

De convergência zero

★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★

ZERO

FLORIANÓPOLIS, MAIO DE 2011 - CURSO DE JORNALISMO ANO XXIX, NÚMERO 1



TEM SOLUÇÃO?

De convergência zero a Zero Convergência

Caros leitores, como vocês já devem ter percebido logo na segunda página desta edição, agora o jornal é totalmente colorido. Acompanhando esta novidade, lançamos um novo projeto gráfico mais arejado e que valoriza as imagens.

As novidades não param por aí. O projeto do jornal-laboratório foi selecionado pelo edital do Fungrad – Fundo de Apoio do Ensino de Graduação, gerenciado pela Pró-Reitoria de Ensino de Graduação. Com os recursos concedidos por este fundo iniciamos o projeto Zero Convergência, que visa uma integração multimídia e multidisciplinar. Agora, além dos alunos da matéria obrigatória Jornal Laboratório, os matriculados em Reportagem Especializada em Economia e Política, Fotojornalismo III, Redação VI, entre outras, também darão sua contribuição.

As matérias não serão restritas ao jornal impresso. Em médio prazo, estas passarão a explorar as inúmeras possibilidades da internet, trazendo conteúdo extra ou que não pode ser veiculado no meio impresso, como arquivos de áudio e vídeo e galerias de fotos. De imediato, um blog vai trazer o mesmo Zero digitalizado e extras; mas logo teremos um portal dinâmico e de fácil navegação.

Entre as reportagens desta edição, trataremos da

mobilidade em Florianópolis. Nosso esforço é ir além dos problemas enfrentados na capital catarinense — que muitas vezes também ocorrem em outras cidades do Brasil —, mas sim fazer uma análise das causas que levam a esta situação. Procuramos ir além dos engarrafamentos, para tratar também da acessibilidade ao transporte público e táxis, reformas no Aeroporto Internacional de Florianópolis. Além disso, discutimos o aumento na tarifa de ônibus e porquê o transporte marítimo não foi implementado na Ilha de Santa Catarina.

Abordamos também temas trabalhistas, como pessoas que conseguem tirar seu sustento do lixo e como vivem aqueles que não contribuem com a Previdência. A saúde é um dos assuntos, com matérias sobre as unidades de atendimento pré-hospitalar e os riscos de acidentes e os gastos excessivos com tratamentos estéticos. Já na educação, o tema é a graduação específica para indígenas na UFSC.

Esta é a primeira edição de uma nova fase na história do ZERO, que muda para se adequar a novos padrões de consumo de notícia, mas mantém a mesma visão crítica do cotidiano que nos acompanha desde a primeira edição.

Boa leitura!

Charge



ZERO

JORNAL LABORATÓRIO ZERO

Ano XXIX - Nº 1 - Maio de 2011
Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC
Fechamento: 06 de maio

Curso de Jornalismo - CCE - UFSC - Trindade
Florianópolis - CEP 88040-900
Tel.: (48) 3721-6599/ 3721-9490
Site: www.zero.ufsc.br
E-mail: zero@cce.ufsc.br

REDAÇÃO Agatha Morigi, Camila Collato, Darilson Barbosa, Diego Cardoso, Felipe Costa, Guilherme Lopes Souza, Jéssica Camargo, Juliana Geller, Laís Mezzari, Laryssa D'Alama, Luanna Hedler, Nayara D'Alama, **EDIÇÃO** Agatha Morigi, Alécio Clemente, Diego de Souza, Dirk Ruhland, Gabriella Bridi, Laís Mezzari, Laryssa D'Alama, Luanna Hedler, Nayara D'Alama, Tiffany Rodio, Úrsula Dias, Vinicius Schmidt **FOTOGRAFIA** Camila Collato, Darilson Barbosa, Diego Cardoso, Dirk Ruhland, Guilherme Lopes Souza, Jéssica Camargo, Laís Mezzari, Luanna Hedler, Rodolfo Conceição **EDITORAÇÃO** Agatha Morigi, Camila Collato, Darilson Barbosa, Diego de Souza, Laryssa D'Alama, Nayara D'Alama, Rodolfo Conceição, Vinicius Schmidt, **INFOGRAFIA** Tiago Moritz, Yucka Gautama **PROFESSOR-COORDENADOR** Jorge Kanehide Ijuim MTb/SP 14.543 **MONITORIA** Verônica Lemus, Wesley Kimpel **IMPRESSÃO** Diário Catarinense **CIRCULAÇÃO** Nacional **TIRAGEM** 5.000 exemplares



Melhor Peça Gráfica I, II, III, IV, V e XI Set
Universitário / PUC-RS (1988, 89, 90, 91, 92
e 98)

Melhor Jornal-Laboratório no I Prêmio Foca
Sindicato dos Jornalistas de SC 2000
3º melhor Jornal-Laboratório do Brasil
EXPOCOM 1994

Sobre o chargista

Felipe Tadeu Gondim é estudante da quinta fase do curso de Design de Animação da UFSC. Para entrar em contato com o autor escreva para o e-mail flptadeu2@gmail.com.

Para os chargistas

Se você é daqueles que quando lê uma notícia logo a imagina numa charge, desenhe para o ZERO e envie para zero@cce.ufsc.br. Sua charge pode ser publicada nesse espaço e fazer parte das próximas edições do jornal.

ZERO NO TEMPO

Em sua edição de julho de 2004, o ZERO fez uma ampla cobertura da Revolta da Catraca, movimento popular que foi às ruas por causa de um reajuste de 15,6% na tarifa do ônibus. Foram dez dias de intensas manifestações contra o aumento — com o incêndio de três ônibus e o bloqueio da passagem de veículos pelas pontes de acesso à capital — e que culminaram com a decisão da Justiça Federal de Santa Catarina de suspender o reajuste. O movimento se repetiu em 2005, após um novo aumento, e obteve sucesso mais uma vez.

Desde então, o cidadão florianopolitano tem convivido com reajustes anuais, o último deles em 15 de abril deste ano. Mesmo que o valor da passagem suba, o serviço só piora, inclusive com a diminuição no número de linhas e saídas diárias. E é neste ponto que a nova cobertura se baseia. Com uma abordagem mais

humana, conhecemos a história do faxineiro Lourival da Silva, que reside no sul da Ilha e passa quase uma hora no ônibus todo dia, além de ter o orçamento familiar comprometido pelo gasto com transporte.

A diferença mais visível entre as duas situações narradas no ZERO é que, desta vez, apenas uma pequena parcela da população de Florianópolis foi às ruas. Os movimentos que antes reuniam diversos setores da sociedade, agora não têm muito apelo fora do ambiente estudantil. Em uma jogada de esperteza, o novo reajuste aumentou o valor da passagem para quem paga com o cartão de R\$ 2,38 para R\$ 2,60. Já quem paga em dinheiro, pagará menos, com o valor passando de R\$ 2,95 para R\$ 2,90. O problema é o fato de que apenas 30% da população será beneficiada pela diminuição, pois os outros 70% usam o cartão.



De costas para a América Latina

Fotos: Rodolfo Conceição

As Jornadas Bolivarianas deste ano, de 4 a 8 de abril, abordaram o Imperialismo e Cultura latinoamericana. Um dos idealizadores é Nildo Ouriques, professor do Departamento de Economia da UFSC, que fala ao ZERO sobre o eurocentrismo presente na imprensa e a política governamental brasileira.

Aos 52 anos, Nildo Ouriques é doutor pela Universidade Nacional Autônoma do México. Ele também presidiu o Instituto de Estudos Latinoamericanos (IELA) até 2009. Nascido em Joaçaba, jogava pelo time de futebol da cidade, que pagava na época o equivalente a três salários mínimos. Aos 18 anos veio para Florianópolis estudar e trabalhar no Avaí. Acabou se envolvendo com um grupo de teatro dirigido por Carmen Fossari, o que levou a deixar de lado o futebol. As artes também ficaram em segundo plano quando começou a atuar politicamente na universidade. Em 1981, presidente do DCE, lutou contra a ditadura militar, cujo aprendizado ele garante ter fortalecido sua profissão e intelectualidade. Durante o governo do prefeito Edson Andrino (1986-1988), trabalhou na Secretaria de Administração de Florianópolis. Em maio de 1988, foi morar no México para fazer mestrado e doutorado. Lá trabalhou como tradutor em alguns jornais, nos quais escrevia colunas sobre economia internacional. Atualmente participa do programa de rádio Faixa Livre, na Bandeirantes do Rio de Janeiro, mantido pela Associação de Engenheiros da Petrobrás.

De que forma se dá o eurocentrismo no estado de Santa Catarina, tanto na imprensa como na cultura?

Em Santa Catarina se alimenta o mito de que o estado é quase europeu, sem os desequilíbrios brasileiros. As culturas negras e indígenas são ocultadas e quando aparecem são como problema social. Este estado é tão atrasado que não tem sequer uma Defensoria Pública. Em relação à imprensa, os meios de comunicação têm um monopólio mais acentuado ainda, que é a RBS. É tão monopólio que tem uma cátedra no Curso de Jornalismo. Isso me parece um escândalo.

Qual sua opinião sobre os embates do governo da Argentina com a imprensa, principalmente com o jornal Clarín, considerado um dos mais críticos?

O governo argentino reconheceu que o peso do Clarín era superior aos partidos políticos e que o processo de erosão da legitimidade dos partidos cedeu espaço para que alguns monopólios de rádio, televisão e jornais se tornassem partidos políticos. Primeiro, o Clarín não respeitava a legislação a qual estava submetido. Segundo, o jornal tem que ter uma linha editorial independente, que não se trata de não poder fazer crítica ao governo, mas também não pode fazer oposição. E, terceiro, o governo criou uma nova lei, a *Ley de Medios*, que implica na efetiva democratização dos meios de comunicação, o que despertou a ira dos demais países, inclusive do Brasil. Aqui, a democracia

está cativa. Não se pode ter um sistema político democrático, pois a mídia está concentrada nas mãos de poucos.

Qual sua opinião sobre a democratização da comunicação?

Não há nenhum processo de democratização da comunicação no Brasil. Em primeiro lugar, é um poder monopólico, de péssima qualidade, como por exemplo o Jornal Nacional, que deveria escandalizar a todos nós. Segundo, o Governo Lula não deu um passo no sentido de democratizar os meios de comunicação, não restringiu poderes inaceitáveis de monopólios, como também não estimulou redes alternativas. Não entendo por que não regulamentar e ampliar o poder das rádios comunitárias. O sistema capitalista preza pela concorrência, então por que não instituir um sistema competitivo de comunicação? A radical democratização da comunicação é necessária, mas não virá com esse governo.

Durante o Governo Lula houve uma aproximação entre o presidente brasileiro, o da Venezuela, Hugo Chavez, e o da Bolívia, Evo Morales. Será que tal esforço será mantido no governo da presidente Dilma Rousseff?

No primeiro governo de Lula houve um distanciamento claro. Um processo de integração mais forte nos países vinculados à ALBA, a antiga Alternativa Bolivariana das Américas, está em curso na América Latina. O Itamaraty, seguindo as orientações de Washington, descartou essa hipótese e a hostilizou.

No segundo mandato, a integração latinoamericana começou a figurar o discurso da diplomacia brasileira, mas assumiu a forma de subimperialismo, em que o importante era vender produtos e serviços na AL. As grandes empresas brasileiras, estatais e privadas, começaram a atuar, ou seja, o discurso da integração ganhou uma dimensão econômica concreta.

