



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO TECNOLÓGICO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ENGENHARIA DE TRANSPORTE E
GESTÃO TERRITORIAL

Tiago Stephani

ANÁLISE ESPACIAL DA ORLA DA BAÍA SUL DE SÃO JOSÉ/SC

Florianópolis
2021

Tiago Stephani

ANÁLISE ESPACIAL DA ORLA DA BAÍA SUL DE SÃO JOSÉ/SC

Dissertação submetida ao Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Transportes e Gestão Territorial da Universidade Federal de Santa Catarina para a obtenção do título de Mestre em Engenharia de Transportes e Gestão Territorial.

Orientadora: Prof. Dra. Ana Maria Benciveni Franzoni.

Coorientadora: Prof. Dra. Adriana Marques Rossetto.

Florianópolis

2021

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor,
através do Programa de Geração Automática da Biblioteca Universitária da UFSC.

STEPHANI, TIAGO
ANÁLISE ESPACIAL DA ORLA DA BAÍA SUL DE SÃO JOSÉ/SC /
TIAGO STEPHANI ; orientadora, Ana Maria Benciveni
Franzoni, coorientadora, Adriana Marques Rossetto, 2021.
129 p.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa
Catarina, Centro Tecnológico, Programa de Pós-Graduação em
Engenharia de Transportes e Gestão Territorial,
Florianópolis, 2021.

Inclui referências.

1. Engenharia de Transportes e Gestão Territorial. 2.
Planejamento Urbano. 3. Zona Costeira. 4. Ocupação de Orla
Marítima. I. Benciveni Franzoni, Ana Maria . II. Marques
Rossetto, Adriana. III. Universidade Federal de Santa
Catarina. Programa de Pós-Graduação em Engenharia de
Transportes e Gestão Territorial. IV. Título.

Tiago Stephani

Análise espacial da orla da baía sul de São José/SC

O presente trabalho em nível de mestrado foi avaliado e aprovado por banca examinadora composta pelos seguintes membros:

Profa. Dra. Isa de Oliveira Rocha,
Universidade do Estado de Santa Catarina

Profa. Dra. Liane Ramos da Silva,
Universidade Federal de Santa Catarina

Prof. Dr. Renan Furlan de Oliveira,
Universidade Federal de Santa Catarina

Certificamos que esta é a **versão original e final** do trabalho de conclusão que foi julgado adequado para obtenção do título de mestre em Engenharia de Transporte e Gestão Territorial.

Coordenação do Programa de Pós-Graduação

Profa. Dra. Ana Maria Benciveni Franzoni
Orientadora

Florianópolis, 2021.

Este trabalho é dedicado à minha família e a todos aqueles que me motivam a crescer.

AGRADECIMENTOS

Aos meus pais, Manoel Pedro Stephani e Maria Ivone Stephani, por me darem o suporte em todos os momentos da minha vida;

À Universidade Federal de Santa Catarina, pelas oportunidades e alegrias que ela tem me proporcionado;

À minha orientadora, Professora Ana Maria Benciveni Franzoni, pelas orientações e paciência dedicadas a mim e ao Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Transportes e Gestão Territorial.

À professora Adriana Marques Rossetto, por ter acreditado no meu potencial desde o início.

À Prefeitura Municipal de São José, pela disponibilidade de dados e informações necessários para a realização deste trabalho.

Aos meus preferidos Lilo, Preta e Thor, por entenderem minha ausência nos momentos de estudo.

Aos colegas, amigos e demais familiares, por tornarem toda a jornada mais prazerosa.

RESUMO

As ocupações urbanas nas grandes metrópoles do Brasil se dão, na grande maioria dos casos, de forma desordenada, as quais geram impactos negativos para a sociedade local. Nas áreas litorâneas, região onde se encontram os maiores e mais desenvolvidos centros urbanos do Brasil, estas consequências são agravadas devido ao aumento da poluição do ambiente marinho. O Estado, enquanto agente formador de espaço, é o responsável pelo planejamento e gestão da ocupação desses ambientes de orla marítima. Assim, esta pesquisa tem como objetivo realizar uma análise espacial da orla da baía sul de São José, considerando os aspectos ambientais e sociais percebidos pela ocupação deste espaço. Para tanto, foram abordados no desenvolvimento deste estudo, conceitos relacionados à zona costeira e ocupação de orlas marítimas, assim como se identificou a importância do planejamento urbano como garantia de um desenvolvimento sustentável, principalmente em ambientes frágeis, suscetíveis às ações do homem, como são as orlas marítimas. Como resultado da pesquisa, pode-se afirmar que a orla sul da baía de São José mostrou-se essencial para a formação socioespacial da cidade. Entretanto, ao longo dos anos a importância do mar foi sendo diminuída, resultando numa orla descaracterizada e que, no geral, não agrega valor ao local. Algumas ações do Estado, como a implementação do aterro e da Avenida Beira Mar, contribuíram para o resgate da relação da cidade com a orla. Todavia, o planejamento urbano de São José ainda se mostra ineficiente quanto ao correto ordenamento e preservação dos ambientes de orla marítima da cidade.

Palavras-chave: Planejamento Urbano. Zona Costeira. Ocupação de Orla Marítima.

ABSTRACT

Urban occupations in the great metropolises of Brazil occur, in the vast majority of cases, in a disorderly manner, which generate negative impacts for the local society. In coastal areas, a region where the largest and most developed urban centers in Brazil are found, these consequences are aggravated due to increased pollution of the marine environment. The State, as a space-forming agent, is responsible for planning and managing the occupation of these seaside environments. Thus, this research aims to perform a spatial analysis of the edge of the south bay of São José, considering the environmental and social aspects perceived by the occupation of this space. For this purpose, concepts related to the coastal zone and occupation of sea fronts were approached in the development of this study, as well as the importance of urban planning as a guarantee of sustainable development was identified, especially in fragile environments, susceptible to human actions, as they are. the seafront. As a result of the research, it can be said that the south shore of the bay of São José proved to be essential for the socio-spatial formation of the city. However, over the years, the importance of the sea has been diminished, resulting in an uncharacterized coastline that, in general, does not add value to the place. Some State actions, such as the implementation of the landfill and Beira Mar Avenue, contributed to the rescue of the city's relationship with the waterfront. However, the urban planning of São José is still inefficient in terms of the correct ordering and preservation of the city's waterfront environments.

Keywords: Urban planning. Coastal Zone. Occupation of Seafront.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Mapa de densidade demográfica no Brasil, 2010.....	20
Figura 2 - Delimitação da Orla Marítima.	27
Figura 3 - Terrenos de marinha e acrescidos de marinha.....	33
Figura 4 - Mapa de localização de São José.....	46
Figura 5 - Evolução do IDHM - São José – SC.....	48
Figura 6 - Edificação tombada no Centro Histórico - Museu Municipal.....	50
Figura 7 - Peças de barro sendo comercializadas no Mercado Público de Desterro.....	51
Figura 8 - Evolução territorial de São José, com os devidos desmembramentos (território atual dos municípios e ano das respectivas emancipações).	53
Figura 9 - Construção da Ponte Hercílio Luz.....	54
Figura 10 - Transporte marítimo na Baía Sul no começo dos anos 1900.....	55
Figura 11 - Passageira entrando no ônibus, no Centro de São José, a caminho de Florianópolis, em 1936.....	55
Figura 12 - Zoneamento Plano Diretor 1985.....	63
Figura 13 - Mapa de Hierarquização do Sistema de Esgoto Sanitário de São José.....	72
Figura 14 - Mapa de cobertura do Sistema de Esgoto Sanitário de São José em 2003.....	73
Figura 15 - Trechos de análise da área de estudo.....	77
Figura 16 - Distribuição dos usos dos lotes do trecho 1.....	78
Figura 17 - Uso e Ocupação dos lotes do trecho 1 da orla sul.....	79
Figura 18 - Alteração do traçado do Rio Maruim.....	81
Figura 19 - Edificações construídas sobre o Rio Maruim.....	82
Figura 20 - Cabeceira da ponte tombada como bem histórico de São José.....	83
Figura 21 - Faixas de praia do trecho 1 da orla em 1957.....	84
Figura 22 - Faixas de praia trecho 1 da orla em 1978.....	85
Figura 23 - Praias privativas do trecho 1.....	86
Figura 24 - Faixas de praia trecho 1 da orla em 2012.....	87
Figura 25 - Distribuição das praias do trecho 1.....	88
Figura 26 - Acessos às faixas de praia do trecho 1.....	90
Figura 27 - Praia da Guararema.....	91
Figura 28 - Edificação irregular junto à Praia da Guararema.....	92
Figura 29 – Balneabilidade da Praia da Guararema.....	93
Figura 30 - Ilha da Casca.....	94
Figura 31 - Distribuição dos usos dos lotes do trecho 2.....	95

Figura 32 - Uso e Ocupação dos lotes do trecho 2 da orla sul	96
Figura 33 - Região do Centro Histórico em 1938	97
Figura 34 - Trecho 2 da orla em 1978	97
Figura 35 - Prédio da Câmara de Vereadores de São José	98
Figura 36 - Ginásio de Esportes demolido em 2019	99
Figura 37 - Fundos do prédio da Câmara de Vereadores	99
Figura 38 - Praça e trapiche construídos junto a orla em 2019	100
Figura 39 - Distribuição das praias do trecho 2.....	101
Figura 40 - Faixa de praia privativa com trapiche particular	102
Figura 41 - Uso local de faixa de praia para o lazer	103
Figura 42 - Distribuição dos usos dos lotes do trecho 3.....	104
Figura 43 - Uso e Ocupação dos lotes do trecho 3 da orla sul	105
Figura 44 - Ranchos de pescadores no trecho 3 da orla	106
Figura 45 - Delimitação do trecho 3 da orla no ano de 1957	107
Figura 46 - Delimitação do trecho 3 da orla no ano de 1978	108
Figura 47 - Distribuição das praias do trecho 3.....	109
Figura 48 - Projeto previsto da Avenida Beira Mar	111
Figura 49 - Prédio da Prefeitura de São José.....	113
Figura 50 - Lotes com fundos voltados para a Avenida Beira Mar.....	113
Figura 51 - Edifícios residenciais com fachadas voltadas para a orla sul	114
Figura 52 - Espaço com infraestrutura de lazer junto à Beira Mar.....	115
Figura 53 - Evolução da ocupação do aterro da baía sul de Florianópolis.....	116
Figura 54 - Projeto com traçado atual da Avenida Beira Mar.....	117
Figura 55 - Curso d'água do trecho 3 sem denominação oficial.....	118
Figura 56 - Rio Araújo	119
Figura 57 - Rio Araújo e sua respectiva APP, segundo o Código Florestal.....	119

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AT	Áreas Turísticas
ACENSÃO	Associação dos Moradores do Centro Histórico de São José
AEBM	Área de Especial Interesse para Reestruturação Urbana da Beira Mar
AEIA	Áreas Especiais de Interesse Ambiental
AEOM	Área Especial da Orla Marítima
AER	Área de Exploração Rural
AIE	Área Industrial Exclusiva
AIP	Área Industrial Predominante
AMC	Área Mista Central
AMS	Área Mista de Serviços
APC-AMC	Área de Preservação Cultural/ Área Mista Central
APL	Área de Preservação Limitada
APP	Área de Preservação Permanente
ARE	Área Residencial Exclusiva
ARP/P	Área Residencial Predominante/Popular
ASE	Área do Sistema de Saneamento e Energia
ASV	Área do Sistema Viário
ESPLAN	Escritório Catarinense de Planejamento Integrado
FATMA	Fundação do Meio Ambiente
FMADS	Fundação Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável de São José
GRANFPOLIS	Associação dos Municípios da Grande Florianópolis
HO	Hospital Regional
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDHM	Índice de Desenvolvimento Humano Municipal
INCRA	Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária
IMA	Instituto do Meio Ambiente

LPM	Linha do Preamar Médio
MA	Ministério da Agricultura
MMA	Ministério do Meio Ambiente
MP	Ministério do Planejamento
MPF	Ministério Público Federal
NECAT	Núcleo de Estudo de Economia Catarinense
PD	Plano Diretor
PNGC	Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro
PMMA	Política Municipal do Meio Ambiente
PMSB	Plano Municipal de Saneamento Básico
PMSJ	Prefeitura Municipal de São José
SNUC	Sistema Nacional de Unidades de Conservação
SPG/SC	Secretaria de Estado do Planejamento de Santa Catarina
SPU	Serviço do Patrimônio da União
SQA	Secretaria de Qualidade Ambiental
TRE	Tribunal Regional Eleitoral
TRT	Tribunal Regional do Trabalho
UFSC	Universidade Federal de Santa Catarina
VANT	Veículo Aéreo Não Tripulado
ZCQU	Zona de Consolidação e Qualificação Urbana
ZQUP	Zona de Qualificação Urbana e Paisagística

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	14
1.1 CONTEXTUALIZAÇÃO E APRESENTAÇÃO DO PROBLEMA DE PESQUISA	14
1.2 OBJETIVOS.....	16
1.2.1 Objetivo geral.....	16
1.2.2 Objetivos específicos.....	16
1.3 JUSTIFICATIVA	16
1.4 DELIMITAÇÃO DA PESQUISA	17
1.5 ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO	18
2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA.....	19
2.1 OCUPAÇÕES URBANAS EM ZONAS COSTEIRAS	21
2.1.1 A ocupação do litoral no período colonial.....	21
2.1.2 A Industrialização e a consolidação da urbanização no litoral.....	22
2.1.3 A influência do turismo na ocupação da Zona Costeira.....	24
2.1.4 Problemas percebidos na orla pelas ocupações urbanizadas	25
2.2 ORLAS MARÍTIMAS	25
2.2.1 Tipos de orla marítima.....	27
2.2.2 Projeto Orla	29
2.2.3 Áreas de Preservação Permanente.....	30
<i>2.2.3.1 Áreas de proteção de rios e cursos d'água</i>	<i>31</i>
2.2.4 Praias e áreas de uso comum do povo das orlas marítimas.....	32
2.2.5 Terrenos de marinha e seus acrescidos	32
<i>2.2.5.1 Classificação e uso dos terrenos de marinha e seus acrescidos</i>	<i>33</i>
2.3 O PLANEJAMENTO E O DESENVOLVIMENTO DO ESPAÇO URBANO.....	36
2.3.1 O Plano Diretor e a evolução da ocupação do espaço	37
2.3.2 A intervenção do Estado na produção do espaço urbano.....	39
3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS	41
3.1 CARACTERIZAÇÃO E CLASSIFICAÇÃO DA PESQUISA	41
3.2 COLETA DE DADOS	42
3.3 ANÁLISE DOS DADOS	43
4 A ORLA DA BAÍA SUL DE SÃO JOSÉ	46
4.1 CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO	46
4.2 O MAR E A FORMAÇÃO SOCIOESPACIAL DE SÃO JOSÉ.....	48
4.2.1 A colonização açoriana e a alemã.....	48

4.2.2 Estagnação da economia e mudanças geográficas de São José	52
4.2.3 O crescimento urbano a partir de 1970	56
4.3 O PLANEJAMENTO NA ORLA DA BAÍA SUL DE SÃO JOSÉ	58
4.3.1 Código de Posturas de 1868	58
4.3.2 Código de Posturas de 1948	59
4.3.3 Plano Diretor de 1985	60
4.3.4 Projeto do Novo Plano Diretor (2004)	65
4.3.5 Proposta do Plano Diretor Participativo (2017)	67
4.3.6 Proposta do Plano Municipal de Saneamento (2020)	70
4.4. DO EMBARGO JUDICIAL DA ORLA SUL	74
5 ANÁLISE ESPACIAL DA ORLA DA BAÍA SUL DE SÃO JOSÉ/SC	76
5.1 ANÁLISE DO TRECHO 1 DA ORLA	78
5.1.1 Ocupação da margem do Rio Maruim	80
5.1.2 Faixas de praia do trecho 1 da orla	83
5.1.4 Praia da Guararema	91
5.2 ANÁLISE DO TRECHO 2 DA ORLA	94
5.2.1 Faixas de praia do trecho 2	100
5.3 ANÁLISE DO TRECHO 3 DA ORLA	103
5.3.1 Projeto e Implantação da Avenida Beira Mar	110
5.3.2 Implantação e Ocupação da Avenida Beira Mar	112
5.3.3 Cursos d'água do trecho 3	117
CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES	120
REFERÊNCIAS	123
ANEXO A – MAPA DE ÁREAS ESPECIAIS DE INTERESSE AMBIENTAL (PPDSJ 2004)	127
ANEXO B – MAPA DE ÁREA DE ESPECIAL INTERESSE AMBIENTAL (PPDPSJ 2017)	128

1 INTRODUÇÃO

1.1 CONTEXTUALIZAÇÃO E APRESENTAÇÃO DO PROBLEMA DE PESQUISA

A cidade, assim como os espaços públicos, é resultado de uma construção coletiva e se transforma na medida em que a sociedade moderna o faz ao longo do tempo. No Brasil, os centros urbanos vêm passando por profundas transformações durante o século XX no que diz respeito ao processo de formação e desenvolvimento de suas cidades, marcado pela intensa migração da população da zona rural para a zona urbana. Segundo dados do IBGE (2020), em 1940 apenas 23,6% da população viviam nas cidades. No ano de 2010, o percentual de população que residia em situação urbana subiu para 84,35%.

O desenvolvimento das cidades e de seus espaços urbanos requer planejamento urbano e políticas que visem o seu desenvolvimento. Tais responsabilidades são de competência, principalmente, do Estado, que possui o dever de legislar sobre a organização, uso e ocupação do solo ou até mesmo condicionando comportamentos em massa e influenciando decisões coletivas.

Devido ao processo histórico de ocupação do território pelos portugueses, o oceano e a zona costeira do Brasil sempre tiveram um papel importante no desenvolvimento dos centros urbanos. Por meio das atividades de exportação de produtos como cana-de-açúcar e pau-brasil, e, posteriormente, a importação de produtos manufaturados, os grandes centros foram se formando em torno dos portos. Mais tarde, com a Revolução Industrial e a implantação de infraestrutura nestas regiões costeiras, estes centros urbanos foram formando as grandes metrópoles, onde, atualmente, mais de 50,7 milhões de pessoas habitam os municípios da zona costeira, o que representa 26,6% da população nacional (IBGE, 2010)¹. Todavia, esse processo não foi acompanhado pela execução de políticas públicas eficazes em acomodar o novo contingente de pessoas que vinham morar nas cidades, o que causou muitos desequilíbrios sociais, econômicos e ambientais. Criaram-se as favelas, acompanhadas de miséria e todas outras formas de exclusão social.

