


ATRIBUNA

 FUNDADA EM 26 DE MARÇO DE 1894
 M. Nascimento Jr. (1909-1959)
 Giusfredo Santini (1959-1990)
 Roberto Mário Santini (1990-2007)

MARCOS CLEMENTE SANTINI
 Diretor-Presidente

ROBERTO CLEMENTE SANTINI
 Diretor-Vice-Presidente

RENATA SANTINI CYPRIANO
 Diretora de Marketing

FLAVIA CLEMENTE SANTINI
 Diretora de Circulação

PAULO NAEF
 Diretor-Superintendente

CARLOS CONDE
 Editor-Chefe

MÁRCIO DELFIM LEITE SOARES
 Gerente Comercial e Marketing

MARCO ANTONIO DA COSTA
 Gerente Industrial

Revisão no Código de Posturas

Em 16 de abril de 1968, o então prefeito de Santos, Sílvio Fernandes Lopes, sancionou a lei 3.531, que instituiu o Código de Posturas do Município. De uma só vez foram aprovadas cinco leis que definiam o planejamento, a ocupação e as regras de convivência na Cidade. Eram elas o Plano Diretor Físico (que englobava a lei de uso e ocupação do solo), o Código de Edificações (regras sobre como construir os edifícios), o Código de Posturas, o Código de Uso do Solo da Bertiooga e o Código de Uso e as Normas Ordenadoras de Urbanização dos Morros de Santos.

Passados mais de 46 anos da sanção dessas leis, causa espanto que o Código de Posturas não tenha sofrido revisão ou atualização completa. Foram feitas emendas, aqui e ali, mas o texto original continua o mesmo. Vale destacar que o código de posturas é lei de enorme relevância para uma cidade ao definir o conjunto de normas que regulam a utilização do espaço urbano pelos munícipes. Mais especificamente, o código destina-se a regulamentar a melhor convivência entre as pessoas, e é instrumento fundamental para organizar uma cidade, de modo que o interesse coletivo seja assegurado.

O atual Código de Posturas santista é extenso e detalhado. Com 640 artigos, aborda variados temas da vida cotidiana da Cidade. Lá estão dispositivos sobre higiene, bem-estar, instalações elétricas e mecânicas, localização de estabelecimentos comerciais, in-

dustriais e de prestação de serviços, além de regras sobre fiscalização.

O problema é que aconteceram transformações profundas no mundo e na maneira das pessoas viverem, que não eram nem sonhadas em 1968. O resultado é que o atual Código de Posturas resulta desatualizado e incompleto. Aborda aspectos e situações que não mais existem ou se verificam, e estão ausentes aspectos fundamentais da vida e da convivência entre as pessoas no século 21.

A lei vigente regula, em detalhes, a higiene, instalação e limpeza de fossas, preocupa-se com poços e fontes de água potável, detalha regras para banheiros e cabines para banhistas. Estabelece normas para setores, que ninguém sabe o que são, toldos e mastros nas fachadas dos edifícios, bem como obriga que proprietários de terrenos promovam a extinção de formigueiros.

Em contrapartida, o sossego público (no qual há preocupação com o ruído excessivo de vitrolas) e o uso das praias não têm tratamento adequado. O meio ambiente urbano, hoje preocupação central das sociedades modernas, não recebe atenção própria, tratado apenas de modo superficial e acessório.

Em boa hora a Prefeitura de Santos anuncia a revisão completa do Código de Posturas. O atraso é grande e as lacunas enormes. Ações preventivas, educativas e fiscalizatórias serão beneficiadas com esse novo instrumento, que precisa ser amplamente discutido com a população.

Consulta sobre o clima

Os cenários são preocupantes em relação às mudanças climáticas em curso no planeta. Os cientistas vêm alertando sobre os riscos de elevação da temperatura provocados pela emissão crescente dos gases de efeito estufa. Uma alta na temperatura de 2 graus acima dos níveis pré-industriais pode trazer efeitos graves. No entanto, muitos já consideram que a elevação poderá chegar neste século a 4 graus, com consequências imprevisíveis.