O Governo Lula também sabia que milhões de pessoas observavam as transformações na Bolívia, Equador e Venezuela com extremo apreço, razão pela qual não era seu interesse hostilizá-las. Quem hostilizava eram os parlamentares, os senadores. Os empresários queriam vender. A mídia era contra, os intelectuais [de direita] eram contra, mas os empresários não. O que aconteceu foi que o Estado brasileiro se aproximou, impedindo que o Governo Lula aparecesse na política exterior como conservador. Então houve certo interesse pelos governos latinoamericanos de orientação nacional popular, e estes, por sua vez, tinham interesse em serem amigos do Lula. Mas a diplomacia brasileira seguiu dentro de uma orientação ainda permitida por Washington. Nem Lula nem Dilma praticaram uma política soberana. O Brasil não pode ignorar o tema da integração bolivariana, mas a burguesia não quer, pois é uma integração dos povos. O Itamaraty é o órgão brasileiro mais escandalosamente eurocêntrico e colonialista, uma diplomacia que não serve aos interesses

brasileiros, e sim aos interesses de Washington, potências dominantes e da Avenida Paulista.

Por que a América Latina não aparece de forma positiva na imprensa brasileira?

A AL não existia na imprensa brasileira há dez anos. Ainda é um desastre. Desastre porque ela está orientada por uma tríplice determinação a partir da Europa, de forma que a imprensa brasileira não consegue perceber a AL desde suas entranhas, seus intelectuais. O segundo aspecto é que a imprensa está orientada por uma dose de colonialismo. Os três séculos de colonialismo e os dois de subdesenvolvimento determinam uma observação da imprensa sobre o fenômeno latinoamericano que está marcado pela imprensa brasileira. O terceiro ponto é que os que escrevem sobre a AL a desconhecem. O jornal Folha de S. Paulo apenas recentemente tem um correspondente em Caracas. E o máximo que os grandes jornais brasileiros cobriam era a Argentina, a exemplo de Flávio Tavares. É uma característica nas redações que os repórteres não saibam onde fica Belize, o que é o conflito entre Peru e Equador, que ignorem a cultura latinoamericana. Há essa tríplice determinação que é perversa. O jornalismo brasileiro atua numa perspectiva de Washington.

Os líderes das nações imperialistas, por exemplo, aparecem na imprensa brasileira como homens genuinamente preocupados com o futuro da humanidade e nunca interessados exclusivamente em manter ou conquistar mais poder para suas próprias nações. Mas é impossível ler em um jornal brasileiro o adjetivo nacionalista para o primeiro-ministro francês ou para o presidente dos EUA, porém é fácil encontrá-lo quando se trata de Evo Morales, Rafael Correa ou Hugo Chávez. Neste caso, fica claro como a ordem unida se faz com perfeição no exercício da liberdade de imprensa: "o presidente nacionalista Evo Morales disse...", "o ultra-nacionalista Hugo Chávez ordenou...". Enfim, o tratamento jornalístico dá a impressão que o nacionalismo é uma doença tropical, impossível de encontrar-se nos Estados Unidos, na Inglaterra ou na França.

Úrsula Dias
ursuladias21@gmail.com



ENTREVISTA

Preconceito
O Brasil não pode ignorar o tema da integração bolivariana, mas a burguesia não quer, pois é uma integração dos povos.

Peju porã, pendero ae ma*

*Bem vindos, aqui também é sua casa

Apesar da convocação em guarani, licenciatura intercultural indígena também é dirigida para as etnias kaingang e xokleng

Quem esteve no campus Trindade em fevereiro notou que, especialmente no Centro de Filosofia e Ciências Humanas, circulavam caras novas que fugiam do padrão "calouro típico". Nada de jovens recém-saídos de cursinhos ou do ensino médio. Eram, em sua maioria, adultos na faixa dos 30-40 anos, alguns acompanhados de seus filhos pequenos. Não se trata somente de um novo perfil de aluno que ingressa na UFSC, mas um curso inovador voltado para suas especificidades: a Licenciatura Intercultural Indígena do Sul da Mata Atlântica.

O projeto do curso, aprovado pelo Programa de Apoio à Formação Indígena (Prolind - Mec) em 2009, previa apenas o ingresso de indígenas catarinenses. José Benites, cacique guarani da aldeia Kuriy apontou que não existem guaranis só em Santa Catarina e, por isso, a proposta se expandiu para outros estados. Benites observa que "a dispersão dos guaranis dificulta a comunicação, diferente dos xoklengs e kaingang que estão mais centralizados". Para concorrer a uma vaga, 402 candidatos foram isentos da taxa do vestibular e os 120 aprovados fizeram uma pré-matrícula na coordenação do curso. Hyral Moreira, cacique guarani em M'Biguaçu, reclama que "acharam que a gente tinha forjado documentos para a matrícula! Entramos com um mandado de segurança para garantir as vagas."

A inserção destes alunos no convívio universitário merece cuidado para diminuir o choque cultural. A matrícula foi realizada na própria coordenação do curso e, em um passeio guiado pelo campus, tiveram contato com termos "ufsquianos" como RU, BU, DAE. Nas duas primeiras semanas de aula, quando os demais estudantes se encontravam em férias, o campus estava praticamente vazio. "Creio que eles vão sentir um pouco de estranheza com a retomada das aulas em maio, pois há mais movimento. Mas a gente percebe que, ao mesmo tempo que eles se sentem deslocados, há uma valorização grande por estarem na UFSC", explica a professora Ana Lúcia Nötzold, coordenadora do curso.

As aulas iniciaram com 120 alunos, 40 da etnia

guarani, 40 kaingang e 40 xokleng. A graduação em Licenciatura Plena da Infância dura quatro anos com uma carga horária de 3.348 horas e, até o quinto período, os acadêmicos cursam disciplinas específicas e são separados por etnia. Nos semestres seguintes optam por uma das três terminalidades: Licenciatura das Linguagens, com ênfase em Línguas Indígenas; Licenciatura em Humanidades, com ênfase em Direitos Indígenas e Licenciatura do Conhecimento Ambiental, com ênfase em Gestão Ambiental. As aulas são em português, porém cada turma tem disciplinas sobre a língua própria de seu povo. Como a UFSC não tem especialistas na área de línguas indígenas no quadro de professores, criou-se um intercâmbio com docentes de outras universidades.

O curso baseia-se na pedagogia da alternância que engloba tempo-universidade e tempo-comunidade. Os futuros professores desenvolvem pesquisas sobre mitologia, escrita da língua, arqueologia, história e entrevistam idosos, adultos e jovens na aldeia. Depois das duas semanas de aula, os alunos voltaram para suas comunidades e retornam à UFSC em maio para mais três semanas. Benites conta que na sua aldeia todas as crianças e jovens são falantes guarani e que o curso "vai ajudar muito na aprendizagem dos pequenos guaranis, no fortalecimento da cultura e na revitalização de alguns conhecimentos que ficaram de lado".

Ana Lúcia relata que "os alunos já receberam subprojetos para desenvolverem com os idosos. Além disso, o calendário acadêmico é articulado assim porque muitos deles têm responsabilidades em suas comunidades, são caciques ou professores e o calendário da escola da aldeia não pode ser prejudicado". João Criri, representante xokleng, já está trabalhando para trazer os idosos para visitar o Museu Universitário. "A repercussão foi muito boa na aldeia e gerou uma grande curiosidade sobre o que está exposto no museu. Uma das moradoras da comunidade viu no catálogo uma peça que foi feita pela mãe dela!"

A licenciatura está focada na questão fundiária e ambiental no bioma Mata Atlântica refletida, principalmente, na demarcação dos territórios, ação que gera conflitos políticos, econômicos e sociais. Em Santa Catarina, a polêmica se arrasta desde a década 60 com o caso da aldeia do Morro dos Cavalos em Palhoça. A construção da BR 101 e, agora, as obras de duplicação, cortam as áreas da aldeia que eram contíguas. Para Eunice Antunes, guarani, moradora do local, o principal problema é a falta de respeito das pessoas que passam pela estrada: "Existem placas avisando que é uma área indígena e os motoristas nem dão bola. Sempre há bichos mortos na estrada e o trânsito afugenta os animais." Sobre o curso, Eunice afirma que auxiliará nos trâmites de demarcação porque "quando estamos só na aldeia, não sabemos como andam as coisas fora dela. O curso mostra um outro horizonte, outras maneiras de lutar por nossos direitos".

Em fevereiro deste ano, a Advocacia Geral da União (AGU) garantiu na Justiça a continuidade da demarcação de 600 hectares entre os municípios de Ipuacu e Aberlardo Luz, para extensão da reserva kaingang Terra Indígena Xapécó. Getúlio Narcizo, professor da comunidade e representante kaingang, conta que "as disputas causam constrangimentos a ambas as partes, pois muitos índios são discriminados por comerciantes, políticos e agricultores nas cidades vizinhas". Também explica que a demarcação é lenta e os recursos financeiros



Fotos: Camilla Collato

para as desapropriações, cuja responsabilidade é da Funai, demora para chegar às regionais. Faltam antropólogos e arqueólogos para realizar os estudos nas terras reivindicadas pelas comunidades indígenas. Para Narcizo, a licenciatura pode auxiliar os kaingang pois "a partir do momento que os índios possuem uma formação específica, que forneça subsídios para sua auto-sustentação e o conhecimento de seus direitos, eles começarão a lutar por eles sem ter que ficar esperando pela Funai que, em muitos casos, não consegue atender as necessidades de todas as comunidades indígenas".

Na recente reunião de avaliação foi discutida a eficiência no traslado dos alunos. O auxílio transporte/hospedagem oferecido pelo governo federal é repassado diretamente aos alunos através de uma parceria UFSC - Funai. Em fevereiro os alunos foram prejudicados porque receberam o auxílio depois do início das aulas. Os quatro guaranis da aldeia Kuriy, em Biguaçu-SC receberam R\$25 e gastaram R\$60, mas reivindicam apenas R\$50, mesmo tendo de caminhar 8 km até o ponto do ônibus. Fernanda Cerqueira, representante da Funai, afirmou que a licitação para o transporte da próxima etapa de maio já está tramitando em Brasília e os recursos devem ser liberados ainda em abril. Muitos não se adaptaram à comida do RU e tiveram que comprar lanches e água mineral porque não havia onde estavam hospedados.

Um ponto em comum entre todos os alunos é a expectativa para retornar às aulas neste mês. No dia 11 eles assistirão aula magna com a presença do secretário de educação do Prolind, Gerser Baniwa, que virá de Brasília especialmente para o ato. No mesmo dia a mostra *Guarani, Kaingang e Xokleng: Memórias e atualidades no sul da Mata Atlântica* estará exposta no hall da Reitoria com trabalhos artesanais das três etnias.

Camilla Collato
camilla.collato@gmail.com

BENITES

cacique guarani acredita que licenciatura fortalece a cultura indígena





Novo aeroporto deve ficar pronto em março de 2014

Projeto anterior foi ampliado para atender demanda prevista para o ano da Copa do Mundo no Brasil

O aumento no número de passageiros que Florianópolis recebeu nos últimos cinco anos foi de aproximadamente um milhão, segundo a Infraero. Este crescimento está ligado ao número de moradores da Capital, que, em dez anos, ampliou em 15%, e também ao número de turistas que têm visitado a Ilha da Magia. Leticia Zemiani, gerente da CG Tur, afirma que a propaganda da cidade para o país, feita pela Santur, é forte e eficiente, e que, além de ser considerada um bom destino, possui preços acessíveis nas tarifas.

Nos últimos dois anos, muitos turistas vieram a Florianópolis pela primeira vez. Só a empresa CVC Turismo teve um aumento de 10% ao ano no fretamento durante o veraneio das últimas três temporadas. Mas o que incomoda é a falta de estrutura do Aeroporto Internacional Hercílio Luz, que não está preparado para receber tantos turistas. "Está pequeno, não tem taxis suficientes e nem espaços de estacionamento para vans de excursão", reclama Leticia.

Além disso, o estacionamento não comporta o número de carros que recebe todos os dias, os espaços para check-in de cada empresa são restritos e há quatro salas de embarque para voos domésticos e apenas uma para os internacionais. Há somente oito posições em pista para estacionamento de aeronaves para cinco empresas aéreas durante o período fora de temporada. A situação se agrava no verão, quando chegam mais turistas e voos fretados da Argentina, por exemplo.