O papel do Estado, segundo Xavier (1994), não pode ser minimizado na valoração e valorização dos espaços costeiros. Por meio de legislações e planejamentos, ele cria

¹Último censo realizado pelo IBGE foi no ano de 2010. O censo programado para ocorrer no ano de 2020, foi adiado para 2021, devido à pandemia do coronavírus.

limitações, induz o uso do solo, ou orienta as tendências, direcionando-as para padrões sustentáveis de uso ou estimulando a devastação. Além disso, o Estado possui o poder de polícia², fiscalizando o cumprimento das normativas impostas.

Nesse contexto é que a partir do início dos anos 1980 o Gerenciamento Costeiro (GERCO) passa a se consolidar no planejamento e gerenciamento do espaço urbano brasileiro. A Lei nº7.661/1988 institui o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (PNGC) e surge como parte integrante da Política Nacional para os Recursos do Mar e da Política Nacional do Meio Ambiente, onde estabelece em seu Art. 2º, dentre outros objetivos, que o plano “visa orientar a utilização racional dos recursos da zona costeira, de forma a contribuir para elevar a qualidade de vida de sua população e a proteção de seu patrimônio natural, histórico, étnico e cultural” (BRASIL, 1988, p.1).

São José, um dos trinta e oito municípios costeiros de Santa Catarina, faz divisa com a capital do estado, Florianópolis, e sua formação geoespacial foi influenciada por diversos fatores históricos, entre eles a própria proximidade com Florianópolis e sua relação com o mar.

De origem açoriana, seus imigrantes instalaram-se onde hoje é o bairro Centro Histórico, sendo que, em seguida, expandiram as ocupações para as terras férteis à margem do Rio Marum, localizado no bairro Ponta de Baixo. Mais tarde, com a implantação do loteamento Kobrasol, no final dos anos 70, a região da orla nesse bairro começou a sofrer forte ação antrópica. Dessa forma, a pesquisa foi desenvolvida na área que compreende a orla do município voltada para a Baía Sul, que foi essencial para a formação socioespacial da cidade. Considerando-se o que estabelece o Artigo nº26 do Decreto Federal nº5.300/2004, que regulamenta o PNGC, a orla sul está inserida em uma área com urbanização consolidada, que são aquelas com ‘médio e alto adensamento de construção e população, apresentando paisagens altamente antropizadas, com uma multiplicidade de usos e um alto potencial de poluição sanitária e estética’.

Nesse contexto, esta pesquisa apresenta como tema os aspectos ambientais e sociais percebidos pela ocupação do espaço da orla da baía sul de São José, Tendo em vista a contextualização da realidade percebida e o tema proposto, definiu-se a seguinte questão de

² “Poder de polícia é a faculdade discricionária do Estado de limitar a liberdade individual, ou coletiva, em prol do interesse público” (CRETELLA JUNIOR, 2000, p. 549). Poder de Polícia pode ser entendido como o conjunto de restrições e condicionantes a direitos individuais em prol do interesse público prevalente.

pesquisa: Como a ocupação da orla da baía sul de São José interfere nos aspectos ambientais e sociais deste espaço?

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 Objetivo geral

Realizar uma análise espacial da orla da baía sul de São José, considerando os aspectos ambientais e sociais percebidos pela ocupação deste espaço.

1.2.2 Objetivos específicos

- Identificar a importância da orla da baía sul na formação socioespacial de São José;
- Perceber os principais aspectos ambientais e sociais encontrados na orla da baía sul de São José e suas implicações ao meio;
- Identificar e analisar os planejamentos e demais ações do Estado que contribuíram para a formação do atual cenário percebido da orla da baía sul de São José.

1.3 JUSTIFICATIVA

Conforme Xavier (1994), a importância das zonas costeiras para os países costeiros é demonstrada pela presença de assentamentos humanos nestas áreas desde a antiguidade, com atividades de comércio e indústria, além daquelas diretamente relacionadas aos mares e oceanos, como a pesca. São José, um dos 38 municípios costeiros de Santa Catarina, possui duas orlas, voltadas para as baías norte e sul da Grande Florianópolis. Historicamente, a cidade não pode ser referência da atividade de turismo, atividade que normalmente está relacionada às praias. Entretanto, há a necessidade de se preservar esta área litorânea, uma vez que os impactos causados pela sua ocupação inadequada poderão ser percebidos pelos ecossistemas adjacentes.

Tal pesquisa se justifica pela necessidade de se apresentar a importância da orla sul para São José, assim como para identificar as implicações das ocupações deste ambiente.

Dessa forma, pesquisa pretende contribuir para a problemática da ocupação junto às orlas marítimas, em especial a de São José, considerando-se as ações do Estado ao longo dos anos, uma vez que se entende que ele é um dos principais agentes formadores de espaço urbano.

É importante, que assuntos relacionados ao planejamento e gerenciamento costeiro sejam estudados, tais como, a definição e aplicação dos terrenos de marinha, a articulação da legislação municipal com as legislações em outros níveis de governo e que tratam da ocupação de áreas de preservação, faixas de domínio, o princípio de meio ambiente como bem de direito difuso e coletivo, pois são aspectos relevantes a serem considerados no planejamento e gestão destes espaços.

Considerando que o Município de São José enfrenta uma ação civil pública, onde o Ministério Público Federal responsabiliza a Administração Municipal, junto do SPU, pela omissão ou ineficiência na fiscalização da ocupação da orla sul ao longo dos anos, a análise da realidade aqui apresentada pode vir a colaborar com os planejamentos e ações da Prefeitura que envolvam o futuro da baía sul de São José.

Além de contribuir para a Administração Pública Municipal no planejamento e gestão da orla da baía sul de São José, a pesquisa se justifica por se tornar uma ferramenta aos gestores e técnicos das áreas de planejamento e gestão de espaços urbanos e regionais para a contribuição para discussões nos meios científicos, contribuindo para a ampliação do conhecimento sobre a temática.

1.4 DELIMITAÇÃO DA PESQUISA

O Município de São José/SC possui duas porções territoriais, sendo uma voltada para a Baía Norte e a outra para a Baía Sul. Neste estudo foi abordada a área compreendida pela orla da baía sul, que é delimitada pelos Rios Maruim (divisa com Palhoça) e Rio Araújo (divisa com Florianópolis). Esta delimitação coincide com a área da ação civil pública nº 5010039-91.2016.4.04.7200, promovida pelo Ministério Público Federal – MPF, onde resultou na necessidade da Administração Pública de realizar um diagnóstico da ocupação da orla sul. Com esta delimitação definida, o estudo poderá servir de contribuição para a realização desse diagnóstico.

1.5 ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO

A pesquisa foi estruturada em cinco capítulos, conforme apresentado a seguir:

Capítulo 1 – Introdução: contextualiza a problemática das ocupações junto às zonas costeiras, assim como levanta a questão do papel do Estado nesta configuração. A relevância da pesquisa também está evidenciada nesta seção. As intenções do estudo estão expressas através dos objetivos elencados.

Capítulo 2 – Fundamentação Teórica: apresenta conceitos relacionados à zona costeira e orla marítima, às ocupações e implicações destes ambientes e à importância do planejamento urbano na construção das cidades.

Capítulo 3 – Procedimentos Metodológicos: trata da classificação da pesquisa, assim como, os instrumentos utilizados para a coleta e análise dos dados que foram utilizados para o desenvolvimento da pesquisa.

Capítulo 4 – A Orla da Baía Sul de São José: versa sobre as características gerais do município, a importância da orla sul na formação socioespacial de São José e os principais planejamentos do Estado que tangem o ordenamento da orla sul da cidade.

Capítulo 5 – Análise Espacial da Orla da Baía Sul de São José: apresenta o diagnóstico e a análise da realidade observada da ocupação da orla da baía sul de São José.

Capítulo 6 – Aborda as conclusões, assim como a recomendação de futuros trabalhos que possam vir a agregar no desenvolvimento do tema abordado.

Por fim, são apresentadas as referências e os anexos.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Neste capítulo está apresentado o referencial teórico a respeito das ocupações urbanas em zonas costeiras, orlas marítimas e planejamento urbano, que serviram de base para o desenvolvimento do estudo de caso.

A Zona Costeira é definida como sendo o espaço geográfico de interação do ar, do mar e da terra, incluindo seus recursos, renováveis ou não, abrangendo uma faixa marítima e outra terrestre, conforme o Artigo 2º do Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (PNGC), instituído pela Lei nº7.661/1988.

A relação mar-terra propicia alguns usos quase que exclusivos do litoral, tais como a exploração dos recursos marinhos, a navegação e a apropriação cultural como identidade de espaço e lazer. Essas particularidades interferem diretamente no processo de ocupação das zonas costeiras, surgindo como incentivadores para a apropriação e ocupação dessas terras. O grande adensamento dos litorais de países costeiros, com atividades de comércio e indústria, abriga um contingente populacional denso e concentrado, ao qual corresponde uma concentração de atividades, localizando-se também a beira-mar boa parte das instalações industriais em operação hoje no mundo (MORAES, 1999). Segundo o autor, “o caráter concentrado do povoamento costeiro, de claro perfil urbano, emerge como uma característica internacional que reforça a designação tipológica da localização litorânea.” (MORAES, 1999, p.20).

Os ecossistemas encontrados na zona costeira, tais como os estuários, marismas, manguezais, lagoas costeiras, ilhas, dentre outros, são garantia de produtividade e de diversidade biológica. Em contrapartida, a vulnerabilidade desses ecossistemas às fontes terrestres de poluição é igualmente notória e, quando se fala em áreas costeiras, o despejo da maior parte de detritos e resíduos humanos se dá justamente nessas áreas, ocasionando os problemas mais críticos do meio ambiente (XAVIER, 1994).

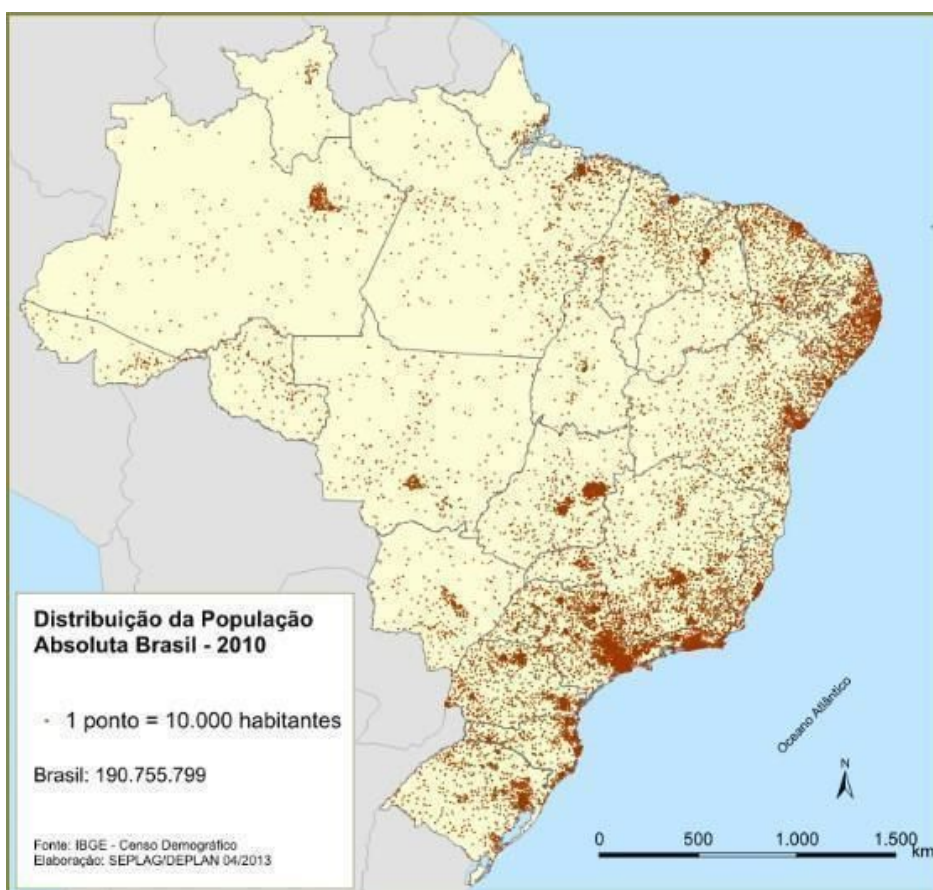
Rego Neto (2003, p.23) aponta em seu estudo que é inevitável a transformação da natureza quando se visa o desenvolvimento econômico e o bem-estar humano, mas que as intervenções impostas ao ambiente sejam fundamentadas em critérios onde o ser humano e suas ações não sejam dissociados.

A ocupação e expansão das cidades, que na maioria das vezes se dá sem planejamento e desconsiderando conceitos relacionados à sustentabilidade do espaço, implica degradação

dos ambientes naturais dessas ocupações. O resultado socioambiental dessas expansões desordenadas ao longo do tempo é de fácil percepção. Conforme Laranjeira, Reichert e Silva (2016, p.01), 93% dos recursos florestais que existiam na costa brasileira, como a Mata Atlântica, foram devastadas ao longo da história, e a parte restante está localizada basicamente em áreas de difícil acesso.

A faixa continental da Zona Costeira Brasileira, onde se localizam as ocupações, possui 442.000 km², o que corresponde a 5,2% do território brasileiro (MMA, 2008). Conforme apresentado por Silva e Modesto (2011), a população brasileira que vive na área de zona costeira continua crescendo, passando de 34,3 milhões de habitantes em 1991 para 39,8 milhões em 2000 e 50,7 milhões em 2010, o que equivale a 26,6% da população brasileira, com uma densidade de 110 habitantes/km².

Figura 1 - Mapa de densidade demográfica no Brasil, 2010



Fonte: IBGE (2013).

Tal realidade demonstra uma característica de formação territorial estruturada a partir da costa litorânea (MORAES, 1999), onde o planejamento e ordenamento destas áreas possuem peculiaridades que devem ser observadas.

2.1 OCUPAÇÕES URBANAS EM ZONAS COSTEIRAS

A ocupação do espaço brasileiro é resultado de uma formação territorial estruturada a partir da costa litorânea, sendo que esta faixa sofre influência, ainda nos dias de hoje, de sua ocupação colonial (MORAES, 1999).

2.1.1 A ocupação do litoral no período colonial

O povoamento da Zona Costeira pelos europeus remonta ao século XVI. As zonas litorâneas do Brasil foram as primeiras a conhecerem núcleos de povoamento, uma vez que os portugueses chegaram às novas terras por via marítima. Os primeiros assentamentos lusitanos localizaram-se, com raríssimas exceções, na zona costeira. De todos os 18 núcleos pioneiros fundados pelos portugueses no século XVI, apenas São Paulo não se encontrava à beira-mar (MORAES, 1999).

Estes núcleos, adequados à atracação e fundeio das embarcações, eram caracterizados como sendo de exportação de matérias-primas para metrópoles europeias, como centros de importância regional ou como dispersores de povoamento (CARVALHO, 1994). As primeiras redes de cidades são originadas pelas instalações destes portos, que geravam zonas de adensamento em seus entornos. (MORAES, 1999).

“A constituição de um conjunto de cidades portuárias isoladas expressa, acima de tudo, a dependência do País na divisão internacional do trabalho estruturado em um modelo agroexportador de produtos como pau-brasil, cana-de-açúcar, cacau, ouro, algodão, borracha e café, condicionando uma rede dendrítica interna de vilas e povoados e uma desconexão espacial entre os núcleos litorâneos.” (STROHAECKER, 2008, p.60).

Outro fator que contribuiu para o direcionamento da ocupação para o litoral foi a necessidade de defesa do então imenso território descoberto.

Portugal, na época, não contava com alto contingente populacional para defender todo o seu domínio contra invasores de outras nações, que não aceitavam a divisão do mundo feita entre portugueses e espanhóis. Assim, a ocupação costeira era necessária para impedir o acesso de nações inimigas ao continente. (IBGE, 2011 p.21).

Observa-se ainda que na ocupação da zona costeira no fim do período colonial, havia a existência de cidades relativamente isoladas, que eram constituídas em centros de uma produção local ou em pontos terminais que ligavam ao interior - como o caso da cidade de Belém, que comandava a circulação no Vale Amazônico. Vastas extensões do litoral ainda permaneciam isoladas ou pouco ocupadas. Estas áreas serviram de refúgio de tribos indígenas e de escravos fugidos, que formaram comunidades voltadas para o autoconsumo, que deram

origem às populações litorâneas ‘tradicionais’, que ainda habitam a costa brasileira (MORAES, 1999).

Este padrão colonial de assentamento, do litoral para o interior, prevaleceu até meados do século XIX, quando começaram a surgir as primeiras construções de redes ferroviárias. Com as ferrovias, a instalação industrial passou a avaliar outros fatores de localização, como a proximidade de fontes energéticas ou de matéria-prima, caracterizando uma diminuição das vantagens locacionais da zona costeira no que importa à locação dos equipamentos produtivos. Surgiu uma urbanização voltada para o interior, onde o maior exemplo dessa associação entre indústria e crescimento urbano se dá pela conformação da metrópole paulistana (MORAES, 1999).

Tendo em vista o processo de povoamento da zona costeira do Brasil, Moraes afirma que a configuração pretérita do território brasileiro não apresentava vocação econômica litorânea (MORAES, 1999), esta tinha um papel preponderante de escoamento da produção e de proteção ao domínio do território. Os espaços econômicos coloniais localizavam-se nas áreas mais internas, onde as atividades agrícolas, pecuárias e de mineração tinham relevância. (STROHAECKER, 2008, p.60).

2.1.2 A Industrialização e a consolidação da urbanização no litoral

A economia brasileira baseada na exportação de insumos perdurou até a década de 1930, quando o estágio da substituição de importações marca um período de transição da economia nacional para o novo modelo urbano-industrial implementado pelo Estado a partir do final da década de 1950, principalmente no eixo Rio de Janeiro-São Paulo. É, a partir daí, que as principais capitais estaduais localizadas na costa litorânea passam a apresentar um crescimento demográfico significativo, decorrente da concentração espacial das atividades produtivas e das possibilidades de trabalho para as camadas médias da população (STROHAECKER, 2008).

Esta reestruturação das relações entre economia e Estado, fruto em grande parte da evolução do capitalismo pós-guerra (CARVALHO, 1994), era, muitas vezes, dependente de insumos do exterior, o que condicionou determinados ramos de indústrias próximos aos portos (MORAES, 1999). Tal reestruturação exigiu grandes investimentos em infraestrutura, aumentando o interesse de moradia perto destas regiões.

O Estado, através da dotação de equipamentos públicos e concentrando os investimentos de infraestrutura no litoral, o torna um dos principais agentes de intervenção dos espaços litorâneos.