Na Conferência Mundial sobre o Meio Ambiente e o Desenvolvimento, a Rio 92, foi aprovada a Convenção Quadro da ONU sobre Mudanças Climáticas, com promessas de redução da taxa de emissão dos gases. Embora o tratado tenha entrado em vigor já em 1994, os avanços foram mínimos e o problema só tem se agravado.

Em 1992, a combustão mundial de carvão, petróleo e gás, mais a produção de cimento, liberou 22,6 bilhões de toneladas de CO₂ na atmosfera. Em 2012, 20 anos depois, as emissões haviam crescido mais de 50%, atingindo 34,5 bilhões de toneladas. Esse é, talvez, o maior problema que a humanidade enfrenta: como encontrar formas de mudar o padrão de crescimento sem comprometer, de maneira irremediável e perigosa, o futuro.

Os riscos atingem todos os países, e ameaçam ricos e pobres. Enquanto isso, os avanços tecnológicos que permitiriam o uso de fontes alternativas de energia de baixo carbono, como eólica, biocombustíveis, solar, nu-

clear e hídrica não recebem atenção e investimentos necessários.

Em 2015, haverá em Paris uma importante reunião, a 21ª Conferência das Partes da Convenção sobre Mudanças Climáticas, vista por muitos como a última oportunidade de se alcançar um acordo global que entraria em vigor em 2020. Há expectativa e algum otimismo, em face, principalmente, de dois sinais: a maior percepção mundial sobre o problema, fruto de graves acontecimentos climáticos (a seca no Sul-Sudeste brasileiro entre eles); e do fato de grandes potências mundiais, como a China e os Estados Unidos começarem a romper o imobilismo em relação ao tema. No Brasil, o Ministério das Relações Exteriores lançou consulta nacional para entender que tipo de acordo climático a sociedade nacional deseja. A consulta está aberta no site do Ministério, em sua página no facebook e no twitter. São oito perguntas de múltipla escolha de redução de gases-estufa e ações de adaptação aos impactos da mudança climática, que buscam responder se o Brasil deve fazer cortes mais ambiciosos e qual o prazo de validade dessas ações.

A data final para recolher as informações é 18 de julho. A ideia é positiva, mas é preciso divulgá-la amplamente. Ninguém sabe disso no País. Lançar tal consulta às vésperas de uma Copa do Mundo, de modo quase clandestino, é, entretanto, desperdiçar a oportunidade de discutir amplamente o problema com a população.

Do leitor

As cartas enviadas à *Tribuna do Leitor* devem conter nome, endereço, telefone e RG. O tamanho dos textos não pode ultrapassar 900 toques, incluindo os espaços. As cartas que não obedecerem esta orientação serão desconsideradas, bem como e-mails anexados.

E-MAIL
 leitor@atribuna.com.br

ATENDIMENTO AO LEITOR
 Telefone: 0800-727 7710

REDAÇÃO
 Rua João Pessoa 129, 3º andar, Centro Santos, São Paulo. CEP 11013-900

Rua Torres Homem

Em atenção ao leitor Luiz Antônio Tavares Freire, a Secretaria de Infraestrutura e Edificações de Santos esclarece que o principal critério adotado é priorizar os locais de grande circulação de veículos. A Rua Torres Homem – que está mapeada para receber atendimento previsto para o segundo semestre de 2014 – tem caráter de “rua local”, diferente da Avenida Senador Feijó, importante corredor da Cidade, e que estava com condições insatisfatórias.

ASSESSORIA DE COMUNICAÇÃO PREFEITURA DE SANTOS

Obras em SV

Os vicentinos estão sofrendo com as obras da Ponte Pênsil, VLT e construção dos viadutos na Rodovia dos Imigrantes. Todas iniciadas sem qualquer projeção do impacto direto ao trânsito, já complicado na região. Não houve planejamento das rotas alternativas, o trânsito simplesmente está sendo desviado para as ruas adjacentes, ruas essas estreitas e esburacadas.