Para resolver este problema, o projeto do Modelo Operacional (MOP) para construção do novo Aeroporto, que será finalizado em julho deste ano, prevê a expansão da área de 27 milhões para 35 milhões de metros quadrados. Isso permitirá suportar até 6,7 milhões de pessoas por ano – número estimado para 2014, data prevista para a entrega da obra. Hoje, o limite é de 980 mil passageiros/ano.

O MOP é uma estrutura modular usada para ampliar áreas dos terminais de passageiros ou construir novos. Em 2011, a empresa Engerix está responsável pela atualização do projeto vencedor da licitação de 2004, que não atende a demanda prevista para o ano da Copa do Mundo no Brasil. Para adiantar a obra, o aeródromo e os taxiways, que estão num projeto separado, já foram aprovados pelo Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio) e pela Fundação Municipal

do Meio Ambiente de Florianópolis (Floram). Resta à Fundação do Meio Ambiente (Fatma) autorizar a construção para lançamento do edital de licitação em maio.

Nilton Vieira Quadros Júnior, agente líder da Gol Linhas Aéreas, relatou que os usuários do transporte aéreo em Florianópolis estão insatisfeitos. "Nos horários de pico, clientes das cinco empresas acabam se confundido e embarcando em aeronaves erradas devido à falta de estrutura aeroportuária", afirma Quadros Júnior. Outros fatores que diminuem a qualidade de atendimento são o número reduzido de ônibus para transportes dos clientes dos aviões que pousam na pista secundária até as salas de desembarque, sendo que cada aeronave traz entre 144 e 187 pessoas. "Fica muito complicado desembarcar e embarcar em 30 minutos cerca de 300 clientes. Sem contar os dias de chuva em que todos se molham até chegar ao avião ou do pátio até a sala de desembarque".

A Infraero está sofrendo pressão de diversos lados – governo, população e empresas de turismo. Para agravar a situação, o aeroporto de Florianópolis foi considerado o terceiro pior do país em superlotação, segundo pesquisa do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), que avaliou em abril deste ano os 20 maiores aeroportos do Brasil.

Para o assessor de comunicação da Infraero, Ricardo Diestel May, o aeroporto tem falhas, mas mesmo trabalhando com um número maior do que suporta não está perdendo turistas ou voos domésticos. "Todos os aeroportos ficam cheios nos horários de pico, isso é normal. Não quero dizer que Florianópolis não precise de um novo aeroporto, mas dependemos da aprovação de muitos órgãos públicos para seguir com o projeto e lançar os editais para convocação de uma construtora especializada em terminais e aeródromos".

Novela Mexicana

Uma das instituições que estão atrasando o processo licitatório da primeira parte do aeroporto é a Fatma. A Fundação alega que apesar da tramitação desse processo ocorrer desde 2005, uma Licença Ambiental Prévia foi emitida e a Infraero tardou em cumprir suas condicionantes, e até hoje faltam documentos. "Mas já há avanços, a licença de Instalação para início das obras sai ainda em abril, conforme decisão tomada este mês pela Comissão Central de Licenciamento

Ambiental da Fatma. Falta muito pouco para emitirmos a liberação para início das obras", conclui Daniel Vinicius Netto, gerente de Avaliação de Impacto Ambiental da Fundação. Além da Fatma, a ICMBio e a Floram também enviaram documentos aprovando o projeto, mas com condições: fazer a compensação ambiental do espaço utilizado plantando o número de árvores da Mata Atlântica existentes no local em outro lugar, e implantar tratamento de esgoto.

O objetivo inicial era construir um novo terminal até 2008. O projeto de construção, de Mario Biselli e Guilherme Motta, foi aprovado em 2004 e, após a entrega da Licença Ambiental Prévia, em 2006, foi lançado edital de licitação – cancelado mais tarde por falta de propostas de empresas. Em 2008, um novo edital foi lançado com a promessa de término da construção para julho de 2010, e o Sindicato da Indústria da Construção Pesada e Afins de Santa Catarina (Sicepot/SC) impugnou o processo alegando restrição às empresas de Santa Catarina.

No início deste ano, o governador de Santa Catarina, Raimundo Colombo, apresentou o projeto do novo aeroporto em Brasília e prometeu finalizar as obras até março de 2014. O orçamento total é de R\$ 436,4 milhões, sendo que a Infraero investirá R\$ 316,4 milhões (73% do total), o Governo Estadual entrará com R\$ 107 milhões, e prefeitura de Florianópolis com R\$ 13 milhões. Em março, foram concluídas as permutas de terras entre UFSC, Infraero e Celesc para liberação do espaço para pavimentação e terraplanagem do aeroporto.

A reforma das vias de acesso ao aeroporto já estava planejada juntamente à construção. O governo estadual mostrou interesse em criar uma rodovia de acesso ao novo Aeroporto Internacional Hercílio Luz. Após adequação do projeto às determinações ambientais, decidiu-se pelo acesso ao aeroporto através da SC-401 Sul. "Estamos com as licenças ambientais bem adiantadas, em cerca de 90%, e esse será o principal acesso de ligação ao Sul da Ilha", afirma o Governador.

Luanna Hedler
luanna.cristina@gmail.com

DESIGN

Terminal terá formato de asa de avião e painéis de vidro para captação de energia solar

REFORMA

COLETIVO

Alto valor da tarifa não é

Com frota antiga e pouca disponibilidade de horários, o transporte público na capital catarinense tem muitos pontos a melhorar, mas que esbarram na justificativa da falta de orçamento

Lais Mezzari



ÔNIBUS

A idade média ideal dos veículos seria entre 4,5 a 5 anos, mas hoje está em 7,5 anos

Anderson Rocha, 27, segurança do terminal da Trindade há um ano, de vez em quando recebe reclamações sobre o sistema de transporte público em Florianópolis. Anderson instala sistemas de segurança para complementar sua renda, mas para chegar ao trabalho ele vai de moto ou carro, “o transporte público é muito ruim, de ônibus não tem como. Além do preço da passagem, quase todo dia tem ônibus quebrado, o número de linhas é limitado e mau planejamento entre elas faz com que uma rápida ida ao banheiro cause a perda da viagem”. A maior parte das reclamações na madrugada, horário em que trabalha, vem dos moradores do norte da ilha e da Lagoa da Conceição, que pedem mais horários para depois da meia noite. Segundo Anderson, os que precisam transitar do bairro Trindade para o Tapera, no sul da ilha, também reclamam com frequência. No trajeto há apenas três horários, com até cinco horas de intervalo.

Segundo Victor Khaled, estudante de geografia da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) e militante do Movimento pelo Passe Livre (MPL), a luta do grupo é justamente “para que todas as pessoas tenham acesso à cidade”. Foi esse princípio que, em 2000, levou alguns estudantes a se reunir para pressionar a câmara de vereadores na votação da lei do passe livre estudantil, aprovada em 2004 e, em seguida, caçada pelo Ministério Público. Para os representantes do MPL, “as políticas públicas de Florianópolis são apenas para o transporte individual, enquanto o transporte coletivo é entregue a empresas privadas”.

Khaled também reclama das reformas na avenida Beira-mar Norte e na rua Deputado Antônio Edu Vieira, e as considera obras de pleno favorecimento ao transporte individual. Em declaração em 2005, o Secretário de Transportes da administração de Ângela Amin, Chico Assis, disse que a duplicação da Antônio Edu Vieira seria necessária para tornar viável a utilização do Terminal do Saco dos Limões. Waldir Gomes, presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Público (Setuf), concorda, porém, o secretário de Governo da Prefeitura, Gean Loureiro, diz que a atual gestão não pretende reativar o terminal.

Os terminais integrados, inaugurados em 2003 por Ângela Amin, são administrados pela Companhia Operadora Terminais Integração (Cotisa), um consórcio de empresas, sendo algumas responsáveis também pelo transporte público. Mas nem todas as pessoas ficaram contentes com o sistema até hoje aplicado. O jornalista Valdir Cachoeira e sua esposa, Elizabeth Bernardo, utilizam a linha que vai do bairro Monte Verde ao centro da cidade, e reclamam do transporte público “porque tem poucas linhas e é caro, e é assim desde que o sistema de integração surgiu”.

O MPL tenta resolver um desses problemas, o alto valor da tarifa, pedindo a municipalização na administração dos terminais, o que diminuiria o preço da passagem de 7% a 8%, segundo o próprio presidente do Setuf.

Porém, Gomes lembra que a Cotisa investiu 24 milhões na construção dos terminais, “sem nenhum centavo da Prefeitura”. As taxas cobradas pelo acesso

aos ônibus são utilizadas para a manutenção e para custear o retorno do investimento feito depois de ter obtido a concessão por 20 anos. “A Prefeitura pode apenas encampar os terminais, pagando uma indenização.”

O presidente do Setuf ainda cita a administração do petista Olívio Dutra na prefeitura de Porto Alegre no ano de 1989, como um grande fracasso na tentativa de municipalização do transporte público. Na época, as irregularidades das empresas privadas vieram à tona e inviabilizaram o investimento e a manutenção do sistema de transporte público.

“A Prefeitura pode apenas encampar os terminais pagando uma indenização”

o único problema no sistema

O lado obscuro da passagem

Conforme dados da Prefeitura de Florianópolis, das quase cinco milhões de vezes que a catraca gira mensalmente, cerca de 70% são pagas através do cartão eletrônico, que dá direito a custos mais baixos ao cidadão. De janeiro de 2008 até abril deste ano, o aumento do preço da passagem sobre os usuários do cartão foi superior a 30%. A prefeitura alega que os aumentos têm sido menores que as taxas de inflação, e compara o valor com a passagem de outras capitais como São Paulo, onde o preço chegou a R\$ 3,00 em janeiro deste ano.

O aumento da tarifa na capital catarinense seria ocasionado por "uma defasagem na planilha", de acordo com o presidente do Setuf. Essa planilha, feita pela Prefeitura, indica a receita e os gastos das empresas de transporte público. Segundo Gomes, do valor da passagem no cartão, 48% é destinado ao pagamento de funcionários, 25% ao custo do combustível, e o restante é dividido entre os demais insumos. Deonísio Linder, secretário de Finanças e Assuntos Jurídicos do Sindicato de Transporte Urbano de Florianópolis (Sintraturb), discorda: "de cada um real arrecado, 42 centavos são destinados para os trabalhadores, nosso percentual é bem menor do que eles dizem". A planilha para a verificação dos custos, embora solicitada pela reportagem do ZERO, não foi disponibilizada pela Prefeitura.

O Sintraturb pede reposição do Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC), que é usado para medir a inflação no país, um reajuste salarial real (valor acima da taxa de inflação) de 5%, além de um aumento de 11% no vale alimentação e a redução da carga horária de trabalho de 6h40 para 6h diárias. Linder justifica o pedido de diminuição das horas trabalhadas pelo estresse causado no local e tempo de trabalho, e alega que mais de 30% dos funcionários estão afastados pela Previdência por este motivo.

Apesar das diversas porcentagens que revelam para onde é destinado o preço da passagem, para o faxineiro Lourival da Silva, o mais importante é saber que, assim como qualquer trabalhador com carteira assinada, 6% do seu salário é descontado para obter o direito ao vale-transporte. Lourival levanta às 5h da manhã de segunda a sexta-feira, e três vezes por semana encara uma jornada de 30 horas seguidas de trabalho, fora o deslocamento. Sai da casa de madeira em construção, que fica a 20 metros do ponto, e às 5h50 pega o ônibus para o Centro e então até a UFSC, a maior parte do tempo em pé. Chega às 6h45 e limpa os vidros da Universidade até às 16h48. Mais tarde, troca de uniforme e vai para o outro serviço, no Terminal da Trindade, que começa às 18h50.

