

O que São Paulo e Fortaleza nos ensinam sobre segurança viária



» ANA CARBONI
Conselheira da União de
Ciclistas do Brasil e ativista
por um trânsito seguro

O aumento das mortes no trânsito em São Paulo evidencia uma crise na fiscalização e na implementação de medidas eficazes para a segurança viária. Em 2024, a cidade registrou 1.031 óbitos no trânsito, um crescimento alarmante de 42% em relação a 2021. Paralelamente, a aplicação de multas caiu drasticamente, reduzindo-se quase à metade. Essa realidade não é um caso isolado: reflete a fragilidade da segurança viária em todo o Brasil.

As alterações no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), aprovadas em tempo recorde pelo Congresso por meio do PL 3.267/2019, proposto pelo Executivo, agravaram esse cenário. Embora a tentativa de remoção de radares tenha sido barrada pelo Judiciário, o então presidente defendeu publicamente a retirada desses equipamentos sob o argumento de devolver ao povo brasileiro “o prazer em dirigir”. Durante esse período, muitos radares foram desativados e nunca mais reativados.

No entanto, há um caso a ser comemorado e replicado por outras cidades: Fortaleza, que se consolidou como referência nacional e internacional em segurança viária. Entre 2014 e 2023, a cidade reduziu em 58,4% o número de mortes no trânsito, com destaque para as vias onde os limites de velocidade foram ajustados para 50 km/h, resultando

em uma redução média de 68% desde a primeira intervenção em 2018. Esse resultado decorre de uma abordagem integrada, que combinou redesenho viário, infraestrutura, fiscalização, educação, comunicação e gestão baseada em dados. A cidade implementou um Plano de Gestão de Velocidade como parte de um esforço mais amplo para criar ruas mais seguras e conscientizar os usuários.

Em maio, o Brasil celebra o Maio Amarelo, movimento internacional que chama atenção para a segurança no trânsito. As ações educativas realizadas anualmente são importantes, mas precisam ser complementadas por uma abordagem integrada, como a adotada em Fortaleza, para promover mudanças significativas que tornem o trânsito mais seguro e contribuam para a redução do número de sinistros e de mortes.

A sociedade civil está mobilizada e atua ativamente em diversas frentes, buscando a tramitação e a aprovação do Projeto de Lei das Velocidades Seguras (PL 2.789/23), atualmente em análise no Congresso Nacional, que tem como objetivo principal a adaptação dos limites de velocidade nas vias urbanas de todas as cidades. Uma comissão de especialistas nacionais e internacionais, membros da Iniciativa Bloomberg de Segurança Viária Global, participou, nos últimos dias, de encontros e reuniões para debater a situação do Brasil — incluindo agendas nos ministérios da Saúde, dos Transportes e das Cidades — com o objetivo de engajar gestores públicos na implementação de medidas eficazes.

O texto do projeto de lei é resultado do esforço de organizações da sociedade civil, tendo o apoio de mais de 60 entidades e sido elaborado com base em pesquisas científicas, contando

com a colaboração de técnicos e especialistas em segurança viária. A proposta visa ajustar os limites nas vias urbanas de acordo com sua utilização, com velocidades definidas para vias de trânsito rápido e arteriais. Em vias coletoras e locais, não ocorrerá qualquer mudança nos limites previstos atualmente.

As propostas seguem a recomendação da Organização Mundial da Saúde (OMS) de velocidades máximas de 50km/h em vias urbanas, com preferência por 30km/h em áreas de grande circulação de pedestres e ciclistas. Essas recomendações são eficazes para evitar a sobrecarga do Sistema Único de Saúde (SUS) e reduzir perdas econômicas significativas. Por exemplo, no Paraná, os sinistros de trânsito geraram um custo de R\$ 36 milhões ao SUS apenas entre 2022 e 2023. No âmbito nacional, entre 2012 e 2020, as internações hospitalares decorrentes de sinistros de trânsito consumiram cerca de R\$ 2,9 bilhões do orçamento do SUS. Em Fortaleza, estima-se que, entre 2015 e 2024, além das vidas preservadas, os sinistros fatais evitados representaram uma economia de R\$ 564 milhões.

O cenário atual exige um debate qualificado e a implementação de medidas eficazes para reverter essa tendência. O aumento das mortes no trânsito não pode ser tratado como um efeito colateral inevitável do crescimento das cidades ou das mudanças na mobilidade. É fundamental que gestores e legisladores priorizem políticas baseadas em dados e evidências, garantindo fiscalização rigorosa e controle de velocidade como estratégias comprovadas para salvar vidas. Reduzir mortes no trânsito deve ser um compromisso político e, acima de tudo, um compromisso com a vida da população brasileira.