Vias importantes como a Linha Azul – sequência de avenidas que começa no Jardim Guassu e termina na Rodovia dos Imigrantes – está totalmente esburacada. Essa via tem o leito carroçável que suporta tranquilamente três faixas de rolagem em cada sentido. No entanto, em sua maior parte, passa-se apenas um carro por vez, em virtude da quantidade e tamanho dos buracos ao longo dela. E quando a maré sobe – mesmo sem chuva – há constantes alagamen-

tos em vários pontos. Fora as obras citadas acima, não se vêem funcionários da Prefeitura e nem de empresas terceirizadas cuidando da manutenção das vias públicas. Há um total descaso do governo municipal e dos vereadores, constatando o total abandono da Cidade.

FÁBIO FERNANDES DA SILVA - SV

Música ao vivo

Sobre a pretensa mudança da legislação municipal que rege sobre execução de música ao vivo em bares e congêneres, de fato, como vem se dizendo nas reportagens deste jornal, “a dinâmica dos dias atuais é outra”. Então, que se possa dinamizar o respeito a valores da existência, tais como a tranquilidade, estudo, meditação, oração, leitura, sono e, sobretudo, a saúde. Se há estudo em marcha de alterações no Código de Posturas vigente, diante dos reclames de parte de uma classe empresarial, que as regras não sejam estabelecidas de afogadilho e sob pressão, sob pena de não serem cuidadosas e completas e, neste viés, a flexibilizar a bagunça.

LUIZ FERNANDO S. ZANELATO - SANTOS

Presídio

Em relação ao editorial *Crime e Castigo: o Horror das Cadeias*, a Secretaria da Administração Penitenciária informa que houve uma série de exigências legais com relação às questões ambientais do projeto de construção da Penitenciária Feminina de São Vicente. Para atender tudo o que foi exigido pelo órgão

licenciador, que incluiu a desapropriação de uma área extra exclusivamente para preservação ambiental, além do manejo das espécies nativas da região, houve a necessidade de se atrasar o início do processo licitatório. A previsão é que a licitação tenha início no segundo semestre deste ano, após a finalização da terraplanagem do terreno.

ASSESSORIA DE IMPRENSA SECRETARIA DA ADMINISTRAÇÃO PENITENCIÁRIA

Reciclagem

Nas estatísticas apresentadas pelos institutos internacionais responsáveis, nos quesitos qualidade de vida, educação, segurança etc, o Brasil ocupa sempre as últimas posições, o que nos deixa sempre com muita vergonha, mas na pesquisa sobre reciclagem, em todo o planeta, nos encontramos na terceira colocação.

A primeira vista, deveríamos ficar orgulhosos, mas não é bem assim. Isso demonstra mais uma vergonha brasileira: o povo está cada vez mais dependendo do lixo para sua sobrevivência.

Que tristeza!

JOÃO HORÁCIO CAMEZ - SANTOS

Desculpe, erramos

Na reportagem “Quando o medicamento pode matar”, a entrevistada Mariângela Libório é enfermeira do Serviço de Controle de Infecção Hospitalar, do Hospital Ana Costa. A matéria foi publicada na página A-8, da edição de 1º de Junho.

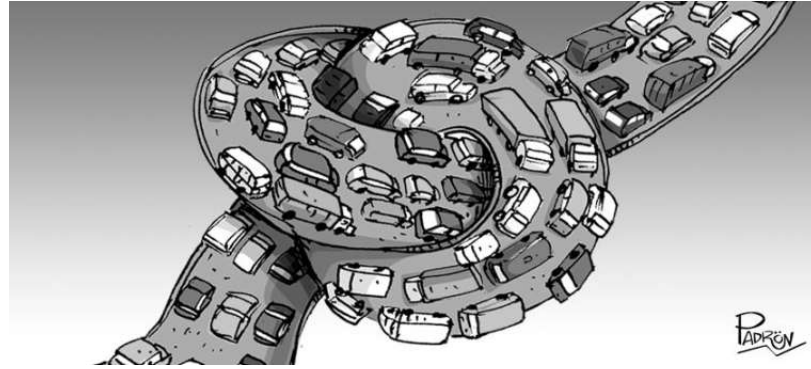
Tribuna Livre

RAFAEL MOREIRA DARDAQUE MUCINHATO, Pesquisador do Núcleo de Pesquisa de Políticas Públicas - NUPPS/USP, mestrando em Ciência Política, bacharel em Ciências Sociais e Licenciado em Sociologia pela USP