No terminal o turno é de 12 horas, "é dia sim, dia não". Ele esvazia as lixeiras e limpa os banheiros. De madrugada faz a limpeza pesada, com desinfetante, e então, durante o dia, faz a manutenção. A cisterna do terminal evita que falte água, já que toda semana tem esperma na parede e Lourival precisa limpar. "E eu tenho que manter limpinho, porque senão logo ligam para a Cotisa reclamando". O faxineiro trabalhou por 10 anos como cozinheiro, "mas não era uma profissão valorizada".

Lourival usa os R\$ 1.270 que recebe dos dois empregos para sustentar a mulher, o filho de quatro anos e a enteada, de 12. O menino fica na creche pública perto de casa, onde Lourival colabora com R\$ 20 por mês. "Esse mês eu dei 25, quero que cuidem bem do meu menino". A enteada recebe R\$ 200 do pai biológico, "mas se o guri ganha uma bala, ela ganha uma do mesmo jeito". Se não recebesse o vale-transporte, gastaria, em média, R\$ 93,60 mensalmente apenas para se deslocar ao trabalho. De qualquer maneira, o valor da tarifa também pesa no seu bolso, já que ele deixa de sair com a família para lazer por



Felipe Costa

LOURIVAL DA SILVA

O faxineiro do terminal da Trindade deixa de passear com a família no fim de semana devido ao valor da tarifa do transporte público

considerar a passagem cara demais.

Sua esposa não trabalha devido aos problemas de saúde. Recebe um salário mínimo do INSS enquanto se recupera de uma cirurgia no braço. "A mulher já tem reumatismo, bursite, tendinite, essas coisas tudo. E ela não consegue fazer força na mão por causa da cirurgia."

Qualidade dos ônibus

O faxineiro mora no bairro Tapera, e para chegar lá tem que pegar o ônibus citado no início da matéria, que faz o trajeto em apenas três horários. O presidente do Setuf justifica a falta de ônibus e de qualidade pelo orçamento. "A diretoria tem que espremer tudo que arrecada para poder sobreviver. A frota efetiva, de 407 ônibus, está envelhecendo em função de não remunerar o capital, de não remunerar a diretoria.", diz Gomes, que informa que a idade média ideal dos ônibus seria entre 4,5 e 5 anos, mas hoje está em 7,5 anos. E essa renovação, alerta Khaled, "está incluída no preço da tarifa".

Segundo o vice-prefeito João Batista Nunes (também secretário de Transportes, Mobilidade e Terminais), um novo edital licitatório deve ser aberto até o final deste ano, mesmo a Prefeitura estando em déficit com as empresas, pois segundo Nunes, "esse déficit não tem respaldo legal". A concessão atual é de 1999 e deveria ter duração de dez anos, mas, segundo o presidente do Setuf e o próprio vice-prefeito, "as administrações do transporte público de outras capitais do Brasil também trabalham com licitação vencida".

Felipe Costa

costa.english@gmail.com

Lais Mezzari

laismezzari@gmail.com

Casos de Sucesso

Bélgica

Em julho de 1997, a cidade de Hasselt, na Bélgica, hoje com pouco mais de 70 mil habitantes, tornou-se a primeira cidade do mundo a ter transporte público totalmente gratuito. No primeiro dia do novo serviço, o número de passageiros passou de em torno de mil para mais de 7 mil. Entre os anos de 1987 e 1999 o número de carros crescia 25%, e o número de habitantes 3%. Nove anos depois, sob o slogan "A cidade garante a mobilidade correta para todos", o uso de ônibus havia crescido em 12 vezes na cidade. O transporte coletivo é usado sem custos por todos, inclusive turistas.

Curitiba

Não é preciso ir tão longe para encontrar exemplos de iniciativas que deram certo. Na capital paranaense a tarifa do ônibus é R\$2,50 de segunda-feira a sábado, e no domingo o valor passa para R\$1,00 nas linhas integradas e convencionais, e R\$1,50 no circular centro. Em Curitiba, o transporte coletivo tem uma "canaleta" exclusiva, aumentando a rapidez para realizar o trajeto, realizado por sistema integrado. A sua característica mais lembrada, porém, são as estações-tubo, onde é feito o embarque e desembarque dos passageiros. Na cidade, a cada 100 habitantes, 32 utilizam o transporte coletivo.

A fila **NÃO** anda



Dirk Rubland

HERANÇA

A dificuldade de locomoção começou com a construção das primeiras casas. A divisão das terras era feita de maneira incorreta. Isso fez aparecer nos morros da cidade quadras muito grandes e irregulares que dificultam a conexão entre as ruas.

Novas obras saem do papel para tentar melhorar o trânsito na Capital, mas ainda não resolvem o caos no centro e sul da ilha

Sair de casa três horas antes do necessário. Essa é a rotina de Matheus Pereira, de 21 anos, e de muitos moradores do Sul da Ilha, que precisam organizar seus horários para não chegarem atrasados aos seus compromissos. No trajeto do Campeche até o Estreito, onde trabalha como auxiliar técnico, e até a Unisul da Palhoça, onde estuda, Matheus enfrenta dois dos trechos com o trânsito mais complicado de Florianópolis: o Trevo da Seta e as pontes Colombo Salles e Pedro Ivo Silveira. “Sempre que penso em sair de casa, sou obrigado a já me programar para a possibilidade de pegar fila no caminho”, reforça o jovem.

Poucos dias após a inauguração do Trevo da Seta, no dia 22 de março, a obra que prometia diminuir as filas na região – que se formam principalmente no início da manhã – mostrou-se falha. A construção de R\$ 16 milhões e que levou 18 meses para ser aberta ao público não melhorou o trânsito para quem percorre o trajeto centro-sul e vice-versa. Assim como aconteceu mês passado, é possível que novas obras, como o Elevado Rita Maria e a terceira pista da rodovia SC-405, também não sanem o tráfego lento nessas duas regiões, apesar de deverem ajudar a melhorar o fluxo de automóveis.

Por outro lado, o transporte público, que deveria ser uma alternativa para evitar a sobrecarga das vias,

apresenta muitas falhas e mostra-se ineficiente. Não é de hoje que Florianópolis apresenta vários problemas de mobilidade. Algumas das causas da complicada situação atual têm origem no período da colonização da cidade.

Acidentes geográficos e um modelo de ocupação inadequado são os vilões apresentados por Gilcéia do Amaral e Silva, professora de Arquitetura e Urbanismo da UFSC e coautora da Pesquisa Subsídios Tipos-Morfológicos para Elaboração do Estudo de Impacto de Vizinhança. Segundo Gilcéia, a dificuldade de locomoção começou com a construção das primeiras casas. “A divisão das terras era feita de maneira incorreta. Isso fez aparecer nos morros da cidade quadras muito grandes e irregulares que dificultam a conexão entre as ruas, por exemplo”. Além disso, as vias foram construídas de maneira irregular, sem pensar em uma grande circulação de carros.

De acordo com a professora, não somente grandes obras devem ser vistas como solução. Seria necessário abrir mais ruas para aumentar a conexão entre diferentes pontos da cidade. O trânsito pode ser comparado com a água. Em uma peneira com vários furos, ela se divide e passa aos poucos. Já em um funil, todo o líquido segue para o mesmo ponto e tem mais dificuldade no escape. Essa analogia pode ser visualizada por qualquer morador da capital, basta ir

do Rio Tavares ao centro às 7h ou tentar atravessar a ponte Pedro Ivo Silveira às 18h.

É este ‘funil’ que Matheus enfrenta todos os dias quando sai de sua casa em direção ao centro da cidade. “Mesmo após a inauguração do elevador do Trevo da Seta, o movimento continua o mesmo, caótico”, confirma.

E não é falta de planejamento. O problema, segundo Gilcéia, é que ele não é executado. O Plano Diretor dos Balneários, de 1985, o último feito na cidade, é “uma colcha de retalhos”. “São inseridas alterações enquanto ele deveria ser totalmente revisado”, alega. A arquiteta também aponta para o interesse político que rege a escolha das obras a serem feitas em Florianópolis. “Os políticos constroem praças e escolas onde é bom para eles, e não onde é previsto pelo Plano. Falta vontade política, porque há dinheiro, tecnologia e conhecimento para ser feito”.

Outro fator agravante é a concentração ou a falta de comércio, serviços e áreas de lazer em determinadas regiões. No bairro Trindade, por exemplo, não há muitas opções de espaço público para as crianças brincarem, de forma que pais precisam levá-los até o Horto Florestal, no Córrego Grande ou em alguma praia. Isso piora ainda mais o problema de mobilidade. Segundo a pesquisadora, o qualitativo ainda é mais importante que o quantitativo. “Não adianta

construir três escolas em lugares inadequados.”

Além disso, a queda do Imposto de Produto Industrializado (IPI) e a facilidade para comprar carros aumentaram consideravelmente a frota nas ruas. Em março de 2003 havia 123.516 automóveis em Florianópolis, segundo o Detran. Oito anos depois, o número pulou para 190.794, um acréscimo de quase 55%. Relacionando com o número de habitantes da cidade em 2010, divulgado pelo IBGE, temos hoje uma média de um carro para cada dois habitantes. É esse crescimento sem planejamento adequado que faz o governo ter que investir em obras que servem como soluções paliativas.

A pressa da prefeitura em inaugurar o trevo ainda inacabado causa dificuldades para quem passa pelo local. É o caso de da estudante de Turismo Marja Fonseca, 24, moradora do Rio Tavares, que diz haver passado pela obra recém-inaugurada em horário de pouco fluxo, mas se perdeu por causa da falta de sinalização. “A indicação está muito ruim”. Marja faz diariamente o trajeto para o centro via Lagoa da Conceição, um percurso mais longo, para evitar o trânsito no Trevo da Seta. E mesmo assim, leva a metade do tempo. “A diferença é muito grande. Em Florianópolis conheço muitos atalhos para evitar as ruas congestionadas, é o jeito”.

Para agravar ainda mais a situação, o Sul da Ilha está se tornando uma região bastante valorizada. Lá se encontram vários pontos importantes, como o Aeroporto Hercílio Luz, o estádio Aderbal Ramos da Silva (Estádio da Ressacada) e praias, que são cada vez mais procuradas pelos moradores e turistas, como a praia do Campeche – principalmente na região do Riozinho – o Ribeirão da Ilha, bairro histórico que preserva a arquitetura açoriana e o cultivo de ostras, e o Pântano do Sul. Todos esses atrativos aumentam o fluxo de veículos, que dificulta ainda mais o acesso à região.

Alternativas

Metrô, trens de superfície e escunas são alternativas utilizadas em cidades grandes e países desenvolvidos para esvaziar um pouco as vias públicas, mas não estão presentes na Ilha. Somado a isso, os ônibus – principal meio de transporte coletivo da cidade – são pouco confortáveis e têm um sistema bastante deficiente: a escassez do número de coletivos em determinadas regiões e baldeações em terminais entre linhas com horários desconexos são problemas recorrentes para quem usa o serviço. Somente entre o fim de março e o início de abril houve duas paralisações relâmpago dos trabalhadores do transporte público na Grande Florianópolis, o que piora a locomoção e desestimula que cidadãos com carro optem por ele.

Para amenizar a dificuldade de movimentação dos moradores do Sul da Ilha, as obras para a construção da terceira pista da SC 405, do trevo da Seta até o trevo do Rio Tavares, estão previstas para recomeçarem entre abril e maio. De acordo com o Departamento Estadual de Infraestrutura - Deinfra, a obra, orçada em R\$ 3,5 milhões e que ficou interrompida por cerca de um ano, será retomada assim que as 35 ações judiciais envolvendo imóveis na região forem resolvidas. Já foram pagos cerca de R\$ 2 milhões em indenizações, e ainda há R\$ 1,5 milhão a ser destinado aos proprietários.