A soberania da Praça



» EDUARDO PIERROTTI
ROSSETTI
Arquiteto e professor da
Faculdade de Arquitetura e
Urbanismo da Universidade
de Brasília (FAU/UnB)

A informação que o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) havia apresentado do projeto de restauro da Praça dos Três Poderes foi recebida com interesse e surpresa. O interesse é previsível, já que se trata da potencial recuperação da praça mais importante da história da arquitetura e do urbanismo do século 20, que foi vilipendiada no 8 de janeiro de 2023. A surpresa decorreu da qualidade da proposta apresentada em 22 de abril, em evento público, atestando o grau de legitimidade que tal proposta já possui. Ao mesmo tempo, matérias jornalísticas possibilitaram o acesso às imagens das alterações, o que permite contribuir com o debate, ao fazer ponderações sobre suas características.

Um projeto de intervenção é sabidamente necessário, e ninguém deverá se opor à recuperação de obras de arte, à revitalização do Museu da Cidade e do Espaço Lucio Costa. Poucos poderão contestar a necessidade de recuperar o piso da Praça, com seu extraordinário calçamento de pedras portuguesas que já estava avariado havia tempos. Tampouco alguém deverá fazer objeções à necessidade de adaptações para garantir maior acessibilidade à Praça, incluindo dispositivos de iluminação que mantenham a percepção de sua singularidade espacial. Também não parece razoável questionar a necessidade de instalar bebedouros, lixeiras e sanitários. Questões de segurança devem ser tratadas com inteligência e policiamento constante.

A Praça sempre será o elemento de coesão simbólica que espacializa os Três Poderes, desde a concepção do Plano Piloto de Lucio Costa. Uma praça seca para denotar austeridade ao ambiente cívico entre o Executivo, o Legislativo e o Judiciário, cada um instalado em seu respectivo palácio. Trata-se de uma praça aberta que é definida pela arquitetura dos três palácios, mas que não é delimitada por eles, abrindo-se para a paisagem do Cerrado.

Os desenhos da proposta apresentam limitações gráficas, restringindo a apreensão de detalhes, parecendo mais ilustrações com fundo genérico de massa arbórea, sem uma ambientação urbana específica. Portanto, diante dos desenhos difundidos, à guisa de projeto, as soluções aventadas parecem esbarrar em incompreensões de escala e caráter da Praça dos Três Poderes, gerando resultados aquém do esperado.

A disposição de três agrupamentos de guarda-sóis com bancos, perfazendo pequenos ambientes de estar é inadequada. Além de atrapalhar a visibilidade franca que o local deve ter, esses aglomerados de coberturas parecem dispostos sem lógica e ainda inserem três novos pontos focais no ambiente. Esses conjuntos de elementos de cobertura e mobiliário de concreto e aço não resolvem demandas condizentes com a escala da Praça, gerando uma solução simplória, banal. O bicicletário poderia ser instalado próximo às paradas de ônibus da Esplanada, nas vias S1 e N1, mas não na Praça. Já os eixos de pisos podotáteis parecem adicionar novas linhas à trama da retícula de quadrantes que definem o piso da Praça, sobre o próprio chão de um terrapleno, fato fundamental à sua carga simbólica.

O local já passou por muitas transformações, desde o pombal até a inserção da Casa de Chá, que é recinto rebaixado a meio nível, como um apoio para quem o visita. Esse abrigo também funciona como contraponto espacial às experiências de percorrer o espaço contínuo no final da Esplanada.

A Praça dos Três Poderes nunca foi apenas um plano ideal, mas os desenhos mostram uma praça desarticulada da paisagem, sem relação com Palácio do Planalto, Congresso Nacional, Bosque dos Constituintes e suas instalações, incluindo o mastro da Bandeira, o Panteão da Pátria e estações de metrô. A incompreensão ou a banalização do seu caráter é tão preocupante quanto a sua transformação em palco para espetacularização da violência antidemocrática.