Moraes (1999) aponta que os planejamentos estatais, principalmente nas décadas de sessenta e setenta, eram balizados pela ótica do ‘hiperdesenvolvimento’, resgatando a visão colonial de que “o território brasileiro era um espaço a conquistar a qualquer custo, e que o patrimônio natural era infinito” (MORAES, 1999, p.41). Assim, questões de conservação do meio ambiente não faziam parte, na sua totalidade, dos planejamentos dos espaços urbanos.

Assim, foi concentrada e consolidada a migração rural para as áreas urbanas (CARVALHO, 1994). Entretanto, a disputa pelas terras urbanas se dá de forma desigual entre os diferentes grupos de interesse, onde

[...]os grupos mais poderosos acessam as terras mais valorizadas, melhor localizadas do ponto de vista do acesso às oportunidades locais de desenvolvimento social, econômico e humano, com maior concentração de investimentos públicos e privados. Os grupos de menor poder aquisitivo buscam alternativas de moradia nos locais onde as terras urbanas são mais baratas, ou seja, nas periferias distantes, nas áreas precárias do ponto de vista urbanístico ou nas áreas de preservação permanente como mangues, dunas, estuários, beira de lagos, lagoas, rios, córregos e igarapés, encostas e topos de morros, áreas de proteção aos mananciais, entre outros.” (SAULE JÚNIOR, 2006, p.18).

Nesse cenário, as indústrias foram, na sua maioria, instaladas na periferia das capitais e zonas de adensamento populacional, sendo que os impactos sentidos pelas atividades industriais são bastante sensíveis, tanto em termos ambientais quanto sociais. As atividades industriais possuem forte potencial para gerar contaminação atmosférica ou no despejo de dejetos sólidos e líquidos sobre as águas. O maior efeito social da industrialização é a geração de empregos diretos e indiretos, atraindo fluxos migratórios para os locais de instalação (MORAES, 1999).

Nestes fluxos para as localidades litorâneas, se formou um contingente populacional que não foi absorvido pelo mercado de trabalho formal, originando, assim, um segmento de favelização, periferização e de ocupação de áreas impróprias aos assentamentos urbanos (STROHAECKER, 2008). Tais populações excluídas vão se alojar nas áreas sem uso do espaço urbano litorâneo, geralmente aquelas de grande vulnerabilidade e/ou de proteção ambiental (MORAES, 1999).

Estes assentamentos, com suas edificações construídas pelos próprios moradores e sem orientações técnicas, são, segundo (SAULE JÚNIOR, 2006, p.20), marcados pela pobreza, precariedade urbana e habitacional, degradação dos recursos naturais e acúmulos de

déficits na oferta de infraestrutura básica de saneamento ambiental, de equipamentos comunitários de educação, saúde, lazer e cultura, de serviços urbanos, de áreas verdes, entre outros itens básicos necessários para a melhoria das condições de vida coletiva. Para o autor, este cenário de desigualdades socioterritoriais, no qual altos montantes de investimentos públicos e privados são distribuídos em determinadas áreas, em detrimento de outras, resultam em espaços urbanos deteriorados e destituídos de justiça socioambiental (SAULE JÚNIOR, 2006, p.12).

2.1.3 A influência do turismo na ocupação da Zona Costeira

Outro fenômeno que vem contribuindo, desde o final da década de 60, para a ocupação do litoral brasileiro, foi o surgimento das ‘segundas residências’, casas de veraneio que ocorrem ao longo de toda a costa. Segundo Moraes (1999), o consumo das segundas residências mobiliza proprietários de terras, incorporadores, corretores, e a indústria de construção civil nas áreas litorâneas, constituindo, assim, um acréscimo ao fluxo povoador.

O caráter impactante da atividade de veraneio é, em termos ambientais, diretamente relacionado à capacidade dos poderes públicos de ordenarem o uso do solo. Em termos sociais, tal atividade desorganiza em muito a sociabilidade dos locais onde se instala, ao inaugurar um mercado de terras ascensional e ávido, gerando uma situação fundiária tensa e conflitiva. (MORAES, 1999, p.39).

A urbanização da zona costeira também deve ser percebida pela vertente cultural e ambiental, identificando-a como espaço de lazer, recreação e, em alguns casos, de preservação. Assim, a implantação de loteamentos, condomínios verticais e horizontais para fins de segunda residência nas proximidades dos grandes centros urbanos, e de grandes complexos hoteleiros que incentivam o turismo em áreas privilegiadas, contribuíram para a consolidação da urbanização do litoral brasileiro (STROEHAECKER, 2008).

Segundo (CARVALHO, 1994), o turismo na zona costeira, acrescida à especulação imobiliária, privilegia uma restrita classe social e prejudica a população tradicional, sobretudo os pescadores, descaracterizando a faixa litorânea pelo bloqueio do acesso público ao litoral e também pela poluição e descaracterização de praias, costões e mangues, forçando-os a se deslocar para outras áreas ou abandonar a sua atividade principal.

2.1.4 Problemas percebidos na orla pelas ocupações urbanizadas

Saule Júnior (2006, p.12) aponta os principais tipos de conflitos percebidos no ambiente da orla de uma área urbana quando há ocupação de forma desordenada, aliada à uma gestão ineficiente. São alguns destes conflitos:

- A. Bares e quiosques implantados irregularmente nas praias podem dificultar a acessibilidade, direito constitucional inalienável, e, acima de tudo, provocar impactos ambientais com o lançamento inadequado de esgotos não tratados e acúmulo de lixo;
- B. Condomínios residenciais de alto padrão podem obstruir o sistema viário e dificultar o acesso às praias;
- C. Grandes equipamentos de lazer e consumo também podem provocar os mesmos problemas de acesso às praias afetando os interesses da coletividade;
- D. Edifícios residenciais e não residenciais verticais implantados junto às praias podem sombrear as faixas de areia;
- E. Empreendimentos imobiliários podem causar impactos ambientais e provocar a remoção de moradias da população de baixa renda;
- F. Assentamentos urbanos podem prejudicar ecossistemas frágeis e áreas de preservação permanente como dunas, manguezais, restingas, estuários e margens de lagoas, entre outros;
- G. Grandes empreendimentos públicos realizados pelo governo federal ou estadual podem afetar os interesses locais de responsabilidade do município como o uso e ocupação do solo urbano;
- H. Implantação ou ampliação de equipamentos portuários e ferroviários podem afetar as áreas urbanas e os modos de vida de populações tradicionais e o turismo;
- I. A desativação de equipamentos portuários ou redução das suas atividades podem gerar áreas ociosas que prejudicam o espaço urbano ou propiciam ocupações irregulares.

2.2 ORLAS MARÍTIMAS

Conforme o Decreto nº5.300, de 7 de dezembro de 2004, que regulamenta o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro - PNGC (Lei nº7.661/1988), orla marítima é a faixa

contida na zona costeira, de largura variável, compreendendo uma porção marítima e outra terrestre, caracterizada pela interface entre a terra e o mar.

Os limites da orla marítima ficam estabelecidos de acordo com os seguintes critérios:

Art.23: (...) I - marítimo: isóbata de dez metros, profundidade na qual a ação das ondas passa a sofrer influência da variabilidade topográfica do fundo marinho, promovendo o transporte de sedimentos;

II - terrestre: cinquenta metros em áreas urbanizadas ou duzentos metros em áreas não urbanizadas, demarcados na direção do continente a partir da linha de preamar ou do limite final de ecossistemas, tais como as caracterizadas por feições de praias, dunas, áreas de escarpas, falésias, costões rochosos, restingas, manguezais, marismas, lagunas, estuários, canais ou braços de mar, quando existentes, onde estão situados os terrenos de marinha e seus acrescidos.

§ 1o Na faixa terrestre será observada, complementarmente, a ocorrência de aspectos geomorfológicos, os quais implicam o seguinte detalhamento dos critérios de delimitação:

I - falésias sedimentares: cinquenta metros a partir da sua borda, em direção ao continente;

II - lagunas e lagoas costeiras: limite de cinquenta metros contados a partir do limite da praia, da linha de preamar ou do limite superior da margem, em direção ao continente;

III - estuários: cinquenta metros contados na direção do continente, a partir do limite da praia ou da borda superior da duna frontal, em ambas as margens e ao longo delas, até onde a penetração da água do mar seja identificada pela presença de salinidade, no valor mínimo de 0,5 partes por mil;

IV - falésias ou costões rochosos: limite a ser definido pelo plano diretor do Município, estabelecendo uma faixa de segurança até pelo menos um metro de altura acima do limite máximo da ação de ondas de tempestade;

V - áreas inundáveis: limite definido pela cota mínima de um metro de altura acima do limite da área alcançada pela preamar;

VI - áreas sujeitas à erosão: substratos sedimentares como falésias, cordões litorâneos, cabos ou pontais, com larguras inferiores a cento e cinquenta metros, bem como áreas próximas a desembocaduras fluviais, que correspondam a estruturas de alta instabilidade, podendo requerer estudos específicos para definição da extensão da faixa terrestre da orla marítima. (Decreto nº5.300, de 7 de dezembro de 2004).

A delimitação da orla consiste na demarcação da Linha do Preamar Médio do ano de 1831 (LPM), que, por sua vez, delimitam os terrenos de marinha e seus acrescidos. A LPM é de responsabilidade do Serviço do Patrimônio da União (SPU) e a mesma é determinada através de documentos e plantas de autenticidade relativos àquele ano, ou, quando não obtidos, à época que do mesmo se aproxime. (DECRETO-LEI Nº9760/1946).

Figura 2 - Delimitação da Orla Marítima



Fonte: Projeto Orla: Fundamentos para Gestão Integrada, MMA (2006).

2.2.1 Tipos de orla marítima

A tipologia das orlas é definida tomando-se por base dois critérios, conforme o estudo de Fundamentos para a Gestão Integrada do Projeto Orla (MMA, 2006), que são:

- a) A avaliação de características fisiográficas (geografia física) que indicam o nível de vulnerabilidade da orla em face de processos naturais e antrópicos;
- b) A verificação dos índices de ocupação humana instalada que referenciam os níveis de povoamento e a intensidade dos usos praticados de cada localidade.

Com a adoção desses critérios, duas tipologias de caracterização da orla são estabelecidas, onde uma considera a forma, sua posição e as características da orla e outra, com os níveis de ocupação e adensamento populacional da orla. (MMA, 2006).

Quanto à forma e posição das orlas, as mesmas são classificadas quanto ao grau de exposição de suas águas, classificadas como Orla Abrigada, Orla Exposta e Orla Semi-exposta (Quadro 1).

Quadro 1 – Tipos de orla conforme sua posição e características físicas

Tipo de Orla	Característica
Orla Abrigada	Ambiente litorâneo constituído por golfos, baías, enseadas, estuários ou praias protegidas da incidência direta de ondas, com taxa de circulação restrita e, conseqüentemente, baixa taxa de renovação da água. Este tipo de orla raramente apresenta sistemas de dunas frontais desenvolvidas. Frequentemente exhibe amplas planícies com presença de costões e/ou ecossistemas inundáveis do tipo marismas, manguezais, campos de gramíneas submersas, planícies lamosas, etc. Geralmente apresenta sedimentos de granulometria fina (areia fina e muito fina, silte e argila) e salinidade sujeita a flutuações acentuadas em função de sua maior interação com os sistemas continentais e da baixa dinâmica de origem marinha. Denota-se a presença de praias com formato predominantemente côncavo, típicas de litorais recortados e com face pouco ou não voltada para a direção de maior incidência da ação dominante dos ventos e ondas;
Orla Exposta	Ambiente litorâneo constituído por costões rochosos ou praias oceânicas, com elevada taxa de circulação e renovação de água. Geralmente caracterizada por praias abertas, com zona de arrebatção bem desenvolvida e presença frequente de sistemas de dunas frontais (que podem variar quanto ao nível de desenvolvimento e quanto à presença de vegetação fixadora). As praias apresentam formato de baixa concavidade, sendo mais retilíneas e de orientação normal à direção de maior incidência da ação dominante dos ventos e ondas, com sedimentos geralmente compostos por areia grossa, média e fina.
Orla Semi-abrigada	Apresenta características intermediárias entre as áreas expostas e abrigadas. O sistema tem similaridade com o de praias protegidas, porém o tamanho ou orientação da praia permite alguma ação hidrodinâmica periódica relacionada com fenômenos meteorológicos e/ou oceanográficos. Frequentemente ocorrem, nesse tipo, praias abertas para a entrada de baías ou de enseadas muito amplas, protegidas da ação direta dos sistemas frontais predominantes, apresentando comumente formato côncavo ou de baixa concavidade, com a presença de granulometria constituída por areia média a muito fina. Podem ocorrer trechos mais sujeitos à ação de ondas e praias mais protegidas em função de processos de refração e difração.

Fonte: Elaborado a partir de Projeto Orla: Fundamentos para Gestão Integrada, MMA (2006).

Quando considerados os níveis de ocupação e de adensamento das orlas, as mesmas podem ser classificadas conforme Quadro 2 em Orla não urbanizada, Orla em processo de urbanização, Orla com urbanização consolidada e Orla de interesse especial. Esta classificação fornece indicações socioeconômicas da orla, características essenciais para a implantação de ações e estratégias de gestão a serem implementadas, identificando as situações que requerem ações mais preventivas ou corretivas (MMA, 2006).

Quadro 2 – Tipos de orla conforme sua ocupação e adensamento populacional

Tipo de Orla	Característica
Orla não urbanizada	Áreas de baixíssima ocupação, contendo paisagens com alto grau de originalidade natural e com baixo potencial de poluição sanitária e estética, geralmente associadas a atividades rurais; são os habitats principais das populações ditas ‘tradicionais’ (que praticam uma economia de subsistência). Trata-se de áreas de difícil acesso ou até isoladas.
Orla em processo de urbanização	Áreas de baixo ou médio adensamento de construções e população, apresentando indícios de ocupação recente ou em processo de ocupação atual, incluindo ainda os balneários (identificados pela predominância de segundas-residências e pelo volume da população flutuante). São áreas com paisagens parcialmente antropizadas, em processo de mudança cultural, podendo ocorrer atividades rurais remanescentes, e com médio potencial de poluição sanitária e estética.
Orla com urbanização consolidada	Áreas de médio a alto adensamento de construções e população, apresentando paisagens altamente antropizadas, com uma multiplicidade de usos e um alto potencial de poluição sanitária e estética. Trata-se da orla claramente cidadina (urbana), que varia de acordo com os níveis da hierarquia urbana.
Orla de interesse especial	Espaços destinados a usos específicos definidos institucionalmente em categorias especiais, podendo-se incluir nesse tipo as seguintes áreas: a) militares (entorno de bases e instalações, áreas destinadas a exercícios ou com características de extrema importância para a atividade, como raias acústicas ou magnéticas); b) de tráfego aquaviário (rotas de navegação, portos, terminais e demais instalações); c) com equipamentos geradores de energia (como nuclear, termelétrica, petrolífera, eólica, fotovoltaica e de ondas ou marés); d) de unidades de conservação (definidas em conformidade com o Sistema Nacional de Unidades de Conservação – SNUC); e) tombadas (como os sítios históricos e arqueológicos); f) de reservas indígenas, comunidades tradicionais ou remanescentes de quilombos.

Fonte: Elaborado a partir de Projeto Orla: Fundamentos para Gestão Integrada, MMA (2006).

Por meio de uma combinação das tipologias apresentadas nos Quadros 1 e 2, têm-se como resultado 12 tipos de tipos de orla. Classificar corretamente determinado trecho da orla é importante para diferenciar a grande diversidade de situações encontrada na costa brasileira, a fim de auxiliar no correto direcionamento da gestão do espaço da orla (MMA, 2006).

2.2.2 Projeto Orla

Política Pública de âmbito nacional, o Projeto de Gestão Integrada da Orla Marítima – Projeto Orla (PGI), visa disciplinar o uso e ocupação ordenada da orla marítima brasileira, articulando ações de proteção ao meio ambiente, incentivo ao turismo, dentre outras (MMA, 2006). Coordenada em conjunto com o Ministério do Meio Ambiente, por meio da Secretaria de Qualidade Ambiental (MMA/SQA), bem como, pelo Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, por meio da Secretaria do Patrimônio da União (MP/ SPU), o Projeto Orla foi concebido com fortes metodologias participativas, seja no planejamento ou na gestão

do plano, a fim de efetivar a participação cidadã, estabelecendo ligações com outros instrumentos de planejamento e gestão territorial, a fim de mediar os conflitos percebidos.

Conforme afirma Pinto (2014),

A importância da implantação do Projeto ORLA se dá pelo diálogo entre os próprios entes da federação, e destes com a sociedade civil organizada; com a elaboração de um planejamento territorial dos espaços públicos, prevendo ações, e o cuidado com áreas tão sensíveis quanto o litoral e ao mesmo tempo áreas tão visadas para inúmeras situações culturais, socioeconômicas e de grande relevância ambiental. (PINTO, p.201, 2014).

Segundo os manuais elaborados para a implementação e gestão do Projeto Orla pelo Ministério do Meio Ambiente, a elaboração de um PGI deve ter os seguintes passos:

- A. Adesão;
- B. Oficina I;
- C. Oficina II;
- D. Versão preliminar do PGI;
- E. Instituição do comitê gestor;
- F. Audiências públicas para divulgação;
- G. Análise pela coordenação estadual;
- H. Homologação;
- I. Acompanhamento e;
- J. Revisão do plano.

A política pública da gestão da orla marítima brasileira do Projeto Orla, integrada entre a União, os Estados e Municípios e que incentiva a participação popular, traz uma dinâmica de debates e acúmulos de experiências de controle social, assim como no enriquecimento de detalhes do projeto, sejam eles técnicos ou conceituais, com detalhamento e fluxos das atividades a serem realizadas para se elaborar uma agenda comum, definindo as responsabilidades de cada coordenação nas suas referidas esferas (federal, estadual e municipal), objetivando a formação de um PGI eficiente (PINTO, 2014).

2.2.3 Áreas de Preservação Permanente

As áreas de preservação foram inicialmente criadas pelo Decreto nº23.793/1934, que instituiu o primeiro Código Florestal. Foram protegidas no território nacional as Florestas ‘Protectoras’ e as ‘Remanescentes’ consideradas de Conservação Permanente (Artigo nº8). Estes elementos estão caracterizados nos Artigos nº 4 e 5 do Código.

Em 1965, foi promulgado o Novo Código Florestal, Lei nº4.771/65, onde as florestas e demais formas de vegetação natural foram elencadas como de Preservação Permanente (Artigo nº2).

O termo Área de Preservação Permanente (APP) foi incluído no referido código através da edição da Medida Provisória nº2.166-67/2001, que passou a definir as APP's como:

Área protegida nos termos dos Arts. 2º e 3º desta Lei, coberta ou não por vegetação nativa, com a função ambiental de preservar os recursos hídricos, a paisagem, a estabilidade geológica, a biodiversidade, o fluxo gênico de fauna e flora, proteger o solo e assegurar o bem-estar das populações humanas. (BRASIL, 4771/1965).