Outra obra, já iniciada em 14 de março, é o Elevado Rita Maria, que deve desafogar o trânsito das avenidas Beira-Mar Norte, Osvaldo Rodrigues e da Rua Antonio Pereira Oliveira Neto. O principal benefício será a facilidade para os carros

que vêm do continente para a avenida Beira-Mar Norte pela Pedro Ivo Campos. Estão previstos R\$ 8,1 milhões para investimentos na construção, que terá oito metros de largura, 390 metros de extensão, capacidade para 50 mil veículos por dia e previsão de conclusão em 18 meses. A obra alterou mais uma vez o trânsito do centro da cidade: para sua construção, foi necessária a reabertura temporária da Avenida Paulo Fontes, fechada em outubro de 2009 por causa do projeto de humanização do local - que ainda não foi executado.

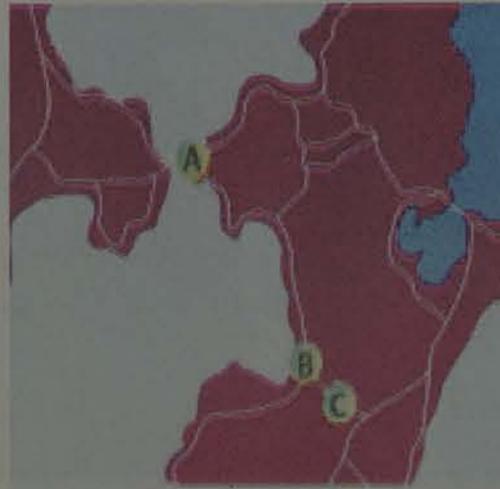
Pessoas como a policial militar Sandra Schlichting, 45, esperam ser beneficiadas. Sandra mora em São José e trabalha na Assembleia Legislativa, no centro da Capital. Ela diz que ao sair do trabalho, às 18h, o trânsito em seu percurso é caótico. “Já cheguei a ficar parada mais de uma hora, como não gosto, faço vários trajetos tentando cortar caminho e fugir das filas”, conta.

Sobre as pontes que ligam o continente à Ilha, Sandra opina que deveriam existir outras formas de acesso para os cidadãos. “Penso que uma solução futura seria a construção de um metrô subaquático”, propõe.

Carro na garagem

É mais fácil criticar do que resolver qualquer problema, mas também é importante refletir sobre o que pode ser feito para mudar efetivamente a realidade do trânsito de Florianópolis. Isso é o que afirma Vera Lúcia da Silva, arquiteta do Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (IpuF).

Vera Lúcia alega que, para que a Capital tenha um transporte público eficiente, é necessário que seus usuários ajudem a fazer as melhorias no serviço. A arquiteta se usa como exemplo: em uma ida de ônibus do Centro ao bairro Campinas, fez um pequeno relatório de quanto tempo o ônibus levou para chegar ao terminal e ao local de destino, além de anotações como a sensação térmica no interior do ônibus e o tempo necessário para subir e descer do veículo, e o enviou à Secretaria de Transportes, Mobilidade e Terminais da cidade. “Se todos os usuários do transporte público fizessem o mesmo, os problemas seriam evidenciados e as mudanças feitas mais rapidamente”, opina.



- A Elevado Rita Maria**
Início: março de 2011
Término: previsto para setembro de 2012
Orçamento: R\$ 8,1 milhões
Características: Com 390 metros de extensão, capacidade para 50 mil veículos por dia e obra deve desafogar o trânsito das avenidas Beira-Mar Norte, Osvaldo Rodrigues e Rua Antonio Pereira Oliveira Neto.
- B Trevo da Seta**
Início: setembro de 2009
Término: maio de 2011
Orçamento: R\$ 16 milhões
Características: Logo o Sul em direção da Ilha, inaugurada sem estar totalmente pronta, a obra apresentou problemas nos dias seguintes à sua abertura.
- SC 405**
Início: previsto para conclusão até maio de 2011
Término: indeterminado
Orçamento: R\$ 3,5 milhões
Características: Construção da terceira pista de rodagem entre o Trevo da Seta e o Trevo do Rio Tavares. O governo estadual aguarda o pagamento de 35 ações judiciais para a indenização de imóveis na região, com não custos entre R\$ 1,2 milhão a R\$ 1,5 milhão, além dos R\$ 2 milhões que já foram pagos para até 5m.

Papel de cada um
Falamos “vamos priorizar a utilização do ônibus” e todos concordam, mas na manhã seguinte usam seus carros para irem trabalhar.

Além da opção pelos coletivos, Vera Lúcia aponta o uso de bicicleta como uma alternativa de locomoção. Segundo a arquiteta, a prefeitura quer incentivar o uso desse meio de transporte melhorando as condições das ciclofaixas e cicloviárias. Em 28 de março foi publicada no Diário Oficial da cidade a criação da Comissão Municipal de Mobilidade Urbana por Bicicleta (PRO-BICI), do qual Vera Lúcia faz parte. Há estudos sendo feitos para analisar cidades-modelos em outros países e ver o que pode ser implantado na Capital. Além das mudanças, um fator decisivo para que o uso das bicicletas seja difundido é criar o costume entre os cidadãos. “Só fazer as adaptações não é suficiente, é importante educar as novas gerações. As crianças precisam aprender a andar mais de bicicleta.”

A diversificação do transporte também é uma solução defendida por Gilcéia Silva, aliada com a melhoria da malha urbana. “Outra saída é criar caminhos alternativos para desafogar o trânsito”, acrescenta.

Vera Lúcia é enfática quanto ao papel de cada cidadão. “O mais importante é a sensibilização da população para priorizar o transporte coletivo. Falamos “vamos priorizar a utilização do ônibus” e todos concordam, mas na manhã seguinte usam seus carros para irem trabalhar”, coloca. De acordo com Gilcéia, “a cidade deve estar acima dos particulares”.

O fato é que, mesmo com a realização de grandes obras, a melhoria no transporte público, o investimento em ações alternativas e a conscientização dos cidadãos, é difícil prever quando a atual situação do trânsito de Florianópolis será revertida.

Laryssa D'Alama e Nayara D'Alama
larydalama@gmail.com
naydalama@gmail.com



ACESSIBILIDADE

Transporte coletivo de Florianópolis tem estrutura precária para receber passageiros com necessidades especiais

**ACESSO RESTRITO**

Atrasos e desrespeito são rotina de cadeirantes em ônibus adaptados

Deficientes físicos da capital esperam até três vezes mais por linhas acessíveis

Seja no ponto perto de casa, no Terminal de Integração Central (Ticen) ou em outros terminais pela Ilha, o ônibus que Jocélio de Assis espera sempre demora mais para chegar. De cabelos brancos e curtos, quase raspados, medalha dourada de Nossa Senhora no peito e camiseta de tenista, este manezinho do bairro Pantanal tem 47 anos e utiliza o transporte público municipal até três vezes por dia. Além de enfrentar todos os "gargalos" do trânsito florianopolitano, já descritos nas páginas anteriores desta edição do Zero, assim como outros cadeirantes da Ilha Jocélio tem que lidar com alguns motoristas mal-educados, equipamentos antigos e a falta de linhas para lugares que ele gostaria de ir. Ele lembra com muito bom humor das histórias tragicômicas vividas nos coletivos, mas admite: os cadeirantes de Florianópolis ainda passam por grandes dificuldades para exercerem seu direito de ir e vir dentro da cidade.

Jocélio utiliza diariamente um dos 97 carros adaptados do transporte público municipal - cerca de 21% da frota atual. Eles possuem elevadores em uma das escadas de embarque, que erguem o deficiente físico na altura do ônibus na hora do embarque e que o descem até a calçada quando chegam no ponto desejado.

Com pouco mais de um quinto da frota à disposição, Jocélio de Assis tem um ranking pessoal de tempo de espera por um ônibus adaptado. "Meu recorde atual é de 4h30. Foi no ponto em frente ao Shopping Beira-Mar. Cansei de esperar e fui com a cadeira de rodas até o Ticen! Mas esse índice não vai demorar muito pra ser batido, podes ter certeza!"

Para sair do terminal, um cadeirante de Florianópolis tem um tempo médio de espera maior do que um não-cadeirante, como se pode ver no infográfico ao lado. Além disso, as linhas adaptadas não contemplam todos os horários. É o caso da "Volta ao Morro Pantanal": segundo o site da com-

panhia responsável pela linha, os ônibus adaptados em dias úteis estão garantidos até às 22h30. Para trechos noturnos como "Madrugadão Leste" e "Madrugadão Centro" não há garantia de veículos adaptados. Para Jocélio sair depois das 20h pode ser arriscado. "As vezes eu chego no Ticen e tenho que ligar pra alguém, pra ver se ganho uma carona até minha casa. Andar de ônibus à noite é complicado."

Para descomplicar um pouco a mobilidade de Jocélio e de outros deficientes físicos, algumas instituições de Florianópolis possuem transporte próprio ou intercedem pelos cadeirantes nas empresas de transporte coletivo locais. Essa é a função da Associação Florianopolitana de Deficientes Físicos (Aflodef), organização criada em 1985 com mais de 5 mil deficientes físicos cadastrados. Se um cadeirante precisa de uma linha que não existe no horário desejado, ou que não passe perto da sua casa, ele liga para a Associação e informa alguns dados básicos. Depois de verificar a disponibilidade das linhas, funcionários da Aflodef entram em contato com as companhias de ônibus e solicitam uma linha naquele local.

Os "aleijados" e as "cobaias"

Além da falta de horários, outro problema recorrente nas histórias de Jocélio é o despreparo de alguns motoristas. Ele lembra de uma história desse verão: para assistir a um jogo do Avaí no Estádio da Ressacada, esperou mais de uma hora no Ticen para a linha adaptada começar a funcionar. "Antes de entrar no veículo o motorista olha pra mim e diz 'Ô, tu vais ser minha co-baia!' Tive que orientar o cara - ele não sabia usar o elevador! Onde já se viu, né?" Jocélio tem alguns amigos nas linhas que mais frequenta, mas mesmo assim passa por problemas toda semana. "Já ouvi de condutores frases como 'Olha um aleijado para atrapalhar minha hora', 'Pra ti não tem mais

ônibus'... E no jeito de conduzir também. Teve um cara que me "baixou" dentro de uma caçamba [de entulhos]! É cada coisa, visse?"

O problema com motoristas não é uma cisma com Jocélio. Para Ana Paula Althaus, assistente social da Aflodef, nem todos os motoristas utilizam o elevador corretamente. "Além de não tratar os cadeirantes com respeito, alguns condutores não sabem manipular o equipamento adaptado. Nem todas as companhias fazem essa verificação e capacitam os funcionários, o que gera certo constrangimento para os usuários."

A falta de tato de alguns motoristas com cadeirantes, porém, não está de acordo com as normas do município. O diretor de fiscalização da Secretaria Municipal de Transportes, Mobilidade e Terminais, Darcio Gustavo Correia Filho, afirma que as empresas de transportes devem fornecer treinamento para os funcionários. "As companhias de ônibus são obrigadas a dar capacitação a todos que operam naquele veículo - motorista e cobrador." Mesmo assim, a Ouvidoria da prefeitura recebe críticas. "A gente recebe algumas reclamações de falta de educação para com o usuário. Nós analisamos o caso e, se houver algum problema com a legislação, encaminhamos a denúncia para a empresa. Há também alguns casos, mais raros, de elevadores quebrados. Quando isso acontece, nossa vistoria recolhe o veículo e encaminha para uma empresa terceirizada fazer a manutenção, paga pela companhia de transporte".