Lucio Costa disse que Brasília não ficaria velha, ficaria antiga. Por essa razão — seja o Plano Piloto ou na escala metropolitana trabalhada por Aldo Páviani —, Brasília permanece instigando os desafios de preservar, projetar e inventar, explorando inclusive novos materiais e tecnologias. Para cumprir seu desígnio maior de ser a cidade-capital do Brasil, ela não pode ser maltratada e malcuidada, tornando-se quase um arremedo de si própria. Como recobra Murilo Marx, Brasília deve inspirar uma abordagem tão vigorosa e lúcida quanto o Plano que “pilotou” sua invenção. Assim, um projeto de intervenção deve ser qualificadamente realizado, assegurando a plena recuperação da soberania da Praça dos Três Poderes.



Maria e o papa Francisco



» PEDRO LUIZ DIAS
Bacharel em teologia, ciências
jurídicas e comunicação. Integrante
da Família Redentorista e da
Academia Marial de Aparecida (SP)

O pontificado de Francisco, o papa jesuíta com nome franciscano, encerra-se com uma herança espiritual de singular riqueza para o universo cristão. Sua trajetória como bispo de Roma — marcada pela humildade, pela sensibilidade pastoral e pela coragem de conduzir a Igreja em tempos complexos — foi também profundamente mariana. Em sua devoção à Mãe de Deus, Francisco encontrou força, inspiração e direção para seu ministério petrino.

Desde o primeiro dia de seu papado, ao dirigir-se silenciosamente à Basílica de Santa Maria Maior (Santa Maria Maggiore) para confiar seu pontificado à Virgem, até a decisão de ser ali sepultado — como expressou em seu testamento espiritual —, Francisco reafirmou, não apenas com palavras, mas com gestos concretos, a centralidade de Maria na vida da Igreja.

Chamava-nos a tratá-lo simplesmente por Francisco, mesmo sendo o papa, e assim permaneceu fiel à espiritualidade franciscana de despojamento e

proximidade com o povo. No entanto, sua formação como jesuíta o levou também a um olhar atento, disciplinado e teológico sobre a realidade eclesial. Foi nesse espírito de discernimento que ele abordou o fenômeno das marifanias — as aparições de Nossa Senhora ao redor do mundo.

Em tempos de crescente secularização, em que a espiritualidade popular e os fenômenos místicos convivem com o ceticismo e a racionalidade científica, Francisco sentiu a urgência de oferecer à Igreja critérios renovados para analisar e acolher, com responsabilidade e sensibilidade pastoral, os relatos de aparições marianas.

Essas diretrizes foram apresentadas publicamente durante uma palestra do padre Alexandre Awí Mello — então secretário do Dicastério para os Leigos, a Família e a Vida — em um Congresso Internacional de Mariologia. Hoje, como superior geral do Movimento Apostólico de Schoenstatt, o padre Awí compartilha as normas aprovadas pelo papa Francisco para o discernimento das marifanias. O foco das novas orientações não se limita à verificação de sinais extraordinários, mas prioriza a coerência com a doutrina cristã e os frutos espirituais gerados — como conversão, caridade, oração e comunhão eclesial —, além da fidelidade à mensagem do Evangelho.

Foi nesse contexto que este estudante leigo de teologia, à época em fase final da redação de seu livro *Maria vive, viva Maria! A magnífica devoção*

a Nossa Senhora em tempos de secularidade (Editora Literare), encontrou um ponto de virada pessoal. Ao assistir à palestra do padre Awí, sentiu-se como que interpelado diretamente pela Mãe de Deus. Percebeu que seu trabalho não era apenas um esforço acadêmico, mas uma missão vocacional. O livro, que pretendia inicialmente analisar a permanência da devoção mariana em contextos modernos e urbanos, ganhava agora um novo contorno: o de testemunho vivo de fé num tempo em que Maria continua a se fazer presente.

Francisco, com sua visão pastoral e mística, ofereceu à Igreja um olhar equilibrado sobre os fenômenos espirituais. Reconheceu o valor da piedade popular sem cair em ingenuidades e encorajou o discernimento com base na escuta do Espírito. Ensinou que Maria não é uma figura do passado, mas presença viva no caminho da Igreja.

Ele nos ensinou a olhar para Maria como quem olha para uma mãe. Aquela que cuida, que consola, que aponta para Jesus. Disse certa vez: “Quando o cristão perde Maria, perde a bússola. Não sabe mais para onde ir.” Com Maria, a fé se faz mais humana, mais próxima, mais esperançosa.

Assim, o papa Francisco e as aparições marianas entrelaçam-se como fios de um mesmo manto espiritual. Nele, Maria envolve a Igreja com sua ternura materna e a conduz — mesmo em meio às tempestades e incertezas — com a firmeza da estrela que aponta para Cristo.