O Código Florestal vigente, Lei nº12.651/2012, revoga a Lei nº4.771/1965 e suas alterações, trazendo definições similares, porém não idênticas, àquelas instituídas pela legislação anterior. A definição de APP do novo Código permaneceu praticamente inalterada do Código anterior.

Área protegida, coberta ou não por vegetação nativa, com a função ambiental de preservar os recursos hídricos, a paisagem, a estabilidade geológica e a biodiversidade, facilitar o fluxo gênico de fauna e flora, proteger o solo e assegurar o bem-estar das populações humanas. (BRASIL, 2012).

2.2.3.1 Áreas de proteção de rios e cursos d'água

A primeira lei nacional onde se estabeleceu o dispositivo que defendia a proteção ambiental das marginais dos cursos d'água foi a Lei nº4771/1965, que instituiu o Código Florestal. Nela, as faixas de proteção estabelecidas eram bastante inferiores às defendidas atualmente pelo Código Florestal vigente, Lei nº12.651/2012. Entretanto, a Lei nº4771/1965 sofreu edições através das Leis nº7511/1986 e 7803/1989, onde as dimensões das áreas passaram a similares às apresentadas às atuais. Sendo assim, a análise da regularidade das ocupações das margens dos rios e cursos d'água levou em conta esses anos.

As APP's de curso d'água estão assim definidas pelo Código Florestal:

Art. 4º Considera-se Área de Preservação Permanente, em zonas rurais ou urbanas, para os efeitos desta Lei:

I - as faixas marginais de qualquer curso d'água natural perene e intermitente, excluídos os efêmeros, desde a borda da calha do leito regular, em largura mínima de: (Incluído pela Lei nº 12.727, de 2012).

- a) 30 (trinta) metros, para os cursos d'água de menos de 10 (dez) metros de largura;
- b) 50 (cinquenta) metros, para os cursos d'água que tenham de 10 (dez) a 50 (cinquenta) metros de largura;
- c) 100 (cem) metros, para os cursos d'água que tenham de 50 (cinquenta) a 200 (duzentos) metros de largura;
- d) 200 (duzentos) metros, para os cursos d'água que tenham de 200 (duzentos) a 600 (seiscentos) metros de largura;

e) 500 (quinhentos) metros, para os cursos d'água que tenham largura superior a 600 (seiscentos) metros. (BRASIL, Lei nº12.651/2012).

2.2.4 Praias e áreas de uso comum do povo das orlas marítimas

As áreas de uso comum do povo são aquelas que, por determinação legal ou por sua própria natureza, devem, como regra, ser utilizados por todos em igualdade de condições, tais como ruas, praças, praias, rios, lagoas, mar territorial e recursos naturais da zona econômica exclusiva e da plataforma continental (MMA, 2006).

Conforme o artigo 10º da Lei Federal n.º7661/1988, que institui o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro, entende-se por praia como:

[...] a área coberta e descoberta periodicamente pelas águas, acrescida da faixa subsequente de material detrítico, tal como areias, cascalhos, seixos e pedregulhos, até o limite onde se inicie a vegetação natural, ou, em sua ausência, onde comece um outro ecossistema. (Brasil, 1988).

Nesse mesmo artigo, as praias são definidas como bens públicos de uso comum do povo, sendo assegurado o “livre e franco acesso a elas e ao mar, em qualquer direção e sentido, ressalvados os trechos considerados de interesse de segurança nacional ou incluídos em áreas protegidas por legislação específica.” (BRASIL, 1988, Art.10).

No Código Civil, Lei nº10.406/2002, também é abordado o conceito de bens públicos, sendo que a normativa classifica os bens públicos em bens de uso comum do povo, de uso especial e os dominicais.

2.2.5 Terrenos de marinha e seus acrescidos

O Decreto-Lei nº 9.760/1946, que dispõe sobre os bens imóveis da União e dá outras providências, em seu Artigo 2º, define terrenos de marinha como sendo aqueles que

em uma profundidade de 33 (trinta e três) metros, medidos horizontalmente, para a parte da terra, da posição da linha do preamar-médio de 1831:

- a) os situados no continente, na costa marítima e nas margens dos rios e lagoas, até onde se faça sentir a influência das marés;
- b) os que contornam as ilhas situadas em zona onde se faça sentir a influência das marés. (DECRETO-LEI Nº9.760/1946).

Por sua vez, no Artigo 3º desse mesmo Decreto-Lei, estão definidos os terrenos acrescidos de marinha, que correspondem aos terrenos que se tiverem formado, natural ou artificialmente, para o lado do mar ou dos rios e lagoas, em seguimento aos terrenos de marinha (Figura 3).

Figura 3 - Terrenos de marinha e acrescidos de marinha



Fonte: Ministério do Planejamento (2016).

A demarcação da Linha do Preamar Médio do ano de 1831 (LPM), que delimitam os terrenos de marinha e seus acrescidos, é de responsabilidade do Serviço do Patrimônio da União (SPU) e a mesma é determinada através de documentos e plantas de autenticidade relativos àquele ano, ou, quando não obtidos, à época que do mesmo se aproxime. (DECRETO-LEI N°9760/1946).

2.2.5.1 Classificação e uso dos terrenos de marinha e seus acrescidos

Conforme o Artigo 20, inciso VII da Constituição Federal de 1988, os terrenos de marinha e seus acrescidos são bens da União. Por sua vez, o Artigo 98 do Código Civil, Lei n° 10.406, de 10 de janeiro de 2002, estabelece que são bens públicos todos aqueles de domínio nacional pertencentes às pessoas jurídicas de direito público interno, que são: a União, os Estados, o Distrito Federal e os Territórios, os Municípios, as autarquias, incluindo as associações públicas, e as demais entidades de caráter público criadas por lei.

Art. 98. São públicos os bens do domínio nacional pertencentes às pessoas jurídicas de direito público interno; todos os outros são particulares, seja qual for a pessoa a que pertencerem.

Art. 99. São bens públicos:

I - os de uso comum do povo, tais como rios, mares, estradas, ruas e praças;

II - os de uso especial, tais como edifícios ou terrenos destinados a serviço ou estabelecimento da administração federal, estadual, territorial ou municipal, inclusive os de suas autarquias;

III - os dominicais, que constituem o patrimônio das pessoas jurídicas de direito público, como objeto de direito pessoal, ou real, de cada uma dessas entidades.

Parágrafo único. Não dispondo a lei em contrário, consideram-se dominicais os bens pertencentes às pessoas jurídicas de direito público a que se tenha dado estrutura de direito privado.

Art. 100. Os bens públicos de uso comum do povo e os de uso especial são inalienáveis, enquanto conservarem a sua qualificação, na forma que a lei determinar.

Art. 101. Os bens públicos dominicais podem ser alienados, observadas as exigências da lei.

Art. 102. Os bens públicos não estão sujeitos a usucapião.

Art. 103. O uso comum dos bens públicos pode ser gratuito ou retribuído, conforme for estabelecido legalmente pela entidade a cuja administração pertencerem. (BRASIL, 2002).

No Quadro 3, classificação dos bens da União, tem-se especificados os tipos de bens públicos, suas principais características e exemplos de ocupação destes bens.

Quadro 3 - Classificação dos bens da União

Classificação	Finalidade	Características da regulamentação dos bens	Exemplos
De uso Comum do povo	Uso coletivo e indistinto por todos	- Inalienáveis (não podem ser doados e nem vendidos; - Imprescritíveis (não podem ser objeto de usucapião); - Impenhoráveis (não podem ser transferidos forçadamente, seja para garantir a execução de um título judicial ou extrajudicial) e; - Insuscetíveis de serem onerados (não podem ser dados em garantia por uma dívida contraída pelo poder público)	As vias públicas (ruas, avenidas), praças públicas, parques públicos, as praias marítimas, as águas, os rios e suas praias fluviais e os lagos públicos
De uso especial	Utilizados pela Administração Pública para a realização de suas atividades e consecução de seus fins	- Inalienáveis (não podem ser doados e nem vendidos; - Imprescritíveis (não podem ser objeto de usucapião); - Impenhoráveis (não podem ser transferidos forçadamente, seja para garantir a execução de um título judicial ou extrajudicial) e; - Insuscetíveis de serem onerados (não podem ser dados em garantia por uma dívida contraída pelo poder público)	As terras destinadas ao uso do Exército, Aeronáutica e Marinha, edifícios ou terrenos destinados ao serviço ou estabelecimento da Administração Pública como, por exemplo, para uso dos Ministérios, Secretarias, delegacias de polícia, hospitais, universidades, teatros, centros culturais e esportivos, escolas públicas, dentre outros
Dominial	Uso privado das terras públicas destinadas por lei	- Cessão de uso da terra pública com a condicionante do cumprimento da função social da propriedade.	Loteamento ou conjunto habitacional popular ou para fins de assentamento rural, os terrenos marginais e os terrenos de marinha e seus acrescidos

Fonte: Elaborado pelo autor (2019) a partir de Saule Júnior (2006).

Os terrenos de marinha podem ter a sua posse exercida, por particulares, sob dois regimes: aforamento/enfiteuse ou ocupação.

O primeiro dos regimes tem natureza contratual, constituído mediante ajuste celebrado entre o particular (enfiteuta) e proprietário (senhorio direto) que, no caso dos terrenos de marinha, será a União (Secretaria do Patrimônio da União – SPU). Por sua vez, a ocupação, nos precisos termos do art. 7º da Lei 9.636/1998, “é ato administrativo precário, resolúvel a qualquer tempo, que pressupõe o efetivo aproveitamento do terreno pelo ocupante, nos termos do regulamento, outorgada pela administração depois de analisada a conveniência e oportunidade, e gera obrigação de pagamento anual da taxa de ocupação”.

2.3 O PLANEJAMENTO E O DESENVOLVIMENTO DO ESPAÇO URBANO

Segundo dados do IBGE(2010), em 2000, 81,25% da população brasileira (137.953.959 pessoas) viviam em situação urbana e 18,75% (31.845.211 pessoas) em situação rural. Em 2010, o percentual de população que residia em situação urbana subiu para 84,35% (160.879.708 pessoas), da mesma forma que o percentual de população rural diminuiu para 15,65% (29.852.986 pessoas).

Essa migração do campo para a cidade se deu, na maioria das vezes, de forma irregular, criando centros urbanos desordenados, e, por consequência, gerando diversos problemas para a sociedade, tais como habitações precárias, degradação do meio ambiente, sistemas de transporte e de saneamento ineficazes, entre tantos outros.

Tendo em vista esta realidade, na Constituição Brasileira de 1988, criou-se um capítulo específico sobre política urbana, onde, conforme Quinto Jr (2008),

Trata-se a questão urbana com instrumentos e princípios urbanísticos iguais aos criados na Alemanha no ano de 1893, que serão a referência paradigmática como preempção ou direito de preferência, desapropriação com títulos da dívida pública, imposto progressivo no tempo e nas alíquotas. (QUINTO JR, 2008, p.58).

Conforme o artigo 182 da Constituição Federal, fica estabelecido que a implementação dos Planos Diretores nas cidades tem como objetivo principal o de ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

§ 1º O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana.

§ 2º A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor.

§ 3º As desapropriações de imóveis urbanos serão feitas com prévia e justa indenização em dinheiro.

§ 4º É facultado ao Poder Público municipal, mediante lei específica para área incluída no plano diretor, exigir, nos termos da lei federal, do proprietário do solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado, que promova seu adequado aproveitamento, sob pena, sucessivamente, de:

I - parcelamento ou edificação compulsórios;

II - imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana progressivo no tempo;

III - desapropriação com pagamento mediante títulos da dívida pública de emissão previamente aprovada pelo Senado Federal, com prazo de resgate de até dez anos, em parcelas anuais, iguais e sucessivas, assegurados o valor real da indenização e os juros legais. (CONSTITUIÇÃO FEDERAL DO BRASIL, 1988, art.182).

Em 2001, foi promulgada a Lei nº 10257, intitulada Estatuto da Cidade. Esta lei, que regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece, em seu artigo 1º, normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental.” (ESTATUTO DA CIDADE, 2001).

O Estatuto da Cidade estabelece ainda, em seu art. 40, que é o plano diretor, aprovado por lei municipal, o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana.

2.3.1 O Plano Diretor e a evolução da ocupação do espaço

Conforme Souza (2010), os velhos planos diretores no Brasil sofriam (ou sofrem) forte influência de políticas do Urbanismo, onde prevalecia a filosofia de uma “reforma urbana”, com ênfase ao ordenamento territorial. Estes planejamentos, chamados pelo autor de planejamentos regulatórios clássicos, eram superficiais quanto à função social da propriedade. Os planos diretores modernos seguem a filosofia de planejamentos estratégicos.

Güell (2007, p.8) define o planejamento estratégico de cidades como um processo sistemático, criativo e participativo, que:

- a) Estabelece as bases para uma ação integrada de longo prazo;
- b) Define o modelo futuro de desenvolvimento;
- c) Formula estratégias e linhas de ação para alcançar este modelo;

- d) Estabelece um sistema contínuo de tomada de decisão e;
- e) Envolve atores locais durante todo o processo.

Souza (2010) afirma que o planejamento no Brasil é, na maioria das vezes, negligenciado e encarado como luxo, algo supérfluo, e não como uma espécie de investimento no futuro. O crescimento rápido da grande maioria das cidades tem, sem dúvida, ao lado de muitos outros fatores de ordem social, contribuído para fazer do planejamento algo difícil; além do mais, para muitos municípios, os seus custos, por menores que possam ser, não parecem se justificar em comparação com as urgências típicas da gestão, da administração do aqui e agora, das prioridades de curto e, no máximo, médio prazo.

Segundo Matus (1996, *apud* SOUZA, 2010, p.47),

Se planejar é sinônimo de conduzir conscientemente, não existirá então alternativa ao planejamento. Ou planejamos ou somos escravos da circunstância. Negar o planejamento é negar a possibilidade de escolher o futuro, é aceitá-lo seja ele qual for. (MATUS, 1996, *apud* SOUZA, 2010, p.47).

Até mesmo a palavra planejamento está relacionada com a ideia de futuro. Segundo Souza (2010), no Brasil, desde a segunda metade da década de 80 se vem intensificando expressões como gestão urbana, gestão territorial, gestão ambiental, gestão educacional, gestão de ciência e tecnologia e outras tantas.

Para o autor, o termo gestão urbana não pode ser relacionado à ideia de planejamento urbano, pois possuem referenciais temporais distintos, logo, diferentes tipos de atividades. O ato de planejar está diretamente relacionado ao conceito de futuro:

[...] planejar significa tentar prever a evolução de um fenômeno ou, para dizê-lo de modo menos comprometido com o pensamento convencional, tentar simular os desdobramentos de um processo, com o objetivo de melhor precaver-se contra prováveis problemas ou, inversamente, com o fito de melhor tirar partido de prováveis benefícios. De sua parte, gestão remete ao presente: gerir significa administrar uma situação dentro dos marcos dos recursos presentemente disponíveis e tendo em vista as necessidades imediatas. O planejamento é a preparação para gestão futura, buscando-se evitar ou minimizar problemas e ampliar margens de manobra; e a gestão é a efetivação, ao menos em parte (pois o imprevisível e o indeterminado estão sempre presentes, o que torna a capacidade de improvisação e a flexibilidade sempre imprescindíveis), das condições que o planejamento feito no passado ajudou a construir. Longe de serem concorrentes ou intercambiáveis, planejamento e gestão são distintos e complementares. (SOUZA, 2010, p.46).

Tendo em vista que os conceitos de plano diretor e futuro estão intrinsecamente relacionados, e considerando que o crescimento das cidades é uma realidade dos centros urbanos, os planejamentos, para serem efetivos, devem ser revisados de tempos em tempos.

Segundo o art. 40 do Estatuto da Cidade, a revisão dos planos diretores deve ocorrer a cada 10 anos. Porém, a realidade mostra que os gestores da grande maioria dos municípios do Brasil não respeitam este prazo.

Para Souza (2010, p.403),

O plano diretor precisa ser revisto e atualizado regularmente e com uma razoável frequência, pois a realidade urbana, especialmente em um país como o Brasil, muda velozmente. A norma britânica é a de que deve ocorrer pelo menos uma revisão a cada cinco anos (DEPARTAMENTO OF THE ENVIRONMENT, 1992:29). No Brasil, consagrou-se o princípio de que os planos deveriam ser decenais, muito embora a Constituição de 1988 nada disponha a respeito. O ideal seria que a revisão não fosse tão espaçada, mas se, por um lado, uma realidade tão dinâmica como o Brasil urbano pede revisões mais frequentes, outras facetas da vida de um país semiperiférico, como é o nosso, se encarregam de tornar pouco realista um clamor por revisões quinquenais ou coisa que o valha.

Assim, um plano diretor, enquanto planejamento estratégico de um município, deve ser entendido como um sistema aberto e de caráter único à realidade local. Uma vez que esta realidade sofre mudanças no tempo, para o planejamento ser efetivo, deve-se ter a revisão periódica dos dados que embasaram tal planejamento, para que as diretrizes adotadas evoluam conforme a evolução local.

2.3.2 A intervenção do Estado na produção do espaço urbano

Para Sugai (2015, p.198), “as disputas pelo controle da terra urbanizada ocultam diferentes interesses, estratégias, contradições e relações de poder”. Nessa visão, enquanto espaço socialmente produzido, a cidade, vista como um espaço do conflito e de lutas entre as classes vai além da condição de produto, ou seja, do ambiente construído, que reflete debates cotidianos entre os diversos atores que atuam na produção material do espaço urbano.

Esse processo que reflete a reprodução das relações sociais, em determinado tempo e espaço, é realizado através da atuação de diferentes agentes produtores deste espaço, sejam eles os proprietários dos meios de produção, os proprietários fundiários, os promotores imobiliários, o Estado ou os grupos sociais excluídos. Suas ações solidificam-se na estrutura urbana como modos de apropriação, individuais e coletivos, que envolvem um período de tempo e espaços determinados.

Logo, a produção do espaço urbano no contexto atual, tem no Estado, “por meio de políticas públicas e sua estrutura de regulação, a função primordial de prover as condições

gerais de produção e garantir o processo ampliado de reprodução do capitalismo” (MENDONÇA; COSTA, 2011, p.8).

Villaça (2001) demonstra que historicamente, no Brasil, a atuação do Estado no controle do mercado imobiliário ocorre principalmente através da localização de seus aparelhos, que seguindo as camadas de mais alta renda, são seguidas por sua vez, pelo comércio e pelos serviços privados. Em segundo plano vem a produção da infraestrutura, distribuída de acordo com os seus edifícios institucionais, beneficiando novamente as regiões que concentram a população de maior poder aquisitivo, e por último, mas não menos impactante, está a legislação urbanística.