Além dos motoristas de ônibus, alguns taxistas também não são muito amigáveis com os cadeirantes. "Alguns deles não querem me levar, dizem que 'não tem como'. Claro que tem! Meu sobrinho já colocou três cadeirantes dentro de um Uno, por que eu não caberia num carro?", diz Jocélio de Assis, vermelho de raiva. Ele depende de taxis comuns, já que Florianópolis não possui modelos adaptados. "Já tive que esperar 40 minu-

Quanto tempo o ônibus demora?¹

Veja no infográfico abaixo o tempo médio de espera por um ônibus normal e uma adaptado nas seguintes linhas:

Volta ao Morro Pantanal Norte:



Linhas regulares:
18 minutos



Linhas adaptadas:
38 minutos

Volta ao Morro Pantanal Sul:



Linhas regulares:
18 minutos



Linhas adaptadas:
37 minutos

Canasvieiras-Trindade:



Linhas regulares:
18 minutos



Linhas adaptadas:
37 minutos

Volta ao Morro Carvoeira Norte:



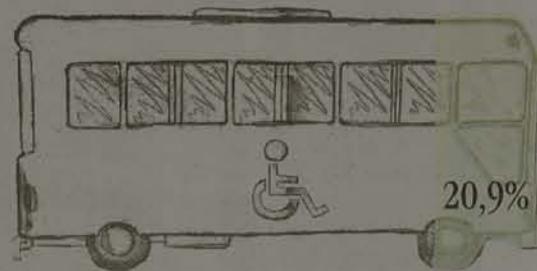
Linhas regulares:
18 minutos



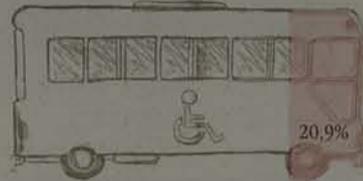
Linhas adaptadas:
36 minutos

Total de ônibus adaptados em Florianópolis²

Arte: Yucka Gautama



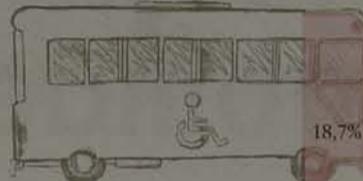
Linhas adaptadas da Canasvieiras:



Linhas adaptadas da Transol:



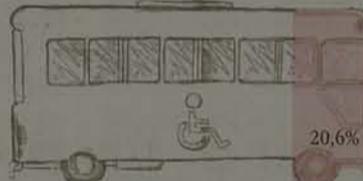
Linhas adaptadas da Estrela:



Linhas adaptadas da Insular:



Linhas adaptadas da Inflotur:



1. Calculado com os horários de segunda à sexta. Fonte: site das empresas de ônibus

2. Fonte: Diretoria de Fiscalização da Secretaria Municipal de Transportes, Mobilidade e Terminais de Florianópolis

tos no ponto do Comper aqui da Trindade. Sorte que tem uns caras gente-fina, geralmente os mais velhos, que quebram nosso galho e nos levam numa boa."

Já houve uma experiência de táxi adaptado em Florianópolis, mas ela não deu certo e o carro logo saiu de circulação. "É triste, porque o serviço comum no município não é muito bom. Sei de algumas pessoas que nem se identificam como cadeirantes - só pedem um carro grande pra não terem problemas", afirma a assistente social Ana Paula.

O poder público admite a falta de táxis prontos para transportar cadeirantes. Segundo Darcio Filho, não houve carro disponibilizado neste último edital para a nova frota - há somente veículos alterados para receber motoristas com necessidades especiais. "Esse trabalho de transporte é feito em Florianópolis pela Aflodef e a Prefeitura apóia essa iniciativa", completa Darcio Filho.

A iniciativa a que Darcio se refere é o transporte particular feito pela Associação. O projeto conta com duas vans que levam semanalmente cerca de 50 deficientes físicos de Florianópolis e São José para o trabalho, à escola ou à clínica de tratamento. Mesmo assim, locais mais afastados (como o Norte da Ilha) não são atendidos por este serviço. "Na verdade, esse serviço não precisaria existir. O certo seria se o poder público atendesse a população de forma correta, do jeito que a lei manda", critica Ana Paula.

Sem liberdade

Mesmo com os problemas diários, Jocélio não deixa de sair de casa quando quer. "Se eu boto na telha que quero sair, eu vou!" Nem todos os cadeirantes de Florianópolis agem assim. "É sofrido quando o cara não sai de casa. Uma das piores coisas que existem é ficar trancado o dia inteiro. Pena que alguns conhecidos passam por isso."

"Essa tristeza gerada pela falta de mobilidade

é inspirada em uma concepção da deficiência física como 'tragédia pessoal' de alguns desafortunados." É o que pensa o professor Adriano Henrique Nuernberg, do Departamento de Psicologia da UFSC e coordenador do Núcleo de Estudos sobre Deficiência. "Essa condição é vista como uma espécie de desvio da normalidade e, portanto, não cabe pensar em uma transformação da realidade que acolha as variações corporais humanas. Isso faz com que, ao invés de indignadas, as pessoas se sintam tristes."

Ficar em casa não é um fenômeno raro, afirma a assistente social da Aflodef. Esse ainda é um dos grandes problemas de Florianópolis - a situação atual da mobilidade ainda não é favorável. Além dos problemas nas zonas centrais, locais mais afastados da Ilha não são atendidos pelo transporte coletivo, contribuindo para esse isolamento. "Se no Centro é difícil andar, imagine pra quem mora em morros! Há alguns casos de gente que não trabalha ou estuda porque não consegue sair de casa", aponta Ana Paula.

Mesmo com todos os problemas de localização e disponibilidade do transporte adaptado, Jocélio e outros cadeirantes utilizam o sistema atual e reivindicam direitos de ir e vir. Para Adriano Nuernberg, esta é uma forma diferente e eficaz de ver a questão da mobilidade. "Quando situamos a deficiência dentro de uma perspectiva de direitos humanos, esse tipo de sentimento é substituído pela luta em prol do direito à acessibilidade, considerando que viver com lesões é uma das possibilidades da condição humana - aliás, parte do ciclo de vida humano."

Os direitos dos cadeirantes à mobilidade serão cumpridos até 2014, garante a Secretaria Municipal de Transportes. Segundo Darcio Filho, todos os novos ônibus comprados pelas empresas da Ilha



JOCÉLIO DE ASSIS

Sentado em uma mesa de bar, ele fala com tranquilidade dos absurdos que vê no dia-a-dia

vêm adaptados de fábrica. "Nossa meta para 2012 era de 10% da frota adaptada - hoje já passamos de 20%. Até 2014, todos os ônibus estarão adaptados, atendendo a lei federal que regulamenta essa questão."

Enquanto esse dia não chega, Jocélio continuará o conflito diário contra elevadores quebrados, condutores mal-educados e taxistas intransigentes. "O sistema tá melhor do que antes - pra mim tá em 80%, mas tem muita coisa pra arrumar. Se tiver rua e transporte bonitinhos, beleza. Mesmo assim eu dou a cara pra bater, brigo mesmo. Se você baixa a cabeça, eles montam em você!"

Diego Cardoso
diego.kardoso@gmail.com

CATAMARÃ
Embarcação utilizada em passeio demonstrativo tem capacidade para 120 passageiros sentados



A mobilidade está no mar

Palhoça retoma a iniciativa, mas tudo permanece nas intenções

Considerada uma região de muitos atrativos turísticos, a Grande Florianópolis não tem transporte marítimo que faça o elo entre ilha e continente. O uso de embarcações como meio de transporte foi a opção utilizada pela população até a década de 20. Com a construção da ponte Hercílio Luz, em 1926, a utilização desse meio de transporte público caiu em desuso. Considerada a capital com a pior mobilidade urbana do Brasil, Florianópolis e os municípios da região necessitam criar novas alternativas de locomoção para diminuir os constantes engarrafamentos. “Existem um conjunto de soluções e o transporte marítimo é uma parte da solução”, afirma o professor Amir Mattar Valente, coordenador do Laboratório de Trânsito do curso de Engenharia Civil da UFSC.

A utilização de embarcações náuticas como meio de transporte público é realidade em algumas regiões metropolitanas do país. Há alguns anos existem linhas marítimas entre o Rio de Janeiro e Niterói. Em Santa Catarina um projeto semelhante está sendo cogitado. Em setembro do ano passado, a Câmara de Vereadores de Palhoça/SC aprovou o projeto de lei nº 462, que estabeleceu a criação do Sistema de Transporte Marítimo para o município.

O prefeito Dário Berger, em entrevista ao Jornal do Almoço (RBS), em novembro do ano passado, afirmou que transporte marítimo em Florianópolis “é ligar nada a lugar nenhum”, porque não haveria retorno financeiro para as empresas que viessem a administrar o serviço. Mas, em março deste ano, uma comitiva da Prefeitura de Florianópolis iniciou um diálogo com representantes da Prefeitura de Palhoça para debater o assunto. Tudo está nas intenções. Trabalha-se com a possibilidade de utilizar um sistema de transporte hidroviário integrado e uma cooperação mútua no futuro. “Somos parceiros do projeto [de Palhoça]”, declarou ex-vereador Gean Loureiro.

Fase de Testes

O sistema de transporte marítimo em Palhoça está em fase de testes. No dia 29 de abril, uma embarcação catamarã, com capacidade para 120 passageiros, realizou um passeio demonstrativo, sinalizando a viabilidade de uma rota marítima na região. A exibição, que teve duração de 1h20min, realizou o per-

curso entre Florianópolis, Governador Celso Ramos, Palhoça e São José.

Apenas o prefeito de Palhoça, Ronério Heiderscheidt, idealizador da proposta atual, participou da apresentação. Biguaçu e Florianópolis enviaram representantes. Após a exibição, houve a assinatura de um protocolo de intenções. Neste documento, os governantes se comprometem a fornecer as condições necessárias para prestar o serviço. Ficou estabelecido que os municípios interessados vão realizar um estudo técnico para apontar quais medidas devem ser tomadas para elaborar um projeto. O protocolo foi assinado pelo vice-prefeito de Biguaçu, Ramon Wollinger e pelo vice-prefeito de Florianópolis, João Batista Nunes.

“Agora vamos trabalhar para terminar o projeto técnico e encaminhá-lo aos órgãos competentes. A proposta pretende costurar uma integração regional, mas respeitando a individualidade de cada município”, explica Josué da Silva Mattos, secretário de Comércio do município de Palhoça.

A embarcação

O catamarã mede 18 metros de comprimento por 6,1m de largura. Por ter casco duplo, possibilita cortar as ondas, dando estabilidade e conforto aos passageiros. A embarcação consegue girar sobre o próprio eixo, facilitando a atracação para o embarque e desembarque. Ele é impulsionado por dois motores de caminhão com potência de 550 CV. Com capacidade para transportar 120 passageiros sentados, estes são equipados com toalete e ar-condicionado. Diferente das balsas, que transportam carros e bicicletas, os catamarãs levam somente passageiros. Segundo os organizadores, a tarifa entre Palhoça e Florianópolis custaria algo em torno de R\$ 4.

Pablo Balbis, representante da empresa gaúcha BBBarcos, fabricante do embarcação, explica que o catamarã pode atingir velocidade de até 50 km/h. Ele comenta que seriam necessários cerca de 20 unidades para atender à demanda na região. Balbis frisa que para haver eficiência na utilização do transporte marítimo é necessário haver pontos de ônibus a menos de 100 metros dos atracadouros. “No projeto transporte, os meios de locomoção precisam trabalhar em conjunto para que de fato haja integração e a melhoria na mobilidade”.

Cada barco custa em torno de R\$ 1,5 milhão. A embarcação que navegou em Santa Catarina é a mesma testada no fim de março para uma linha hidroviária entre Porto Alegre e Guaíba, no Rio Grande do Sul.

