópolis. No entanto, já avisa que não permitirá o acesso à ilha onde, desde 1983, mantém o farol para orientação à navegação no canal, segundo antecipou o comandante da Capitania dos Portos de Santa Catarina em Florianópolis, Cláudio da Costa Lisboa.

Atividades náuticas restritas ou liberadas, de acordo com o comandante, independem da Marinha, responsável apenas pela porção territorial do arqui-

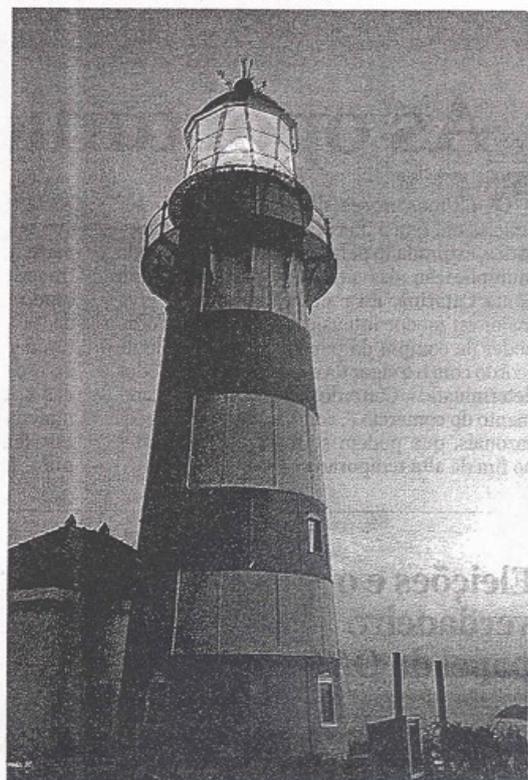
pélagio de Arvoredo.

“O mar é para ser navegado, desde que obedecidas às normas básicas de segurança e cabotagem. Mas a ilha continua sendo área militar, com acesso exclusivo a militares ou pesquisadores devidamente autorizados pelo ICMBio (Instituto Chico Mendes da Biodiversidade). Com área de 270 hectares, a ilha do Arvoredo é praticamente inóspita, com exceção da ponta leste, ocupada pelas instalações militares.

“Trata-se de um tombo da Marinha, que terá de ser ouvida durante o processo de discussão legislativa sobre a recategorização da reserva para parque”, explica o comandante Lisboa. Ele lembra que o nome da ilha é referência à den-

sa cobertura de mata atlântica de grande porte, vegetação que serve de proteção a embarcações em dias de tempestade e que abriga grande número de animais peçonhentos, principalmente serpentes como jararacas e corais.

Estudos arqueológicos concluem que na pré-história Arvoredo abrigou grupo de construtores de sambaquis, pré-cerâmico, com economia baseada na pesca, caça e coleta; e outro grupo, cerâmico, tendo provavelmente uma agricultura incipiente. Atualmente, apenas a ponta leste é ocupada pela Marinha, que mantém três militares na ilha para manutenção do farol e casarío militar – a substituição da guarnição é feita a cada 85 dias.



Arquipélago. Farol construído no século 19 é utilizado até hoje

Referência para pescadores e navegação

Desde o século 19, a navegação pelo entorno Ilha de Santa Catarina é motivo de preocupação, exigindo a construção dos faróis de Anhatomirim, ao Norte, e de Naufragados, ao Sul. Como o sinal luminoso emitido da base de Anhatomirim não era avistado na parte mais larga do canal norte, em 1878 foi iniciada a construção de novo farol, na maior das quatro ilhotas do arquipélago do Arvoredo.

A torre foi pré-fabricada na Inglaterra e montada na costa leste da ilha. A construção, que remonta

ao Segundo Reinado, foi inaugurada no dia 14 de março de 1883. “A finalidade dele ainda é a orientação a navegadores que passam ao largo, ao norte, da Ilha de Santa Catarina.

Atualmente emite uma luz branca, visualizada até 24 milhas náuticas de distância, ou seja, a cerca de 40 quilômetros. “Trata-se de equipamento fundamental para a segurança de pescadores e de médias e grandes embarcações”, explica o comandante Cláudio da Costa Lisboa, da Capitania dos Portos em Florianópolis.

Em 2007, parceria entre Marinha, UFSC (Universidade Federal de Santa Catarina), Celesc e Eletrosul viabilizou sistema de fornecimento de energia elétrica ao farol a partir de painéis de células fotovoltaicas, com financiamento do Ministério das Minas e Energia. “É uma forma de produzirmos e usarmos energia limpa”, disse o comandante. Para garantir energia em longos períodos sem sol, a Marinha mantém na ilha um gerador a diesel. “Hoje, a alternativa só é usada em casos extremos.”



Acesso. Recategorização da ilha é discutida, mas entrada não será liberada

CLIPPING DIGITAL

Clipping dia 12/11/12

[Simulado online busca preparar estudantes para o vestibular da UFSC](#)

[Professor da UFSC recebe premiação](#)

[Locais de prova do Vestibular 2013 da UFSC podem ser consultados](#)