De acordo com Carlos (1994, p.192), “as políticas de Estado, racionais do ponto de vista do capital, são planejadas para servir aos interesses do capitalismo coletivo”. Dessa forma, “o Estado se alia ao capital, e ao mesmo tempo em que ele atende aos interesses da classe dominante, atende aos seus próprios interesses, já que atua diretamente no processo produtivo. Tal fato se expressa no espaço de forma diferenciada.” (CARLOS, 1994, p.192).

Nesse processo, “os terrenos têm preços diferentes porque têm valores diferentes, e não por que produzam rendas diferentes” (VILLAÇA, 2001, p.78). Para o autor, “a valorização do terreno vago é acréscimo de valor resultante da produção da cidade e na cidade. Terreno vago não gera renda diferencial. A localização, ou a “terra localização, ou localização pura” tem valor; seu preço, portanto, é a expressão monetária desse valor.” (VILLAÇA, 2001, p.78). E complementa, “as mudanças de uso ou transformações urbanas não geram rendas diferenciais, mas reajustes ou atualizações de preço da terra, o preço oscilando em torno do valor.” (VILLAÇA, 2001, p.78).

Trata-se de considerar “de um lado o urbano como condição geral de realização do processo de reprodução do capital, e de outro, o produto deste processo, como fruto de contradições emergentes do conflito entre as necessidades do capital e as necessidades da sociedade como um todo” (CARLOS, 1994, p.14).

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

3.1 CARACTERIZAÇÃO E CLASSIFICAÇÃO DA PESQUISA

Considerando a natureza dos objetivos desta pesquisa, a mesma se classifica como exploratória e descritiva. O levantamento da legislação que regulamenta as ocupações na zona costeira e as delimitações de orla serviu de fundamento para avaliar, através de um diagnóstico, a área estudada.

Os estudos exploratórios são realizados em áreas nas quais há pouco conhecimento acumulado e sistematizado. Por sua natureza de sondagem, a pesquisa exploratória não comporta hipóteses que, todavia, poderão surgir durante ou ao final da pesquisa (VERGARA, 2000).

Para Vergara (2000, p.45), “a pesquisa descritiva expõe as características de determinada população ou fenômeno, estabelece correlações entre variáveis e define sua natureza. Não têm o compromisso de explicar os fenômenos que descreve, embora sirva de base para tal explicação”.

Quanto à abordagem, esta pesquisa foi tratada de forma qualitativa, tendo em vista que o ambiente, orla marítima sul de São José, foi a fonte primária dos dados para se identificar este espaço.

A pesquisa qualitativa apresenta como características básicas os seguintes aspectos, segundo Godoy (1995):

- a) A pesquisa qualitativa tem o ambiente natural como fonte direta de dados e o pesquisador como instrumento fundamental;
- b) A pesquisa qualitativa é descritiva;
- c) O significado que as pessoas dão às coisas e à sua vida é a preocupação essencial do investigador;
- d) Pesquisadores utilizam o enfoque indutivo na análise de seus dados e;
- e) os pesquisadores qualitativos estão preocupados com o processo e não simplesmente com os resultados e o produto.

O procedimento técnico adotado no desenvolvimento desta pesquisa foi o estudo de caso, que foi desenvolvido no município de São José/SC, mais precisamente na orla da baía sul da cidade. A delimitação da orla foi determinada pelos fundamentos utilizados na elaboração do Projeto Orla, desenvolvido pelo MMA. Como a área de estudo é classificada

como área urbanizada, a delimitação da orla foi de 50 metros, a partir da Linha de Preamar Médio -LPM. A LPM da orla de Santa Catarina foi delimitada pelo SPU.

De acordo com Gil (1991), o estudo de caso é caracterizado pelo estudo exaustivo e em profundidade de poucos objetos, de forma a permitir conhecimento amplo e específico do mesmo; tarefa praticamente impossível mediante os outros delineamentos considerados.

Para Yin (2001, p.32), o estudo de caso é uma investigação empírica que investiga um fenômeno contemporâneo dentro de seu contexto na vida real.

3.2 COLETA DE DADOS

Para o desenvolvimento da pesquisa, os dados foram coletados através de técnicas de pesquisa bibliográfica, pesquisa documental e observação.

A pesquisa bibliográfica foi desenvolvida baseada em literatura composta de livros, artigos, teses, dissertações legislação específica que norteiam os conceitos relacionados com o desenvolvimento desta pesquisa, tais como ocupações em zonas costeiras, definição e gestão de orla marítima, planejamento urbano e demais assuntos que auxiliaram na identificação de variáveis que serviram de parâmetro para a análise do estudo de caso.

Segundo Cervo, Bervian e da Silva (2007), a pesquisa bibliográfica procura explicar um problema a partir de referências teóricas publicadas em livros, artigos, dissertações e teses. Pode ser realizada de forma independente ou como parte da pesquisa descritiva ou experimental. Assim, a pesquisa bibliográfica foi fundamentada em leis, decretos e planos diretores municipais que auxiliaram no entendimento do processo de formação do espaço urbano da área de estudo e serviram de base para o atendimento dos objetivos do estudo.

A pesquisa também está classificada como documental. Conforme Lakatos e Marconi (1991), a pesquisa documental é a coleta de dados em fontes primárias, como documentos escritos ou não, pertencentes a arquivos públicos; arquivos particulares de instituições e domicílios, e fontes estatísticas.

A pesquisa documental desta pesquisa foi fundamentada em leis e decretos federais acerca dos temas relacionados à ocupação e preservação das orlas marítimas. As leis municipais também foram utilizadas, em especial as que se relacionam com as leis urbanísticas do município, como o Plano Diretor, Lei nº1605/85 e as propostas dos planos que não foram efetivadas. Ainda no âmbito da Administração Municipal, foram utilizados os projetos das obras realizadas junto à orla, como o projeto da Avenida Beira Mar.

A Prefeitura também forneceu alguns arquivos no formato *shapefile*, contendo informações como a disposição dos lotes, ruas, limites dos bairros e do mapa geral da cidade.

A delimitação da área da orla foi fornecida pela Fundação Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável. As demais informações, como o uso e ocupação dos lotes que compõem a faixa da orla, os acessos e faixas de praia e as áreas edificadas, foram determinados pelo autor da pesquisa.

O acervo de fotos aéreas históricas da área de estudo foi fornecido pela Coordenação de Geoinformação da Secretaria de Estado do Desenvolvimento Sustentável (SDE/SC). Foram utilizados os registros históricos dos anos 1938, 1957, 1978 e 2012, que auxiliaram no entendimento do processo de formação e transformação da área de estudo.

Também foram feitas diversas visitas à área de estudo. As observações *in loco* da orla foram essenciais para o levantamento dos usos dos lotes que estão delimitados na orla. Marconi e Lakatos defendem que a coleta de dados através da observação ajuda o pesquisador a identificar e obter provas a respeito de objetivos sobre os quais os indivíduos não têm consciência, mas que orientam seu comportamento (MARCONI e LAKATOS, 1991). Os dados observados foram registrados em fotografias.

Nas vistorias realizadas, constatou-se que muitos dos espaços da orla se apresentam inacessíveis por terra, seja pela presença de elementos naturais, tais como vegetação e rochas, ou pela obstrução ocasionada por elementos da ocupação do espaço, como muros e edificações. Assim, a fim de se ter uma real situação do espaço de orla, foram feitos voos com drone, Veículo Aéreo Não Tripulado (VANT). Foram necessários 2 voos, realizados em 22/11/2019 e 11/10/2020. Os equipamentos foram alugados e os voos foram feitos em dias com boa luminosidade e com a maré baixa, a fim de que as faixas de praia estivessem visíveis. Os voos foram feitos com escalas variáveis.

3.3 ANÁLISE DOS DADOS

Com o levantamento de dados concluído, deu-se início ao tratamento dos mesmos. Algumas séries das fotos aéreas históricas foram editadas pelo autor, como as dos anos 1938 e 1978, com o aumento de brilho e luminosidade para uma melhor visualização das imagens. Após esse tratamento inicial, as fotos históricas e os demais dados relevantes obtidos na observação em campo, foram georreferenciados pelo software livre QGIS. As áreas edificadas e as faixas de praia foram identificadas nas imagens históricas. A versão do software utilizada pelo autor foi a QGIS 2.18 Las Palmas.

A formação socioespacial de São José foi tratada, nesta pesquisa, sob a ótica defendida por Milton Santos, onde ela deve ser entendida como etapas de um processo histórico, onde

O interesse dos estudos sobre as formações econômicas e sociais está na possibilidade que eles oferecem de permitir o conhecimento de uma sociedade na sua totalidade e nas suas frações, mas sempre um conhecimento específico, apreendido num dado momento de sua evolução. O estudo genético permite reconhecer, a partir de sua filiação, as similaridades entre F.E. S.; mas isso não é suficiente . É preciso definir a especificidade de cada formação, o que a distingue das outras, e, no interior da F.E.S., a apreensão do particular como uma cisão do todo, um momento do todo, assim como o todo reproduzido numa de suas frações. (SANTOS, 1977, p.84).

A espacialização dos dados serviu para a confecção de mapas, como as faixas de praia livre e as privadas, os acessos à orla e localização da área de estudo.

As variáveis da análise da área de estudo foram baseadas nos manuais elaborados pelo Ministério do Meio Ambiente, utilizados para a implementação do Projeto Orla, que estão elencadas na Tabela 01. As variáveis serviram de embasamento para a análise da área de estudo, conforme as características de cada trecho.

Tabela 01 - Variáveis para observação em Campo - Projeto Orla

PARÂMETROS AMBIENTAIS
1. Cobertura vegetal nativa
2. Valores cênicos
3. Integridade dos ecossistemas
4. Fragilidade dos ecossistemas
5. Presença de Unidades de Conservação
6. Condição de balneabilidade
7. Degradação ambiental
8. Presença de efluentes
9. Presença de resíduos sólidos (lixo) na orla
10. Presença de construções irregulares
11. Potencial para aproveitamento mineral
12. Aptidão agrícola
13. Potencial de extração vegetal
14. Potencial pesqueiro
15. Aptidão para maricultura
PARÂMETROS SOCIAIS
16. Presença de comunidades tradicionais
17. Presença de assentamentos informais de baixa renda
18. Concentração de domicílios de veraneio
19. Infraestrutura de lazer/turismo
20. Cobertura urbana ou urbanização
21. Domicílios servidos por água
22. Domicílios com serviço de esgoto
23. Domicílios servidos por coleta de lixo
24. Domicílios servidos por energia elétrica
25. Formas de acesso
PARÂMETROS ECONÔMICOS
26. Pressão imobiliária
27. Uso agrícola
28. Uso para extração vegetal
29. Uso dos recursos pesqueiros
30. Uso para maricultura
31. Uso para tráfego aquaviário ou portuário
32. Uso industrial
33. Aproveitamento mineral
34. Atividades petrolíferas
35. Atividades turísticas

Fonte: Ministério do Meio Ambiente - Manual de Gestão Projeto Orla (2006).

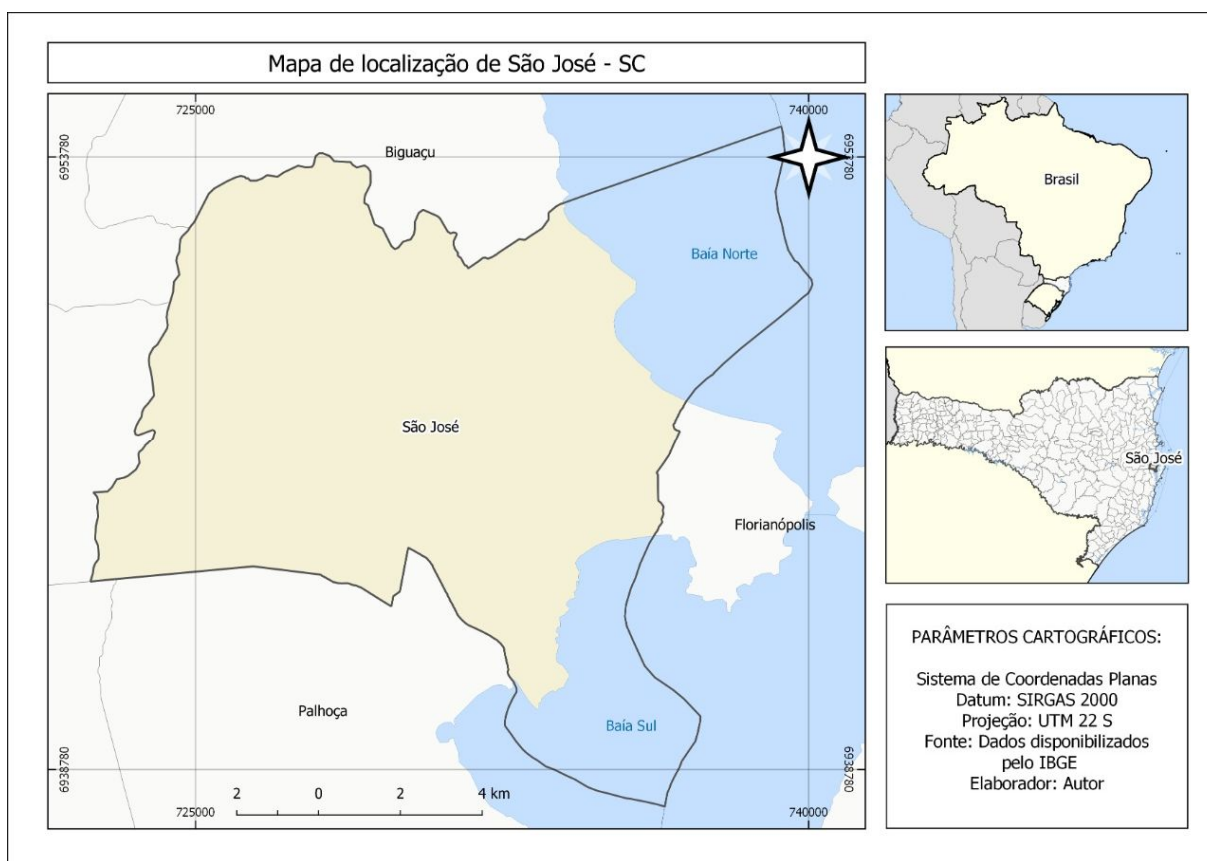
4 A ORLA DA BAÍA SUL DE SÃO JOSÉ

4.1 CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO

O Município de São José está localizado na região litorânea central do Estado de Santa Catarina, entre os paralelos 27°31'30" e 27°38'31" de latitude Sul e os meridianos 48°44'50" e 48°35'20" de longitude Oeste. São José possui uma extensão territorial de 150,45 km², sendo suas terras banhadas pelas águas das baías norte e sul de Santa Catarina. O município faz limite ao norte com o município de Biguaçu; ao sul com Palhoça e Santo Amaro da Imperatriz; a oeste com Antônio Carlos e São Pedro de Alcântara; e a leste com Florianópolis.

São José é servida pela rodovia federal BR-101, que se estende no sentido norte/sul; pela rodovia Federal BR-282, no sentido leste/oeste; e por outras rodovias, tais como a rodovia estadual SC-407.

Figura 4 - Mapa de localização de São José



Fonte: Elaborado pelo autor (2020).

Segundo o IBGE (2020), São José é a quarta cidade mais populosa do estado de Santa Catarina, com uma população estimada em 246.586 habitantes para o ano de 2019 e a segunda cidade com maior densidade demográfica, com 1376,78 hab/km², atrás apenas da cidade de Balneário Camboriú.

Tabela 02 - População Total, Rural/Urbana, por Gênero - Município - São José – SC

População	População (1991)	% do Total (1991)	População (2000)	% do Total (2000)	População (2010)	% do Total (2010)
População total	132.208	100	173.559	100	209.804	100
População urbana	124.411	94,1	171.230	98,66	207.312	98,81
População rural	7.798	5,9	2.329	1,34	2.492	1,19
População residente masculina	64.724	48,96	84.591	48,74	101.392	48,33
População residente feminina	67.485	51,04	88.968	51,26	108.412	51,67

Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil (2020).

A economia de São José é diversificada e a cidade apresenta um dos maiores PIB per capita do estado. O setor de serviço se destaca, pois atende o Município e mais alguns outros Municípios vizinhos como Florianópolis e Palhoça.

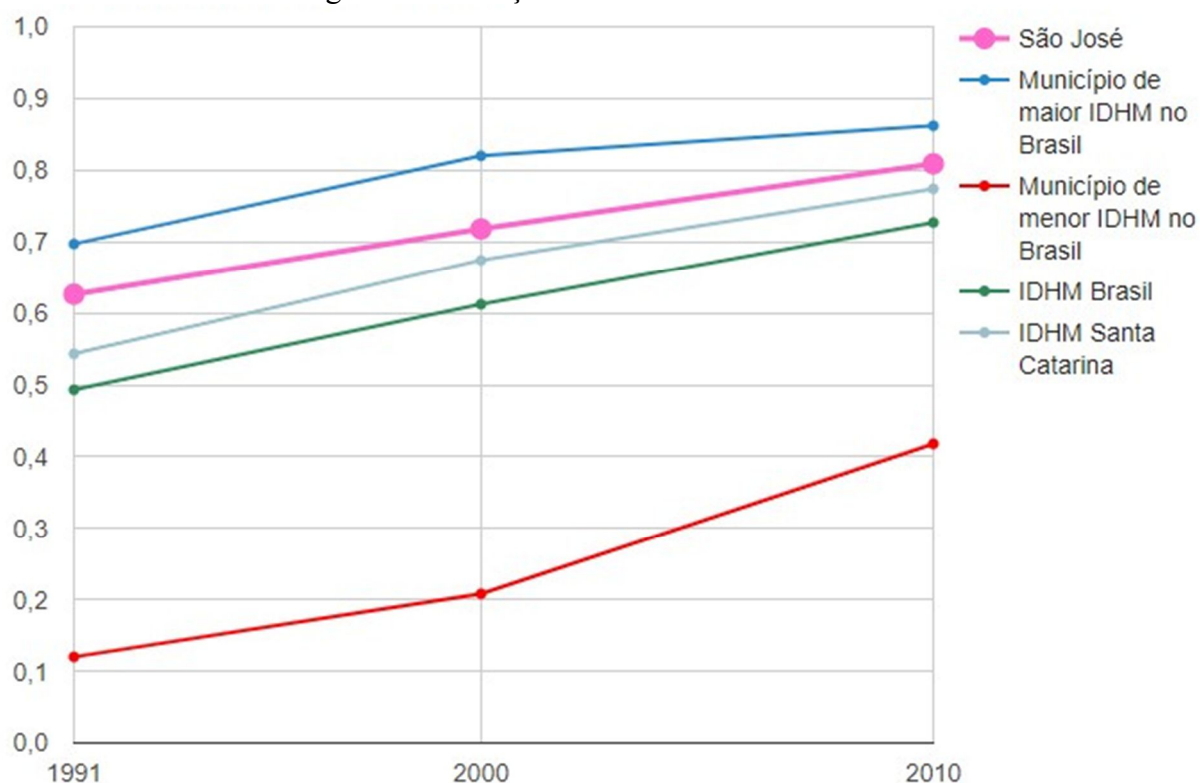
Devido à proximidade com a BR-101, o setor industrial possui ampla área de atuação, em especial as indústrias alimentícias, tecnológicas e metalúrgicas. O setor primário é quase nulo, apenas com algumas poucas e pequenas comunidades pesqueiras e uma atividade agropecuária quase inexistente, devido ao avanço da urbanização no Município.

O Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM)³ da cidade de São José, de acordo com a Figura 5, apresentou uma taxa de crescimento de 29,23% entre os anos de 1991 e 2010, passando de 0,629 para 0,809, respectivamente. (IBGE, 2010). Esse índice coloca São José, ao lado de Joinville, na quarta posição dos municípios com maiores índices de

³O Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) é uma medida composta de indicadores de três dimensões do desenvolvimento humano: longevidade, educação e renda. O índice varia de 0 a 1. Quanto mais próximo de 1, maior o desenvolvimento humano. (NECAT - Núcleo de Estudo de Economia Catarinense. UFSC).

desenvolvimento humano de Santa Catarina, atrás apenas de Florianópolis, Balneário Camboriú e Joaçaba.

Figura 5 - Evolução do IDHM - São José – SC



Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil (2020).

A orla da Baía Sul de São José é compreendida entre os Rios Araújo, divisa com Florianópolis, e o Rio Maruim, na divisa com Palhoça. Sua extensão é de 10,46 km e abrange os bairros Ponta de Baixo, Centro, Praia Comprida, Kobrasol e Campinas.

As transformações ocorridas na Orla Sul têm origens bastante antigas, sendo que coincidem com o desenvolvimento histórico do Município. Para um melhor entendimento destas transformações, faz-se necessário entender o papel da orla na importância do desenvolvimento socioespacial do Município.

4.2 O MAR E A FORMAÇÃO SOCIOESPACIAL DE SÃO JOSÉ

4.2.1 A colonização açoriana e a alemã

As terras do sul do Brasil até o início do século XVIII eram pouco exploradas, sendo que existiam apenas três núcleos de povoação em Santa Catarina: São Francisco do Sul,

Nossa Senhora do Desterro e Santo Antônio dos Anjos da Laguna. (GERLACH; MACHADO, 2007, p.15).

Com medo de perder território para os espanhóis e visando a produção de matéria-prima para o fortalecimento de sua economia, os portugueses decidiram povoar a região, trazendo imigrantes dos Açores para morar nestas terras até então pouco habitadas. Segundo Farias (2006), a distribuição de casais açorianos foi feita de forma a criar, na ilha de Santa Catarina e continente frontal, diversos núcleos populacionais que pudessem produzir alimentos e outros produtos comercializáveis que interessavam ao rei de Portugal, além de contribuir com soldados para a defesa das terras do sul do Brasil.

A colonização de São José pelos imigrantes açorianos, em 1750, fez parte da grande imigração açoriana para o Brasil meridional ocorrida de 1748 a 1756. “Neste período desembarcaram na Ilha de Santa Catarina mais de 6.000 ilhéus, dos quais, aproximadamente, 4.500 fixaram-se no litoral catarinense, os demais foram reembarcados para o Rio Grande do Sul. No litoral catarinense foram fundadas as freguesias (distritos) de São José, Enseada de Brito, Lagoa da Conceição, São Miguel da Terra Firme, Santo Antônio, Vila Nova, além de reforçar a população das Vilas de Desterro e Laguna.”

Assim, com a chegada de 182 casais de imigrantes açorianos, São José da Terra Firme, freguesia subordinada da Vila de Nossa Senhora do Desterro, foi fundada em 19 de março de 1750, data em que é comemorado o aniversário da cidade. (GERLACH; MACHADO, 2007, p.15). Os moradores estabeleceram-se inicialmente nas proximidades do litoral sul da então freguesia, onde hoje é o bairro Centro Histórico, sendo esta área a precursora da estrutura urbana do município. Em 1751, já havia uma capela construída, onde mais tarde foi substituída pela atual Igreja Matriz. É neste bairro que se encontra o conjunto arquitetônico de maior valor histórico do município, em que as edificações que foram devidamente preservadas, representam a origem luso-açoriana da cidade. Entre estas edificações, podem ser citadas o museu, o teatro, a igreja e a antiga Prefeitura, que serviu de sede da Câmara Municipal até 2001.

Figura 6 - Edificação tombada no Centro Histórico - Museu Municipal



Fonte: O autor (2020).

Os imigrantes açorianos foram ocupando, conforme Farias (2006, p.300), as terras férteis do vale do Rio Maruim e seus afluentes, bem como a região dos bairros Praia Comprida, Roçado, Barreiros, Capoeiras, Coqueiros e Estreito, sendo estes últimos três pertencentes à São José naquela época. A padronização destas ocupações estava determinada no Edio da Coroa Portuguesa, datada do ano de 1746, onde se estabelecia o tamanho dos lotes e das ruas.

Para o assento, e logradouros publicos de cada Lugar destinará meyalegua em quadro, as demarçaoens destas porções de terra se farão por onde melhor o mostrar e permitir a comodidade do terreno não importando que fiquem quadrados, com tanto que a quantidade de terra seja a que fica dita: No cítio destinado para o lugar, assignalará um quadrado para a praça de quinhentos palmos de face e em hum dos lados se porá a Igreja: A rua ou as ruas se demarcarão a cordel com largura ao menos de quarenta palmos, e por ellas, e nos lados, se porão as moradas em boa ordem deixando entre humas, e outras, e para tras lugar sufficiente, e repartido para quintaes, atendendo assim ao comodoprezente como a poderem ampliarse as cazas para o futuro: Destes Lugares com seus ranchos, e cazas de taypacubertas de palha mandará logo o dito Brygadeiro [Silva Paes], por prompodous, ou tres para nelles se acomodarem os primeiros cazaes. (SILVA, 2006, p.33).

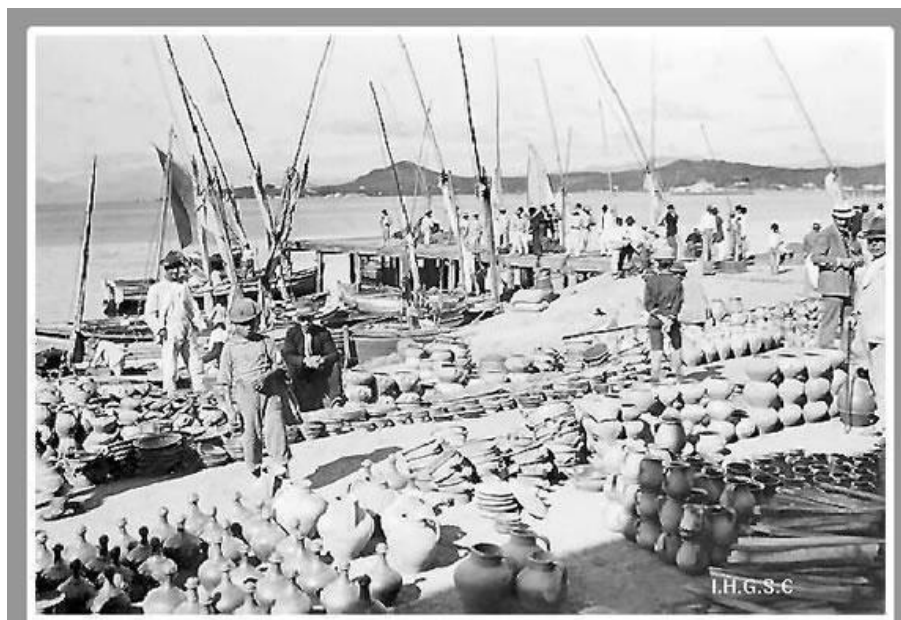
As principais atividades econômicas desenvolvidas pelos imigrantes açorianos eram voltadas ao setor primário, como a agricultura e a pesca, onde as pequenas propriedades tinham características de subsistência, enquanto as maiores produziam, com mão-de-obra escrava, em grande quantidade, visando o comércio (FARIAS, 2006, p.197). Conforme relatório do então governador da Capitania de Santa Catarina (1797), foram apresentados sobre as atividades econômicas de São José, que incluíam informações sobre o que era e onde era produzido.

“O terreno dos Barreiros até a Ponta do Leal é fértil para a mandioca, arroz milho, feijão, linho e algodão; da Ponta do Leal até o Estreito que fica defronte da Villa Capital do Desterro, Coqueiros, Itaguaçu e Abraão, suas mandiocas, arroz, milho, feijão, cana, algodão e linho, mas há poucas forças para a plantação. Capoeiras e Praia Comprida dão arroz, milho, feijão; no Arraial da freguesia de São José, são as terras muito fracas e pouco produzem. No Rio Passavinte, são as terras muito boas e dão de tudo [...], ressalta ainda que Picadas do Norte e Maruyh pode se plantar de tudo. (RIBEIRO,1959, p. 155, *apud* FARIAS, 2006, p.193).

Além da pesca e da agricultura, ocorreu também na área da Ponta de Baixo, a propagação das indústrias das louças de barro. Segundo Gerlach e Machado, (2007, p.21), Manoel Furtado, natural de São Miguel, nos Açores, foi o primeiro oleiro que se estabeleceu na região e as peças produzidas pelos oleiros eram exportadas para o Rio de Janeiro e outras cidades do Brasil. As olarias localizavam-se todas na orla marítima, pois era mais fácil o escoamento das peças produzidas através de canoas, botes e lanchas (GERLACH; MACHADO, 2007, p.28).

Silva (2006, p.43) destaca que havia uma relação entre os profissionais da pesca e os oleiros da Ponta de Baixo. Os pescadores da região, em suas embarcações, eram os responsáveis pelo transporte das louças de barro produzidas no bairro até o Mercado Público de Florianópolis, o grande centro comercial da região naquela época. Com o tempo, muitas famílias foram acumulando as duas atividades para o sustento de suas famílias.

Figura 7 - Peças de barro sendo comercializadas no Mercado Público de Desterro



Fonte: <http://www.velhobruxo.tns.ufsc.br/> Acesso em 04/09/2019.

Com o avanço das explorações e ocupações das terras do interior do estado no começo do século XIX, a agricultura do litoral, que era a principal geradora de fonte de economia do povo açoriano, foi perdendo força.

Após a Independência do Brasil, tem-se início ao incentivo de uma nova colonização no sul do Brasil. Assim, acontece a chegada dos primeiros imigrantes alemães - a partir de 1826 no Rio Grande do Sul e a partir de 1828 em Santa Catarina. (GERLACH; MACHADO, 2007, p.21). A consolidação da abertura da estrada em direção ao planalto com a fundação de São Pedro de Alcântara, em 1829, por colonos alemães, consolidou as transformações comerciais entre a região e o litoral. (FARIAS, 2006, p.316). São José, cujo território em 1894 fazia divisa com Lages, teve sua economia fortalecida com o favorecimento de sua geografia, que a tornava um elo entre o interior e os grandes centros, incluindo a capital do estado. Por fazer divisa com a capital do estado, muito do que se pretendia à Desterro refletia-se significativamente em São José (SIMAS, 2016,p.46). Assim, o litoral de São José foi adquirindo um papel importante para a consolidação da economia local.

Conforme (SIMAS, 2016, p.47), neste período em que o comércio dava-se especialmente via cabotagem, São José possuía a maior parte dos trapiches da porção continental. Assim, o uso do litoral foi sendo utilizado mais para as atividades mercantis, enquanto a produção agrícola passou a ser mais praticada pelas propriedades do interior.

Silva (2006, p.37) destaca que até meados do século XX, existiam basicamente três pontos de convergência de atividades em São José. O comércio, desenvolvido na área do atual bairro Praia Comprida; a vida cultural e a concentração dos poderes administrativo, judiciário e legislativo no Centro Histórico; e o que o autor chamou de “atividade industrial” nas terras do bairro Ponta de Baixo, que era onde se concentrava a grande parte das olarias, caieiras e dos pescadores.

Em 1910, é construída a primeira usina hidrelétrica do Estado, denominada Maruim, localizada no bairro Colônia Santana. O fornecimento de energia para São José e Florianópolis se iniciou em 1913 e durou pelas quatro décadas seguintes, até a sua desativação total no ano de 1972. Surgiram, neste período, os primeiros melhoramentos no urbanismo da região central de São José, como a iluminação pública e o alargamento das vias públicas.

São José, pela proximidade geográfica com a capital, pela ligação com o interior do estado e pelo incentivo ao comércio através das atividades portuárias, viu sua economia fortalecida, fato que perdurou até o começo do século XX.

4.2.2 Estagnação da economia e mudanças geográficas de São José

Até o fim do século XIX, o território do município fazia limite com Lages, no interior do estado. Desta maneira, São José possuía um papel importante no escoamento produtivo do interior com o transporte marítimo e com a capital do estado. Campos (2013) aponta que o

tropeirismo e o transporte de cabotagem com a capital foram importantes para a economia de São José, com o surgimento e concentração de produtores e comerciantes advindos de toda a região do planalto serrano.

Consequentes desmembramentos territoriais a partir de meados do século XIX, influenciaram diretamente na economia de São José. Além da perda das atividades econômicas desenvolvidas nestes territórios, as atividades portuárias de outros municípios foram surgindo, como no caso de Palhoça, emancipada em 1894.

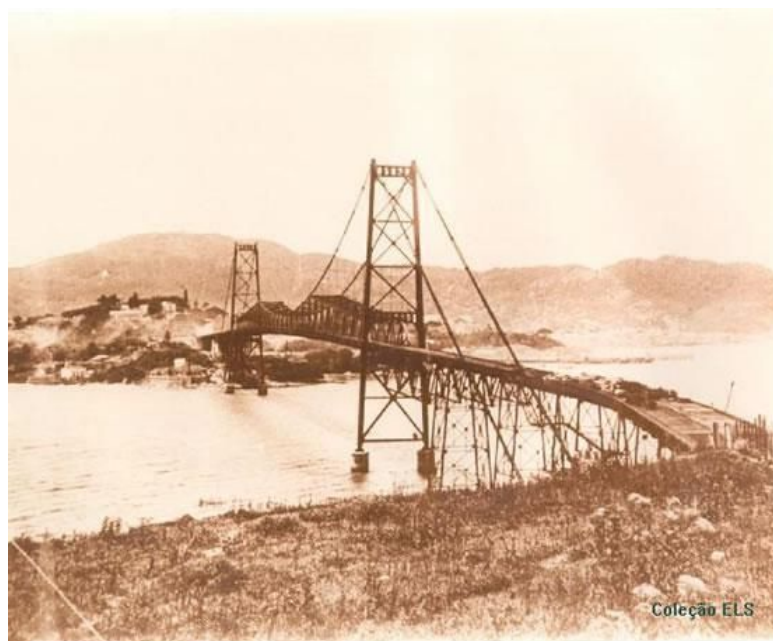
Figura 8 - Evolução territorial de São José, com os devidos desmembramentos (território atual dos municípios e ano das respectivas emancipações).



Fonte: FILETI, 2010, p.4 (in DANIEL SIMAS, 2016, p.70).

Com o avanço mundial da filosofia capitalista e o surgimento de inovações tecnológicas, no começo do século XX o sistema de transportes do Brasil passou a sofrer modificações. Em detrimento do modelo baseado no tropeirismo e na cabotagem, o transporte rodoviário ganhou força, principalmente após os grandes investimentos do Estado na infraestrutura rodoviária brasileira. A primeira ligação viária entre a capital de Santa Catarina e o continente se deu em 1926, com a inauguração da ponte Hercílio Luz (Figura 9).

Figura 9 - Construção da Ponte Hercílio Luz



Fonte: <http://www.velhobruxo.tns.ufsc.br/> Acesso em 12/02/2019.

A partir da inauguração da ponte, a região passou a receber um maior investimento na infraestrutura do transporte rodoviário local, com aberturas e calçamentos de ruas. A principal via que ligava o Centro de São José até a ponte foi pavimentada em meados de 1940, consolidando o modal rodoviário na região, em detrimento das baldeações que eram realizadas nas orlas do município.

A construção em 1926 da Ponte Hercílio Luz, ligando a Ilha de Santa Catarina ao Continente, pôs fim à fase em que São José tinha em seu ancoradouro grande importância econômica. A transformação dos meios de transportes marítimos para terrestres transformou a cidade-porto em cidade-estrada, que nada retinha da circulação de mercadorias, sendo só ponto de passagem. (PELUZO JÚNIOR, p.76 1991).

O crescimento da malha rodoviária fez com que a economia de São José, então sustentada pelo tropeirismo e pela baldeação comercial local, fosse prejudicada. Entretanto, ocorreu na região continental, principalmente na região próxima à cabeceira da ponte, um aumento na especulação imobiliária e no desenvolvimento na infraestrutura das terras compreendidas pelos bairros Balneário, Estreito e Coqueiros.

Figura 10 - Transporte marítimo na Baía Sul no começo dos anos 1900



Fonte: Gerlach e Machado (2007).

Figura 11 - Passageira entrando no ônibus, no Centro de São José, a caminho de Florianópolis, em 1936



Fonte: Gerlach e Machado, (2007).

Com a economia fragilizada pelos impactos gerados pela construção da ponte e o desenvolvimento da região, em 1944 São José perdeu o Distrito de João Pessoa, que hoje corresponde à parte continental de Florianópolis. Conforme Sugai (2002), o interesse pela apropriação das terras na área continental surgiu de uma parte da elite da época, e como

consequência, o Distrito do Estreito foi anexado ao Município de Florianópolis, através do Decreto-Lei estadual nº951/44, em 1º de janeiro de 1944.