“Ligar um todo a um tudo”

idéia de retomar a utilização do transporte marítimo para fazer a integração entre os municípios da grande Florianópolis vem sendo cogitada desde 1993. Na administração do então prefeito Sérgio Grando, foi aprovada uma lei municipal que criou um sistema de transporte coletivo hidroviário na capital. Para Grando, a utilização do “transporte marítimo é ligar um todo a um tudo”. Ele afirma que a Prefeitura gasta mais de R\$ 700 mil em subsídios às empresas que operam as linhas de ônibus coletivo.

Na administração de Grando foram realizados testes semelhantes aos que Palhoça está empreendendo agora. “À época testamos por 89 dias a viabilidade do transporte marítimo para a região. Foi experimentada uma linha do Centro até o bairro Canasvieiras, que passaria também por Santo Antonio de Lisboa. Após este período, os estudos e os resultados técnicos da experiência foram entregues ao Departamento de Estrada e Rodagens de Santa Catarina (Deter/SC). O órgão fez a licitação do serviço, mas não foi realizado pela empresa marítima Netuno”, argumenta o ex-prefeito.

Grando enfatiza que a proposta de transporte marítimo foi bem sucedida apenas em “águas internas”, com os barcos que navegam na Lagoa da Conceição. Hoje o serviço é realizado por duas cooperativas formadas por moradores da comunidade, onde são utilizadas cerca de 70 embarcações. “É uma alternativa barata, porque as cooperativas são da comunidade”.

Para o professor Amir Mattar Valente, coordenador do Laboratório de Trânsito do curso de Engenharia Civil da UFSC, o passeio foi uma iniciativa positiva, mas não adianta cada município criar um sistema diferente. “É preciso pensar um projeto que contemple toda a grande Florianópolis. O exemplo é o transporte coletivo, que deveria ser elaborado para toda a região, mas foi feito apenas para Florianópolis”, ressalta o professor.

Custo Social
Sérgio Grando, ex-prefeito de Florianópolis, afirma que a Prefeitura gasta R\$ 700 mil por mês em subsídios para empresas de transporte coletivo

Ilusão do corpo perfeito

Na obsessão pela beleza, o corpo torna-se um esboço em que tudo pode ser reescrito de acordo com a vontade do paciente

Maior símbolo da estética, a plástica deixou de ser um sério procedimento cirúrgico, que envolve riscos e cuidados, para tornar-se apenas um caminho até o rosto ou corpo perfeito. Hoje existe uma infinidade de tratamentos que prometem a eliminação de rugas, varizes, dentes imperfeitos, celulites, gorduras localizadas, orelhas de abano, narizes aduncos, queixos pronunciados e o que mais se quiser, mesmo que seja a juventude de volta.

Para o senso comum, o padrão de beleza está ligado à indústria cosmética. Entretanto, o conceito do que é belo – ou não – é composto por fatores culturais, religiosos e psicológicos. As questões relacionadas à imagem são fortes influências no modo de pensar, sobre saúde ou ser saudável e na construção de personalidades. Com a banalização da beleza, das cirurgias plásticas e a mitificação da perfeição, já não é possível entender o verdadeiro valor da saúde – ele é confundido com a ideia de que ser saudável é possuir um corpo invejável, e é a partir desse pensamento que ocorrem os excessos do bisturi.

A acelerada expansão da indústria de cosméticos e das plásticas impressiona. O Brasil é o segundo país no mundo que mais realiza procedimentos cirúrgicos em prol da beleza, perdendo por pouco para os Estados Unidos. Em dados não-oficiais, a Sociedade Brasileira de Cirurgia Plástica acredita que mais de 800 mil intervenções estéticas tenham sido realizadas no Brasil ano passado, entre operações credenciadas e não vinculadas à associação. Hoje se estima que sejam realizadas mais de duas mil cirurgias por dia no país, 80% destinadas às mulheres.

A vaidade em excesso e a facilidade em intervir na aparência motivam uma obsessão pela beleza e juventude, que parece ter tomado conta de qualquer um que tenha meios para concretizar a prática. Desse modo, fica fácil realizar uma intervenção seguida de outra. “A consequência dessa ideia fixa são resultados desastrosos, produzidos pela falta de bom senso do paciente e do médico responsável”, diz Antonio Marcos Piva, cirurgião plástico e membro da Sociedade Brasileira de Cirurgia Plástica, da Regional Santa Catarina. “Não há problema em querer corrigir uma falha congênita, afinar a silhueta pelo excesso de peso ou sedentarismo, ou reduzir linhas de expres-

são, pelo contrário, a vaidade é compreensível e está presente em todos nós. O que não se pode permitir é o exagero”, aconselha o especialista, pois nesses casos a obsessão pode virar doença.

A dismorfofobia é um transtorno caracterizado pela preocupação constante com um defeito inexistente ou mínimo na aparência física. Pessoas que não cansam de apontar imperfeições próprias e que para corrigi-las perseguem compulsivamente um padrão de beleza que não pode ser atingido podem sofrer da fobia, que possui diagnóstico complicado e é observada com mais frequência entre jovens.

Essa preocupação com a vaidade é facilmente fixada entre crianças e adolescentes, e desde cedo faz suas vítimas. Produtos da indústria da moda, cosméticos, dietas, medicamentos e culto ao corpo conquistam posição de destaque entre homens e mulheres, produzindo inquietude, carência e aflição, refletidos em um controle rígido na busca pelo corpo ideal. “As cirurgias estéticas são apenas uma parcela de uma série de medidas que arquitetam o ideal do corpo perfeito”, opina a psicóloga Nelly Silva, especialista em fobias. “Hoje, a imagem de alguém exerce poder sobre pensamentos, sentimentos e ações, colocando o corpo como principal ponto de interação na relação entre duas pessoas”, complementa. Ou seja, se encaixar em padrões que ditam o que é bonito ou não facilita a busca pelo sucesso na vida profissional ou amorosa, por exemplo.

O crescimento exagerado da indústria da beleza, de modelos colocados como exemplo para a saúde e da falta de informações sobre o assunto apontam que o tema ainda é pouco trabalhado no dia a dia e até mesmo em consultórios médicos. O assunto é visto muitas vezes como fútil ou leviano, até mesmo por quem costuma se submeter aos procedimentos. “Para realizar um tratamento estético, quatro questões devem ser analisadas. O paciente tem que se sentir extremamente incomodado com o “defeito” que considera possuir. O especialista necessita identificar se a queixa realmente procede. Na comprovação do “problema” pelo profissional, serão apresentadas as soluções que uma operação pode oferecer, com a finalidade de resolver total ou parcialmente o problema. Por fim, deve-se fazer uma reflexão sobre tudo

que foi explicado pelo cirurgião. É nesta fase que as pessoas entendem como a ciência da cirurgia plástica pode lhe auxiliar para viver melhor consigo mesmo”, afirma Naif Thadeu, especialista em Cirurgia Plástica e membro da Sociedade Brasileira de Cirurgia Plástica – Regional São Paulo.

Lidar com questões como defeitos estéticos pode parecer eticamente errado e o cirurgião reconhece que a definição de uma imperfeição depende exclusivamente dos pacientes, que muitas vezes não têm a noção estruturada de saúde e beleza necessária. Os adeptos dessa “corrente” por vezes praticam o chamado “turismo plástico”: migram de um cirurgião para outro, em busca da imagem perfeita. “Para muitos é como entrar e sair de um salão de beleza”, diz Antonio Piva. “Não há limite, o corpo torna-se um esboço em que tudo pode ser reescrito”.

Adepta do bisturi, Audi Gomes Baricelo, 52, funcionária pública, já operou olhos, nariz e fez lipoaspiração. A única que se arrepende foi a rinoplastia; por insatisfação e problemas pós-operatórios, teve que repetir a operação duas vezes. “A escolha do médico é essencial para um bom resultado. Infelizmente tive problemas na rinoplastia, e confesso que depois de três tentativas ainda não estou satisfeita. Mas não penso em mexer no nariz novamente, tenho medo do resultado. Nessa área é preciso ter bom senso”, pondera Audi.

A publicidade do setor estético ajuda a divulgar o falso “efeito milagroso”, e as indiscrições sobre cirurgias de celebridades contribuem para banalizar os procedimentos. Segundo Piva, as operações eram consideradas um símbolo altruísta, uma maneira de passar despercebido que auxiliava as pessoas a se a-dequarem na vida profissional e cotidiana, sem fobias ou traumas. Mas no pensamento popular, a transformação do corpo é algo cada vez mais comum, tornada natural pelo alto nível de recursos disponíveis, fazendo com que seja disseminada sem levar em consideração todos os fatores, riscos, conflitos, interesses e contradições que deveria.

Ágatha Morigi
agathamorigi@gmail.com

Luanna Hedler



COMPORTAMENTO

Vice-campeão

O Brasil é o segundo país no mundo que mais realiza operações cirúrgicas em prol da beleza, perdendo por pouco para os Estados Unidos.

COMPULSÃO

Inquietude continua com defeitos mínimos na aparência pode significar transtornos que levam aos excessos do bisturi

Extraordinário lixo

Diferentes iniciativas em Florianópolis mostram que materiais recicláveis podem ser fonte de sustento para várias famílias, além de contribuir para a preservação da natureza

“Lixo Extraordinário”, dirigido por dois brasileiros e uma britânica, pode não ter levado o título de Melhor Documentário na cerimônia do Oscar 2011, mas reacendeu um importante debate: a responsabilidade pelos resíduos que produzimos. São cerca de 5 kg por brasileiro a cada semana, e parte disso é material reciclável que poderia gerar renda, mas que acaba em aterros sanitários misturado a outros resíduos.

Em Florianópolis, a prefeitura afirma que 90% da população é atendida pela coleta seletiva, seja em domicílio ou por meio de lixeiras comunitárias instaladas em locais estratégicos. No entanto, ainda há muito a ser feito. De acordo com a Companhia Melhoramentos da Capital (Comcap) no mês de março foram recolhidas mais de 14 mil toneladas de lixo, mas apenas 5,5% disso foi reaproveitado.

Gisiane Maria de Souza, 28, é uma das 80 pessoas que trabalham na triagem do material recolhido pela coleta seletiva. Ela faz parte da Associação dos Coletores de Materiais Recicláveis (ACMR), entidade que funciona como uma cooperativa no bairro Itacorubi. Após a venda dos recicláveis o lucro é dividido proporcionalmente entre todos os associados, de acordo com a quantidade que cada um separou. Antes de ser coletora, Gisiane trabalhava com carteira assinada em uma lanchonete. Desde o nascimento de sua filha Maria Luiza, hoje com um ano e sete meses, a flexibilidade do horário de trabalho foi um fator que ganhou importância. “Eu gostava de trabalhar de carteira assinada. Mas aqui quando não posso vir não tem aquele problemão, né?” É do lixo que vem a maior parte dos brinquedos de sua filha, bonecas e ursinhos de pelúcia. Ela também leva para casa utensílios domésticos e enfeites. “Toda vez que trabalho levo embora uma bugigangueira, já virou um vício. Mas quando exagero, meu marido briga”, conta.

A ACMR movimenta cerca de R\$ 100 mil por mês. A renda média de seus associados é de R\$ 1.300, mas há quem ganhe até R\$ 3 mil. Em março, a cooperativa separou 626 das 800 toneladas que a Comcap

arrecadou com a coleta seletiva. O presidente da associação, Nelson Jantara, 34, aponta que esse número poderia ser maior se os resíduos chegassem até eles pré-selecionados. “Tem gente que coloca roupa, sapato, tudo que é coisa... Se viesse tudo separado para nós seria uma mão na roda. Poderíamos triar até mil toneladas se fosse assim.” Jantara conta ainda que, todos os dias, vidro quebrado misturado a outros materiais causa pequenos acidentes. Em sua opinião, é preciso conscientizar a população sobre o que pode ser reutilizado e como separar e fazer a sua acomodação.