O trajeto Santos-São Paulo

Todos os dias, centenas de moradores da Baixada Santista se dirigem à cidade de São Paulo a trabalho fazendo uso de carros, motos e ônibus de empresas ou fretados. Por outro lado, a cada feriado prolongado, milhares de pessoas se deslocam de São Paulo a nossa região para desfrutar das praias. Atualmente, há apenas uma maneira de se fazer esse trajeto, através do Sistema Anchieta-Imigrantes, o que gera certas consequências: congestionamentos quilométricos, acidentes envolvendo carretas perigosas e riscos de engarrafamentos a cada dia de neblina (ainda está na memória de muitos o acidente registrado na Rodovia dos Imigrantes em 2011).

A primeira pista da Rodovia Anchieta representa um divisor de águas no tráfego de turistas para a Cidade, tendo sido inaugurada pelo governador Adhemar de Barros, em 1947 (sua segunda pista data de 1950). Já a primeira pista da Rodovia dos Imigrantes data de 1976, enquanto que a sua segunda, data de 2002. Estes dados a maioria dos moradores de Santos conhecem, mas poucos se lembram que até meados dos anos 90 o trajeto entre Santos e São Paulo também podia ser feito através da malha ferroviária, num percurso que durava em média quatro horas até a Estação da Luz, em São Paulo. Um sistema que passou a ser abandonado no País inteiro a partir do momento em que optou-se pela malha rodoviária como sendo prioritária.



Partindo destas constatações empíricas (o “ser”), adoto, agora, uma abordagem mais racionalista (o “dever ser”), baseada em observações pessoais, com o intuito de promover a reflexão sobre os meios de transporte. Nesse sentido, como seria feito o trajeto entre Santos e São Paulo em um mundo ideal, ou então num país “desenvolvido?”

Primeiramente, a Rodovia Anchieta nunca poderia ser partilhada por caminhões com grandes cargas e ônibus com dezenas de passageiros. O seu excesso de curvas, compreensíveis se pensarmos na data de sua construção, representam um risco para aqueles que fazem uso desta estrada ao lado dos grandes caminhões. Num mundo ideal, as pistas da Anchieta seriam utilizadas apenas por carros, que poderiam desfrutar de sua beleza e que teriam que “pagar o preço” por não utilizarem um transporte público. Por outro lado, desfrutariam das melhores vistas que a Serra do Mar poderia proporcionar.

Já a Rodovia dos Imigrantes (sobretudo a sua pista mais recente, com poucas curvas) estaria reservada aos caminhões e ônibus. Dessa forma, reduzir-se-ia muito o risco de acidentes envolvendo cargas e estaríamos, assim, protegendo aqueles que deixaram seu carro na garagem para fazer uso de um transporte público. O trajeto seria realizado de maneira mais rápida pelos ônibus e este meio se tornaria mais atrativo para aqueles que cruzam a Serra todos os dias.

E, por fim, o meio de transporte mais recomendado a todos, turistas e “migrantes pendulares”, num trajeto relativamente curto, seria o transporte ferroviário. Primeiramente por ser o mais seguro (o responsável pelo transporte de centenas de pessoas seria apenas um ferroviário altamente capacitado, e não centenas de motoristas, nem todos bem treinados para dirigir um carro). Em segundo lugar, por ser o mais rápido e eficiente. E por fim, por ser o menos poluente de todos os meios de transporte terrestres.