Essa ação determinou a perda das maiores fontes de emprego e de geração de renda do município: os abatedouros de gado, as indústrias dos subprodutos do boi, o comércio e o transporte de mercadorias para a Capital e as empresas madeireiras. A anexação do distrito Estreito a Florianópolis, envolvia grandes interesses políticos e econômicos representados pelos setores fundiários, imobiliários e, também, madeireiros e exportadores. Facilitou, por outro lado, a localização na área continental de um grande contingente populacional de menor renda que vinha se deslocando de outros municípios e também da ilha. (SUGAI, 2002, p.57)

A estagnação econômica de São José permanece até o começo da década de 1960, quando o município começa a perceber um aumento na taxa de urbanização. Tal aumento foi proporcionado, principalmente, pelas populações de mais baixa renda, que migravam da capital em busca de terras mais baratas e também pelo deslocamento migratório interior-capital, que visavam trabalho e melhores condições dos centros urbanos da época. Novos e importantes loteamentos foram surgindo como consequência desta expansão urbana, como os bairros Campinas e Kobrasol. A partir daí, o papel do mar passa a ser cada vez mais negligenciado na estruturação territorial e urbana de São José.

4.2.3 O crescimento urbano a partir de 1970

A partir da década de 1970, o município de São José passa a perceber um crescimento urbano bastante acelerado. Este aumento pode ser justificado pela forte influência do desenvolvimento urbano que a capital do estado, Florianópolis, passou a perceber na década de 1960, com a criação da Universidade Federal de Santa Catarina, a construção da BR-101 e BR-282 e uma política de desenvolvimento do turismo na capital catarinense, fortalecida pelo Plano de Desenvolvimento Integrado.

A expansão urbana de São José passou a sofrer grande influência por parte do desenvolvimento de Florianópolis e pelas intervenções do Estado, onde o núcleo original da cidade, a região do bairro Centro Histórico, foi tendo cada vez menos importância, e as áreas próximas às BR-101 e BR-282, foram ganhando destaque, com a instalação de grandes empreendimentos, loteamentos e indústrias importantes para o desenvolvimento local. Desta forma, características urbanísticas da cidade, que ainda apresentavam forte ligação com a origem açoriana, passam a sofrer intervenções de uma urbanização mais moderna. Como resultado dessa urbanização, ocorre um enfraquecimento das atividades agrícolas e do comércio marítimo da grande Florianópolis.

Os navios deixaram de entrar no porto de Florianópolis na década de setenta. Este fato, porém, não se deve apenas à concorrência da rodovia no transporte, mas

também, à substituição da rede exportadora por outros elementos localizados na zona rural, favorecidos pelo melhoramento das estradas de rodagem.(PELUSO JÚNIOR, 1991, p.337).

Elaborado pelo Escritório Catarinense de Planejamento Integrado (ESPLAN) e financiado pela Administração de Florianópolis, nos anos de 1969 e 1971, o Plano de Desenvolvimento Integrado apoiava-se numa nova ordem política-econômica, propondo uma reorganização da estrutura viária da área conurbada da capital. São José, pela proximidade com a BR-101, foi definida pelo Plano como sede do distrito industrial da área conurbada.

Conforme Sugai (2002), além da acessibilidade rodoviária, os incentivos fiscais da Prefeitura Municipal, a abundante mão-de-obra da região e as legislações restritivas ao desenvolvimento industrial da ilha foram determinantes para o desenvolvimento da atividade industrial em São José, que, a partir daí, se transformou na base econômica da cidade. O setor industrial passou, nesta época, a ter um papel cada vez maior na economia joesense. Com a implantação do Distrito Industrial, próximo à BR-101 e às margens do Rio Maruim, houve um crescimento considerável na economia local.

Entre 1970 e 1975, São José, Palhoça e Biguaçu tiveram aumento de 21,24% no número de estabelecimentos industriais, enquanto em Florianópolis o crescimento foi de 12,27%. O número de pessoal ocupado também é expressivo: a Capital teve um aumento de 24,42% e os três municípios do continente tiveram expansão de 110,52%, naquele mesmo período. A maior parte destas indústrias e empresas de comércio atacadista que ocupavam as áreas continentais localizava-se em São José. Durante a década de 70 o crescimento de estabelecimentos industriais em São José atingiu 151,85%. (SUGAI, 2002, p. 94 e 95).

A partir do fortalecimento do polo industrial e o conseqüente aumento no fluxo migratório para a cidade, advindos de diversas regiões do estado e até mesmo outras regiões do país, São José passa a sofrer um intenso processo de urbanização, com a implantação de loteamentos, construção de conjuntos habitacionais e abertura de vias. Neste processo também ocorreram diversas invasões e demais intervenções irregulares junto ao espaço urbano a fim de atender a população migrante.

Em 1977 foi concluída a obra do Loteamento Kobrasol, no então bairro Campinas, que, pela oferta de comércio e prestação de serviços diversificados, absorveu boa parte das atividades residenciais, econômicas e sociais da sede do município, permanecendo no núcleo original apenas parte da administração pública e poucas atividades culturais remanescentes (Projeto de Revisão do Plano Diretor de São José – SC, Leitura da Cidade – Análise e Diagnóstico, 2004).

Desta forma, as áreas rurais restantes do município passaram a concentrar-se a oeste da região do Centro, origem da colonização da cidade, enquanto a área urbanizada se consolidou ao lado leste, junto às Baía Sul e Norte e na divisa com Florianópolis.

4.3 O PLANEJAMENTO NA ORLA DA BAÍA SUL DE SÃO JOSÉ

4.3.1 Código de Posturas de 1868

A primeira lei urbanística que se tem referência no município de São José é o Código de Posturas de 1868, inserido na ‘Coleção das Leis da Província de Santa Catarina’. A lei aborda as mais diversas questões e regulamentos da sociedade josefense, como rendas, indústrias, comércio e segurança.

Conforme estabelece o artigo nº57 do Código, a orla era, já na época, vista como um lugar periférico, onde as edificações, construídas ‘de costas’ para o mar, despejavam os dejetos e lixos para as águas.

Os despejos de águas servidas, lixo ou quaesquer immundicias, e o das meterias fecaes, serão feitos no mar, e só de noite depois do toque de recolher. Os contraventores, sendo livres, incorrerão nas penas do artigo antecedente [4\$000 réis] e sendo escravos, sofrerão trez dias de prisão, além do pagamento da metade da multa estabelecida no referido artigo. (CÓDIGO DE POSTURAS, 1868, p.78)

Quanto a questões construtivas da época, encontradas no terceiro capítulo do quarto título da lei, intitulado ‘Do Aformoseamento’, que expressavam as regras construtivas das edificações da época. O artigo 156 determinava que não eram mais obrigatórios os alinhamentos junto às calçadas, podendo ser feitos jardins na área frontal dos terrenos. Esta nova norma construtiva veio a contribuir com o futuro distanciamento do padrão construtivo açoriano, onde as edificações eram todas construídas junto às vias públicas. Além dos jardins nas áreas frontais das edificações, muros com grade de tijolo ou ferro passam a ser adotados a partir desta lei.

Já o artigo 157 abordou a qualidade estética das construções e de suas relações com o conjunto urbano. Nele, foi informado que a Câmara disponibilizou modelos construtivos para as edificações, de modo que as alturas das mesmas fossem uniformes entre si. Além disso, era preocupação da Administração a abertura e nivelamento de ruas e praças onde visava-se, num modo geral, pela contribuição do ‘aformoseamento’ da cidade.

O Código de Posturas de 1868, apesar de apresentar algumas diretrizes construtivas, não possuía questões complexas referentes ao ordenamento e crescimento da cidade. Atividades presentes na época, tais como as olarias e o transporte marítimo, não foram abordadas na lei. Novas diretrizes foram impostas apenas 80 anos mais tarde, com a implantação do Código de Posturas de 1948.

4.3.2 Código de Posturas de 1948

A lei nº06, de 06 de maio de 1948, instituiu o novo Código de Posturas no município. Nela, eram definidas novas normas urbanísticas e de construção das edificações, tais como os alinhamentos obrigatórios das vias públicas, as condições de projeto de construções, a proteção de florestas e da saúde pública.

Na seção VI do Capítulo VII do Código, intitulada ‘Das Águas e Esgotos, Poços e Cisternas’, passa a ser obrigatória a ligação da rede domiciliar nas redes gerais de esgoto ou a colocação de fossas sépticas nas edificações. Fator essencial para o desenvolvimento do saneamento básico do município, ao longo dos anos este fator, de forma isolada, não se mostrou efetivo. Com a falta de uma fiscalização eficiente e do comprometimento da sociedade, muitas ligações de esgoto clandestinas podem ser encontradas atualmente pela cidade, contribuindo para a poluição das águas da cidade.

'Art. 154 - É obrigatória a ligação da rede domiciliar com as redes gerais de água e esgoto, quando tais redes passarem pela frente do edifício.

§1º - Quando, na zona urbana, a rede de esgotos não passar em frente ao edifício, será obrigatória a construção de fossas sépticas, de acordo com as prescrições das leis sanitárias do Estado, que devem ficar afastadas no mínimo de cinco (5) metros das divisas.

§2º - Quando não houver rede de distribuição de água potável esta poderá ser obtida por meio de poços perfurados no terreno, à montante das fossas, e destas afastadas um mínimo de dez (10) metros.

Art. 155 - Nos serviços de águas pluviais, potáveis e servidas, e de esgoto de qualquer natureza, as canalizações, tanto no trecho interno como no externo, assentamento de aparelhos, de canos, calhas, condutores, reservatórios, etc., ficam sujeitos em tudo que lhe for aplicável, ao Regulamento dos Serviços de Profilaxia da Febre Amarela do Brasil.

Art. 156 - As fossas obedecerão às prescrições das respectivas leis sanitárias do Estado e as determinações que a Prefeitura julgar conveniente.

Parágrafo Único: É obrigatória a construção de fossas sépticas na conformidade das leis municipais em vigor. (CÓDIGO DE POSTURAS, 1948, p.27).

O Código De Posturas (1948), nos artigos 391 e 392, proíbe a obstrução e a construção junto aos rios e córregos.

Art. 391 - É de obrigação dos proprietários ribeirinhos desobstruir os rios e córregos para facilitar o livre curso de suas águas.

Art. 392 - Ninguém poderá, sem prévia licença especial da Prefeitura, construir obras de qualquer espécie nos rios públicos, tais como barragens, canais, pontes, drenos de irrigação ou de defesa contra inundações e aquelas que se destinem ao aproveitamento de energia hidráulica para industrialização de propriedade alheia. (CÓDIGO DE POSTURAS, 1948, p.68).

Quanto ao ordenamento da cidade, basicamente as diretrizes se resumiram ao traçado das vias públicas, na forma de quadriláteros regulares.

O traçado das avenidas, ruas e Praças ou jardins, deverá ser executado de acordo com os modernos preceitos urbanísticos e de forma que os quarteirões apresentem quadriláteros regulares e que as Praças e logradouros públicos formem, também, figuras geométricas regulares, sendo que as Praças de mais de 4 (quatro) lados

deverão ter, pelo menos, 40 (quarenta) metros cada lado. (CÓDIGO DE POSTURAS, 1948 p.06).

No ano de 1966, foi instituído um novo Código de Posturas, através da Lei nº606, de 30 de dezembro de 1966. Entretanto, esta lei não abordou questões edilícias ou de ordem territorial. O crescimento dos bairros e loteamentos implantados seguiram as normas urbanísticas do Código de Posturas de 1948 até a implantação do Plano Diretor de São José, no ano de 1985.

4.3.3 Plano Diretor de 1985

O primeiro Plano Diretor de São José, instituído no ano de 1985, é composto por:

I – Lei do Plano Diretor (Lei 1604 de 17/04/85), que fixa os objetivos, as diretrizes e estratégias do Plano Diretor;

II – Lei do Zoneamento (Lei 1605 de 17/04/85), que classifica e regulamenta a modalidade, a intensidade e a qualidade do uso do solo;

III – Lei do Parcelamento do Solo (Lei 1606 de 17/04/85), que regula os loteamentos, desmembramentos e remembramentos nas Zonas Urbana e de Expansão Urbana do Município;

IV – Código de Obras, que regulamenta as construções, especialmente com vistas a sua segurança e higiene;

V – Proposições a nível municipal, estadual e federal das obras e ações prioritárias decorrente do PD.

Destas, o Código de Obras nunca foi implementado. Existe um projeto de lei para um Novo Código de Obras, em tramitação na Câmara de Vereadores desde o ano de 2014, porém, ele ainda não foi aprovado. Assim, a maior parte das disposições construtivas vigentes são as apresentadas no Código de Posturas, de 1948, e na Lei do Zoneamento, de 1985.

A Lei do Zoneamento (Lei 1605 de 17/04/85), também chamada de Lei de Uso e Ocupação do Solo, é a principal lei que institui o Plano Diretor de 1985, onde ficam expressas as permissões de uso, taxa de ocupação, índices de aproveitamento, hierarquia do sistema viário, etc.

O Plano Diretor de São José, ao se limitar no que pode ou não ser feito, acaba restringindo sua eficácia enquanto ferramenta de planejamento territorial, colocando seus objetivos e componentes estratégicos de crescimento num segundo plano. Além de não mencionar conceitos essenciais ao planejamento territorial moderno, como desenvolvimento

sustentável⁴ e gestão democrática, o Plano Diretor também não estabelece programas e estratégias necessários para atingir os objetivos propostos.

Conforme aponta o Relatório de Elaboração do Plano de Saneamento Básico para a Área de Drenagem e Manejo de Águas Pluviais do Município de São José (2013), o Plano Diretor não mostra uma coerência para a cidade como um todo, onde limitou-se a materializar as tendências verificadas na realidade, não orientando para ações futuras, como a proibição de ocupações em zonas de APP.

Outras críticas ao Plano Diretor de 1985 são encontradas no Relatório da Leitura da Cidade para a Elaboração do Plano Diretor de 2004, tais como:

- A falta da mobilização popular para a participação na elaboração do plano (gestão democrática);
- Os objetivos do Plano Diretor de São José (1985) carecem de clareza e objetividade;
- Alguns objetivos do plano estão gerando confusão e, portanto, perdendo sua capacidade de orientar futuras ações. Um exemplo disso é o objetivo IV, que se refere à manutenção da vida urbana sem, no entanto, definir o que se entende por isso. (Relatório da Leitura da Cidade para a Elaboração do Plano Diretor de 2004, p.19).

Quanto ao planejamento das áreas da orla do município, são poucas as ações encontradas no Plano Diretor de 1985. Alguns pontos devem ser observados quanto à preocupação do planejamento da orla:

- A. Dentre as diretrizes no plano, elencadas no artigo 5º da Lei nº1605/85, tem-se, na diretriz de número XIV, a preocupação de ‘facilitar o acesso público à orla marítima’. Todavia, o Plano não define a área de orla marítima, nem tampouco estabelece os meios que garantiriam o cumprimento da diretriz e o acesso à orla marítima;
- B. O Plano diretor municipal de São José, Lei nº1.605/85 classifica as faixas de praia e elementos hídricos como sendo Áreas de Preservação Permanente - APP e, portanto, são terras consideradas ‘*non aedificandi*’. Entretanto, tais áreas não estão delimitadas no Mapa de Zoneamento;
- C. Da mesma forma que as praias e elementos hídricos, o artigo 9º da Lei de Parcelamento do Solo Urbano, Lei nº1.606/85, estabelece que “nos loteamentos e terrenos situados na orla marítima e nas margens de rios e lagos de domínio marítimo, não será permitida a constituição de lotes numa faixa de

⁴Cita-se, como um dos objetivos do Plano Diretor, o de promover o desenvolvimento socioeconômico, de modo a lhe proporcionar maior autonomia e condições de bem estar social.” (Lei nº1604/85, Artigo 4º Inciso I).

33 metros, medidos horizontalmente da posição da preamar para a parte da terra'. Todavia, estas áreas também não estão delimitadas no Mapa de Zoneamento do PD;

D. Os artigos 134, 135 e 136 da Lei nº1.605/85, tratam das Áreas Turísticas (AT) do município, onde:

Art. 134 Nas AT será sempre assegurado o livre e franco acesso do público, por terra, à praia e ao mar, não se admitindo a privatização da praia.

§ 1º Não serão permitidos muros, cercas ou vedação de qualquer espécie dentro da faixa de praia, compreendida entre o mar e os terrenos de marinha.

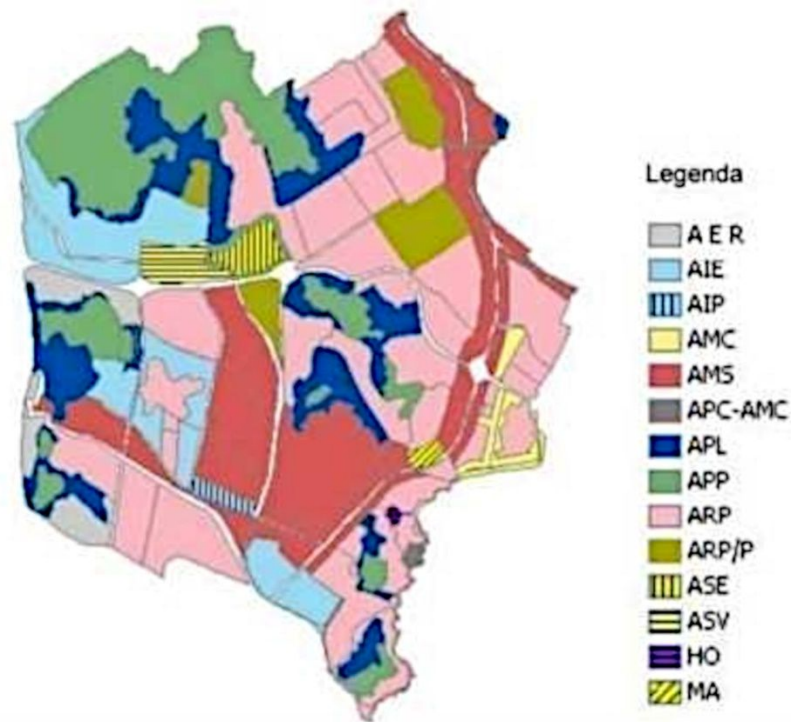
§ 2º Os acessos à praia deverão ser localizados no máximo 500 metros um do outro, com largura mínima de 4 metros (via especial). (Redação dada pela Lei nº 1812/1987)

Art. 135 Na AT as vedações de divisas com material de qualquer natureza, inclusive cercas vivas, não poderão ter altura superior a um metro.

Art. 136 Nas AT poderá ser permitido em caráter excepcional e a critério do Órgão Municipal de Planejamento, a instalação de atividades de pequeno porte, relacionadas às indústrias naval e pesqueira. (SÃO JOSÉ, 1985).

Apesar da determinação dos acessos às praias numa distância de 500 metros um do outro e de limitar a altura das divisas dos lotes na área, não há nenhum zoneamento denominado AT no Mapa de Zoneamento do PD. Conforme o Mapa de Zoneamento do PD, os zoneamentos da área da orla marítima são classificados como Área Residencial Predominante (ARP), Área de Preservação Cultural/Área Mista Central (APC-AMC) em apenas parte do Centro Histórico e Área Mista Central (AMC) na região dos bairros Campinas e Kobrasol. Em nenhuma destas seções do zoneamento do PD tem-se dispositivos específicos relacionados à orla marítima ou aos elementos hídricos.