A associação aguarda agora um financiamento aprovado pela Fundação Nacional de Saúde (Funasa), para ampliação de sua estrutura física, no valor de R\$ 600 mil. Para Jantara, a criação da Política Nacional de Resíduos Sólidos (PNRS), em agosto de 2010, vem propiciando um maior número de projetos e financiamentos voltados para os coletores. “Nunca falaram de catadores e agora estão falando.” A PNRS, que trata dos princípios, objetivos, instrumentos e diretrizes para a gestão responsável dos resíduos sólidos, ficou mais de 20 anos tramitando no Congresso Nacional. Uma das metas já traçadas é o fim dos lixões a céu aberto até 2014, como o Jardim Gramacho, mostrado no documentário “Lixo Extraordinário”.

O valor do lixo

Na região continental de Florianópolis, outra alternativa para o reaproveitamento de resíduos está no Espaço Recicle. Em funcionamento desde março do ano passado no Parque de Coqueiros, o projeto é uma iniciativa da empresa Novociclo Ambiental, em parceria com a Prefeitura de Florianópolis e a Comcap. O espaço é um posto de entrega voluntária de materiais recicláveis. Para participar, basta se cadastrar gratuitamente no local. Cadastro feito, o morador recebe um cartão fidelidade para o qual cada tipo de material corresponde a um número de pontos: 500 ml de óleo de cozinha usado, por exemplo, valem 20 pontos; latinhas de alumínio, três pontos

cada; pote ou garrafa de vidro, um ponto. Na entrega, os resíduos são convertidos em pontuação que pode ser trocada por produtos biodegradáveis ou confeccionados a partir de materiais que poderiam parar no lixão.

Atualmente, cerca de duas mil famílias estão cadastradas, o que corresponde a aproximadamente 6.500 pessoas. Em um ano de funcionamento, o Espaço Recicle já deu destino adequado a 90 toneladas de lixo. Com isso, deixaram de ser gastos 716.846 kWh de energia na produção de matéria-prima, quantidade suficiente para abastecer quase três mil residências em um mês. A reciclagem de papel e papelão ajudou a salvar 2.421 árvores e o encaminhamento adequado de 2.700 litros de óleo de cozinha usado – um dos grandes vilões do meio ambiente – evitou a contaminação de mais de cinco trilhões de litros de água.

De acordo com Stefânia Mohedano, engenheira ambiental e coordenadora do Espaço Recicle, o projeto incrementou em 43% a coleta seletiva de Coqueiros e região. No entanto, moradores de outros bairros também vão até lá para levar seus materiais. Cerca de 200 famílias cadastradas e ativas moram a mais de 25 km do Espaço Recicle. “As pessoas querem ver seus resíduos serem bem encaminhados. E não é tanto por causa dos pontos e produtos, que são apenas uma pequena recompensa”, explica Stefânia.

É o caso da farmacêutica Luciane Pereira, 43. De três a quatro vezes por semana, ela vai até o Espaço Recicle levar sua contribuição, a maior parte embalagens dos produtos naturais que vende. Sua primeira aquisição com os pontos recebidos foi uma moldura para quadro, feita com material reaproveitado. O atual objeto de desejo de Luciane é um par de sandálias confeccionadas a partir de pneus. “Meu lugar preferido aqui é esse cantinho com livros, porque quando as pessoas trazem livros junto ao material separado, eles ficam expostos aqui. Quem tiver interesse pode levar para casa, ler e depois trazer de volta, ou até ficar com eles.”

No mês passado, uma nova unidade do Espaço Recicle foi instalada no bairro Pedra Branca, na cidade de Palhoça. A Novociclo Ambiental, que atende também nove condomínios e cinco empresas, estuda também a viabilidade de replicar a iniciativa em outras localidades. A empresa baseia suas ações no conceito de lixo zero, cuja meta é possibilitar que cada pessoa possa diminuir seu impacto sobre o planeta. “Cada coisa que você deixa de mandar para um aterro sanitário é um pouco de energia, um pouco do ambiente que é poupado”, ressalta Stefânia.

Jéssica Camargo

jessicacamargogeraldo@gmail.com

TRABALHO LIMPO

Gisiane de Souza trocou a carteira assinada para separar materiais recolhidos pela coleta seletiva



Fotos: Jéssica Camargo

CARTÃO VERDE

As embalagens que Luciane Pereira entrega valem pontos a serem trocados por produtos feitos com material descartado

Aposentadoria começa já

A Previdência Social ainda é a escolha mais segura para trabalhadores autônomos e informais de olho no futuro. Outros investimentos devem ser encarados como paralelos, não alternativos

TRABALHO

Os jovens adultos de hoje devem compor uma população prestes a triplicar no Brasil em 40 anos. De 20 milhões em 2010, a terceira idade deve passar a ter 64 milhões de pessoas. E para garantir uma velhice tranquila, o planejamento financeiro de longo prazo precisa ser considerado com cuidado por esses jovens.

A mudança demográfica, decorrente da diminuição da taxa de fecundidade – de seis filhos por mulher em meados de 1960 para menos de dois atualmente – e do aumento da expectativa de vida de 50 para 73 anos, deve levar os idosos a representarem praticamente 30% da população total em 2050. Até lá, os gastos com a seguridade no país, que em 2005 representavam 10% do Produto Interno Bruto (PIB), podem dobrar e atingir 22,4% do PIB, de acordo com o relatório “Envelhecendo em um Brasil Mais Velho”, feito pelo Banco Mundial (Bird), em 2010.

Na década de 60 a relação era de quatro trabalhadores para cada aposentado. Hoje essa relação é de 1,4 por um e tende a se agravar. No Brasil, o sistema previdenciário não funciona em regime de capitalização, mas em regime de caixa. Os trabalhadores da ativa sustentam os da inativa. Quem paga os aposentados é quem está trabalhando e contribuindo no Instituto Nacional do Seguro Social (INSS). Assim, parte-se do princípio que esses contribuintes atuais terão as suas contas pagas pelas gerações futuras.

Sem uma reforma no sistema, a tendência de crescimento do número de beneficiários em relação ao número de contribuintes do INSS desenha uma perspectiva preocupante, com um déficit cada vez maior no setor. Em 2010, a Previdência fechou as contas em R\$ 42,89 bilhões negativos.

Ainda assim, a previdência social não é dispensável. Para Jurandir Sell Macedo, professor da UFSC e consultor de Finanças Pessoais, “não se pode desqualificá-la. É muito importante que os autônomos paguem, porque ela sempre vai existir. Temos que entender que ela vai ter que elevar a idade mínima cada vez mais, pagando um teto menor. É possível que no futuro esse teto chegue a dois salários mínimos, com o valor bem mais alto do que é hoje”.

Sistema de Previdência Social

Em 2009, 9,3 milhões de jovens de até 24 anos contribuíram com o INSS, e com idade entre 24 e 29 anos, mais 9,4 milhões de pessoas. Esses quase 20 milhões de futuros aposentados procuram investimentos mais seguros, ou pelo menos mais vantajosos, para complementar a renda na velhice.

Além desses 20 milhões de jovens que contribuíram com o INSS em 2009, existem muitos que trabalham de forma autônoma, ou informal, que não estão garantindo renda futura e não contam com o amparo dos benefícios assistenciais.

Para Jurandir Sell Macedo, o mais seguro é garantir a Previdência Social e buscar uma aposentadoria complementar. Segundo o educador financeiro, “a palavra certa é paralelo e não alternativo. Pois se você pagar a primeira parcela do INSS hoje, amanhã você já está seguro”. De acordo com o Instituto, a partir da primeira contribuição, os contribuintes individuais e facultativos, independentemente da atividade registrada, têm direito a aposentadoria por idade, por invalidez, por tempo de contribuição, especial e a benefícios tais como pensão por morte, salário-família, auxílio-reclusão e salário-maternidade.

A diarista Albertina de Fátima Souza pagou o INSS



Guilherme Lopes Souza

por cerca de sete anos durante os 25 anos em que trabalhou na Grande Florianópolis. Com 56 anos, mais próxima de uma aposentadoria por idade do que por tempo de contribuição, ela não tem planos de voltar a contribuir. Albertina revela falta de informação além de desinteresse. “Não sei como faria para pagar pelo tempo em que fiquei inativa. Agora é mais fácil receber a aposentadoria mínima que tentar recuperar o tempo perdido como contribuinte”.

Previdência complementar

Diante das limitações e possíveis riscos que podem surgir no futuro da Previdência Social brasileira, as formas de complementar a aposentadoria são cada vez mais procuradas.

As instituições financeiras oferecem diversas opções de investimentos em planos de previdência complementar privada. É possível aplicar recursos nessas variedades de fundos, respeitando as capacidades individuais de poupança, para resgatar o dinheiro poupado, com juros e correção, no período da aposentadoria.

Quanto mais cedo é feito o investimento, menos comprometido fica o orçamento no futuro e “o tempo de acumulação potencializa o retorno”, esclarece Geraldo Magela Lopes, vice-presidente comercial da empresa de fundos de pensão Canada Life Pactual. Quanto mais tempo o dinheiro estiver investido, maior será o impacto dos juros no montante.

A jornalista autônoma Camila Latrova soma seis anos de contribuição com o INSS. Há seis meses é contribuinte individual como jornalista colaboradora para o site Economia SC. Mesmo pagando a Previdência Social, Camila quer participar de um plano de previdência privada. Porém, a jornalista salienta que não planeja demais – dá mais importância ao tempo presente. Ela pretende comprar um apartamento

e investir no desenvolvimento pessoal e profissional antes de investir em um plano de aposentadoria complementar.

Controle automático

Para o planejador financeiro Jurandir Sell Macedo, aqueles com renda mensal acima dos R\$ 2 mil devem procurar a previdência privada, pois esse tipo de investimento tem a vantagem de ser automático, evitando a inadimplência do contribuinte. O cidadão recebe o salário em conta corrente e o banco retira a quantia combinada.

Participante de um plano de previdência privada há dez anos, o assessor de imprensa Rodolfo Zalzwedel Espínola paga em torno de R\$ 150 por mês desde os 16 anos – sazonalmente faz contribuições maiores. Dessa forma, Rodolfo Espínola espera receber os benefícios do plano quando chegar aos 55 anos, mas é livre para resgatar o valor acumulado.

Os planos privados são divididos de acordo com o risco. Pode-se aplicar em renda fixa, como caderneta de poupança e títulos públicos, ou em investimentos de maior risco, como ações, em que o retorno financeiro pode ser menor que o esperado. Há ainda diferenças na tributação sobre os diferentes tipos de investimentos na Previdência Privada. Em alguns planos é possível descontar o valor investido na declaração do Imposto de Renda. Todas as variáveis fazem diferença na hora de pagar e de receber os benefícios, daí a necessidade de planejamento para agrupar disciplina e conhecimento da sua capacidade de investimento na tentativa de atingir uma renda satisfatória na aposentadoria.

Guilherme Lopes Souza
lambret@ibest.com.br

INVESTIMENTO

Mesmo pagando a Previdência Social, Camila Latrova quer participar de um plano de previdência privada.

CONTRA-CAPA

(i) Mobilidade

O artigo 5º da Constituição Federal de 1988 assegura ao cidadão o direito de ir e vir, mas nem sempre esta prerrogativa pode ser exercida em sua totalidade. Estas imagens de Florianópolis apresentam problemas conhecidos por toda a população e são comuns em grandes capitais brasileiras: calçadas adaptadas para deficientes visuais mal-acabadas, o ciclista tem que se arriscar e dividir espaço com os carros por falta de ciclovias adequadas, congestionamentos cada vez maiores – principalmente nas vias que ligam as áreas centrais das cidades às regiões periféricas. Esta situação caótica da cidade tem revoltado e reunido os cidadãos contra a inoperância dos governantes.



Dirk Rubland



Rodolfo Conceição



Luanna Heller



Rodolfo Conceição