Figura 12 - Zoneamento Plano Diretor 1985



Fonte: PMSJ (2020).

A seguir, segue a descrição da legenda da Figura 12:

AER: Área de Exploração Rural;

AIE: Área Industrial Exclusiva;

AIP: Área Industrial Predominante;

AMC: Área Mista Central;

AMS: Área Mista de Serviços;

APC-AMC: Área de Preservação Cultural/ Área Mista Central;

APL: Área de Preservação Limitada;

APP: Área de Preservação Permanente;

ARE: Área Residencial Exclusiva;

ARP/P: Área Residencial Predominante/Popular;

ASE: Área do Sistema de Saneamento e Energia;

ASV: Área do Sistema Viário;

HO: Hospital Regional;

MA: Ministério da Agricultura.

O Plano Diretor estabelece, em seu artigo 30, a definição de Área de Preservação Permanente (APP), e no artigo seguinte, quais áreas são consideradas APP. Apesar do Plano Diretor considerar os terrenos de marinha como APP, percebe-se que a fiscalização da Administração municipal foi ineficiente, tendo em vista a grande degradação destas áreas no município.

Art. 30 Áreas de Preservação são aquelas necessárias para preservação do equilíbrio ecológico, dos recursos naturais, das paisagens notáveis e dos sítios históricos, arqueológicos, antropológicos e culturais, subdividindo-se conforme a exigência da preservação em:

I - (APP) Áreas de Preservação Permanente: são, além das definidas nos artigos 2º e 3º da Lei Federal nº 4771/65 e outras normas federais, as demais áreas que devido as características do sítio, vulnerabilidade ou excepcional valor paisagístico e/ou ecológico, mereçam ser consideradas de Preservação Permanente e ter seu uso e ocupação totalmente proibidos, ressalvados os usos públicos necessários; (...)

Art. 31 Incluem-se na APP as áreas com predominância de:

I - topos de morro e áreas com declividade igual ou superior a 25º (46,6%);

II - fundos de vale e faixas sanitárias dos corpos d'água;

III - manguezais e suas áreas de influência;

IV - ilhas, costões, promontórios, tómbulos e faixas de praia;

V - dunas móveis, fixas e semi-fixas;

VI - Terrenos de marinha (calculados em 33m a partir da preamar) exceto os terrenos incluídos no art. 165, § 1º.

VII - mananciais e áreas de captação d'água para abastecimento atual ou futuro;

VIII - reservas florestais e ecológicas;

IX - áreas de paisagens notáveis. [...]

Como mencionado anteriormente a Lei municipal nº 1.605/85, em seu artigo 31, VI, inclui o terreno de marinha no rol das Áreas de Preservação Permanente. Da leitura completa do citado artigo 31, VI, extrai-se a exceção definida pelo §1º do artigo 165. Contudo, verifica-se claramente a existência de erro material na redação do referido inciso, já que o artigo 165 não possui parágrafos, bem como trata das Áreas de Preservação de Uso Limitado – APL.

Assim sendo, verifica-se que o dispositivo aplicável ao caso é o artigo 164, que trata das regiões de pequenas praias e orla marítima, na qual se incluem os terrenos de marinha.

Art. 164. As regiões de pequenas praias (menos de 2000 metros de extensão) são regidas pelo artigo 36, só podendo serem ocupadas após a aprovação de plano de uso do solo integrado com prioridade para empreendimentos turísticos.

§1º. Excetua-se do disposto neste artigo os terrenos legalmente constituídos até a data desta lei, respeitada a faixa natural de praia.

Portanto, conforme a previsão legal, os terrenos legalmente constituídos até o ano de 1985 (vigência da Lei Municipal nº 1.605/85), não estão inseridos no regime jurídico próprio das Áreas de Preservação Permanente.

Passados quase 40 anos da promulgação da Lei do Plano Diretor vigente, percebe-se que este instrumento está bastante defasado quanto às novas percepções de planejamento urbano.

4.3.4 Projeto do Novo Plano Diretor (2004)

Seguindo as novas diretrizes estabelecidas pelo Estatuto da Cidade, a Prefeitura de São José elaborou, no ano de 2004, o projeto do Novo Plano Diretor para a cidade. Intitulado como Plano Diretor de Desenvolvimento Físico-Territorial do Município de São José, o projeto foi constituído com base nos seguintes princípios:

Art. 4. Constituem os princípios norteadores deste Plano Diretor:
 I - Igualdade e Justiça Social;
 II - Função Social da Cidade;
 III - Função Social da Propriedade;
 IV - Desenvolvimento Sustentável;
 V - Participação Popular. (PMSJ, 2004, Art.4).

Com a inserção do desenvolvimento sustentável no planejamento, o projeto do Novo PD apresentou diversos dispositivos onde a qualificação do meio ambiente deveria ser garantida. Dos objetivos específicos da Estratégia de Qualificação Ambiental do território, alguns são direcionados à ocupação da orla marítima e à conservação dessas áreas.

Art. 31. Constituem objetivos específicos da Estratégia de Qualificação Ambiental do território:
 IX - a recuperação e proteção das áreas de mangue e estuários contra a ocupação urbana, pesca predatória e descargas poluentes que impedem sua função enquanto áreas de reprodução para a piscicultura costeira;
 (...)
 XII - a garantia da conservação da biodiversidade da vegetação secundária, preservando e ampliando as áreas com vegetação em estado avançado de regeneração ao longo dos cursos de rios, implantando seu manejo sustentável e monitoramento;
 (...)
 XV - a ampliação da rede de atendimento de tratamento de esgoto e coleta de lixo, assim como melhoria dos serviços já existentes;
 XVI - a garantia do uso e manejo sustentável de recursos costeiros, reduzindo a taxa de ocupação da orla e implantando zoneamento costeiro. (PMSJ, 2004, Art.31).

O Plano foi desenvolvido considerando Macrozonas, Zonas e Áreas de Especial Interesse. As Macrozonas foram identificadas como Urbana I, Urbana II e Rural, onde foram fixados os princípios fundamentais de uso e ocupação do solo. As Zonas, subdivisões das macrozonas, apresentavam parâmetros de uso e ocupação do solo mais específicos, definindo as áreas de interesse de uso onde se pretendia incentivar, coibir ou qualificar a ocupação. Por sua vez, as Áreas de Especial Interesse representavam as unidades territoriais com características que exigiam tratamento de qualificação específicos, como as APP's.

Ao contrário do Plano Diretor de 1985, que tinha apenas um mapa temático - Mapa de Zoneamento (Anexo I da Lei 1.605/85), o projeto de 2004 foi apresentado com 8 Mapas, sendo eles:

A. Mapa de Zoneamento;

- B. Mapa de Áreas Especiais de Interesse Ambiental;
- C. Mapa de Áreas Especiais de Interesse Social, Comercial e Econômico;
- D. Mapa de Estratégia de Qualificação Ambiental I: Proteção às Áreas Naturais e ao Patrimônio Histórico;
- E. Mapa de Estratégia de Qualificação Ambiental II: Áreas Verdes Urbanas e Recuperação Ambiental
- F. Mapa de Estratégia de Qualificação Ambiental III: Prevenção e Controle da Poluição;
- G. Condições Geotécnicas de Ocupação Urbana e;
- H. Mapa da Estratégia de Mobilidade e Estruturação Urbana.

As orlas de São José podem ser identificadas nas Áreas Especiais de Interesse Ambiental. Áreas Especiais de Interesse Ambiental foram classificadas como Áreas de Proteção Integral (AEIA tipo I), Áreas de Conservação e Uso Sustentável (AEIA tipo II) e Áreas de Conservação e Recuperação Ambiental (AEIA tipo III), sendo esta última subdividida em Setores Especiais de Conservação de Fundo de Vale, de Divisores d'Água e de Orla Costeira (SEC). O Mapa de Áreas Especiais de Interesse Ambiental da Proposta do PD de 2004 é apresentado no Anexo – A.

Art. 105. Os Setores Especiais de Conservação de Fundo de Vale de Divisores d'Água e de Orla Costeira (SEC) são faixas de terreno localizadas ao longo dos cursos de água, nascentes, linhas de cumeada, praias e ilhas, cujas extensões são definidas pela legislação federal e estadual, e que, pelas suas características ambientais de ordem hidrográfica, topográfica, geotécnica e de inserção no tecido urbano, configuram-se como elementos estratégicos na estruturação física e no desenvolvimento das funções sócio-ambientais da cidade e do território municipal. (PMSJ, 2004, Art.105).

Os objetivos do Plano, ao classificar as orlas como Áreas de Conservação e Recuperação Ambiental (AEIA tipo III), seriam o de garantir o uso e manejo sustentável dos recursos costeiros, reduzir a taxa de ocupação e os problemas percebidos por essa ocupação nas orlas, conforme o artigo 111 do plano proposto.

Art. 111. As Áreas de Conservação e Recuperação Ambiental (AEIA tipo III) serão objeto de intervenção urbana para a implantação dos parques lineares, e compreendem o conjunto formado pelas seguintes áreas:

I - faixa de 15 (quinze) metros ao longo de cada uma das margens dos cursos d'água e fundos de vale, como área não edificável;

II - planícies, áreas litorâneas e áreas de vegetação significativa ao longo dos fundos de vale do Município, que juntamente com a área não edificável formarão os parques lineares.

§ 1º - A necessidade de remoção de obstáculos ao longo das margens dos cursos d'água e fundos de vale que impeçam a continuidade da faixa a que se refere o inciso II deste artigo, será objeto de análise no âmbito dos projetos urbanísticos de cada Área de Conservação e Recuperação Ambiental.

§ 2º - O desenvolvimento da implantação dos parques lineares se dará preferencialmente de montante para jusante dos cursos d'água, visando a proteção das nascentes e perpetuação dos recursos hídricos municipais.

Promovendo um planejamento moderno, com conceitos essenciais como o desenvolvimento sustentável e a implantação de um zoneamento e um gerenciamento costeiro, o projeto do Plano Diretor de Desenvolvimento Físico-Territorial do Município de São José de 2004 apresentou diretrizes que complementarizavam as políticas nacional e estadual dos recursos costeiros da região. Concluído e entregue à Câmara Municipal na época, o projeto nunca foi aprovado.

4.3.5 Proposta do Plano Diretor Participativo (2017)

No ano de 2014, através da assinatura do convênio da Prefeitura de São José com a Associação dos Municípios da Grande Florianópolis (GRANFPOLIS), deu-se início ao processo de reelaboração do plano diretor. A versão consolidada do projeto segue as mesmas diretrizes do projeto de 2004, com a adição dos dados territoriais atualizados.

Dotada de 9 mapas temáticos, a proposta do novo plano segue as diretrizes essenciais do projeto de 2004, com a demarcação das Áreas de Preservação Permanente e também com o zoneamento da Zona Costeira. No Anexo – B, tem-se apresentado o Mapa de Área de Interesse Ambiental da Proposta do PDPSJ, onde as orlas do município estão delimitadas pela AEOM – Área Especial da Orla Marítima.

Conforme a classificação do zoneamento, a área de estudo está classificada em Zona de Consolidação e Qualificação Urbana (ZCQU) e Zona de Qualificação Urbana e Paisagística (ZQUP). Por sua vez, quanto às áreas de especial interesse ambiental, a área é classificada como Área Especial da Orla Marítima (AEOM), com a alocação de 2 parques municipais próximos à área da orla sul.

No Quadro 3, pode-se observar um resumo da proposta, com os objetivos de planejamento para essas zonas, onde muitos destes objetivos estão relacionados à orla marítima e à conservação das Áreas de Preservação Permanente. No quadro também foram identificados os planejamentos municipais relacionados à orla, como a implementação de uma Política Municipal do Meio Ambiente - PMMA, onde tem-se como uma de suas atribuições a de implementar as diretrizes do Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro - PNGC.

Quadro 3 - Síntese da Proposta do Plano Diretor Participativo (2015)

Do objetivo principal da proposta do PD
<p>Art. 7º O Plano Diretor Participativo tem como objetivo estratégico garantir o acesso a uma cidade sustentável, desenvolvendo e integrando a ocupação e o uso do solo com a reestruturação do sistema viário, de forma a:</p> <p>I - conformar policentralidades;</p> <p>II - priorizar o transporte coletivo e individual não motorizado;</p> <p>III - desenvolver a economia a partir da diversidade;</p> <p>IV - compatibilizar o desenvolvimento municipal e o metropolitano.</p>
Da Política Municipal do Meio Ambiente - PMMA
<p>Art. 58. A Política Municipal do Meio Ambiente - PMMA compreende ações, programas e planos voltados para a conservação, preservação e recuperação do meio ambiente e da paisagem, bem como a promoção de suas potencialidades.</p>
<p>Art. 59. São objetivos da PMMA: I - implementar, no âmbito de suas atribuições: (...) o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro - PNGC</p>
<p>Art. 62. São ações prioritárias da PMMA: (...) II - o Plano de Gestão Integrada da Orla Marítima;</p>
<p>Art. 67. O Plano de Gestão Integrada da Orla Marítima tem por objetivo compatibilizar o uso e ocupação do solo na orla marítima com as políticas ambientais e de patrimônio da União. Parágrafo único. O Poder Executivo Municipal deverá implementar o Plano referido no caput, especialmente através das seguintes ações:</p> <p>I - compatibilizar o uso e ocupação do solo com as políticas ambientais e de patrimônio da União;</p> <p>II - garantir o cumprimento da função socioambiental das áreas de domínio da União;</p> <p>III - fortalecer a capacidade de atuação e articulação de diferentes atores do setor público e privado na gestão integrada da orla;</p> <p>IV - desenvolver mecanismos de participação e controle social para sua gestão integrada;</p> <p>V - estimular atividades socioeconômicas compatíveis com o desenvolvimento sustentável da orla;</p> <p>VI - garantir o acesso público às praias;</p> <p>VII - promover soluções para a despoluição da orla marítima.</p>
Do Plano Municipal de Saneamento Básico - PMSB
<p>Art. 78. São ações prioritárias da Política Municipal do Saneamento Básico - PMSB: § 5º O Programa de Revitalização dos Cursos D'água previsto na alínea e do inciso I do caput deverá ser implementado, especialmente, através das seguintes ações:</p> <p>I - promover o controle das condições ambientais e de escoamento de água dos corpos d'água;</p> <p>II - atualizar o mapeamento das áreas de preservação permanente;</p> <p>III - implantar os parques fluviais previstos no Sistema de Parques referido nesta Lei; IV - desassorear os rios e canais naturais assoreados do Município;</p> <p>V - promover ações para a recomposição das matas ciliares, em especial as localizadas em APP, integrando-se aos programas de regularização.</p>
Dos objetivos da Zona de Consolidação e Qualificação Urbana - ZCQU
<p>Art. 307. São objetivos da ZCQU-A: I - qualificar e fortalecer a centralidade existente, incentivando a implantação de atividades de comércio e serviços, bem como a densidade populacional adequada para uso mais eficiente de serviços públicos e equipamentos urbanos;</p> <p>II - acomodar o crescimento urbano nas áreas subutilizadas dotadas de infraestrutura, orientando-se pelas Áreas de Especial Interesse para Transporte Coletivo, na forma desta Lei;</p> <p>III - coibir a retenção especulativa de imóvel urbano;</p> <p>IV - ampliar o acesso às benesses urbanas existentes nesta Zona para o restante do Município, como a diversidade de usos e de empregos e os Equipamentos Urbanos e Comunitários;</p> <p>V - renovar e complementar a infraestrutura existente;</p> <p>VI - ampliar e qualificar as Áreas Verdes Urbanas e Espaços Livres;</p> <p>VII - qualificar as faixas marginais dos cursos d'água;</p> <p>VIII - qualificar a Beira-Mar e promover sua integração com a malha urbana existente;</p> <p>IX - valorizar e qualificar a continuidade territorial com Florianópolis.</p>

<i>X - desenvolver o Projeto Orla.</i>
Da Área de Especial Interesse para Qualificação da Paisagem
<p><i>Art. 386. A Área de Especial Interesse para Qualificação da Paisagem A - AEQP-A é área de especial interesse destinada à qualificação e à ampliação do direito à fruição da paisagem para as presentes e futuras gerações, e que tem as seguintes características:</i></p> <p><i>I - densidade populacional predominantemente baixa;</i></p> <p><i>II - existência de áreas suscetíveis a deslizamento e a inundação;</i></p> <p><i>III - significativa extensão de orla marítima com potencial paisagístico;</i></p> <p><i>IV - significativa cobertura vegetal nas encostas dos morros.</i></p>
<p><i>Art. 387. São objetivos da AEQP-A: I - garantir o direito à fruição da paisagem para as presentes e futuras gerações;</i></p> <p><i>II - ampliar o livre acesso à orla marítima;</i></p> <p><i>III - ampliar e requalificar as Áreas Verdes Urbanas e Espaços Livres;</i></p> <p><i>IV - conservar e recuperar o meio ambiente e a paisagem;</i></p> <p><i>V - promover o combate à degradação ambiental;</i></p> <p><i>VI - proibir a verticalização das edificações de modo a evitar a obstrução da paisagem;</i></p> <p><i>VII - desenvolver o potencial paisagístico da orla, especialmente para atividades gastronômicas e turísticas;</i></p> <p><i>VIII - desenvolver o Projeto Orla</i></p>
Da Área de Especial Interesse para Reestruturação Urbana da Beira Mar
<p><i>Art. 434. A Área de Especial Interesse para Reestruturação Urbana da Beira-Mar - AEBM é área de especial interesse que tem as seguintes características:</i></p> <p><i>I - orla marítima redefinida por aterro que:</i></p> <p><i>a) está pouco conectado com a malha urbana;</i></p> <p><i>b) possui grandes áreas subutilizadas ou não utilizadas; c) possui construções que não se integram com a orla;</i></p> <p><i>d) concentra grandes equipamentos públicos;</i></p> <p><i>e) possui pouca vegetação arbórea;</i></p> <p><i>II - densidade populacional predominantemente baixa;</i></p> <p><i>III - predominância de usos não residenciais, com concentração de usos diversificados ao longo da Rua Presidente Kennedy;</i></p> <p><i>IV - trânsito intenso nas vias principais, especialmente em horários de pico;</i></p> <p><i>V - existência de cursos d'água retificados e canalizados;</i></p> <p><i>VI - cursos d'água e orla marítima poluídos;</i></p> <p><i>VII - possui área remanescente de mangue;</i></p> <p><i>VIII - limita-se com Florianópolis.</i></p>
<p><i>Art. 435. São objetivos da AEBM: I - qualificar a área de aterro, de modo a promover:</i></p> <p><i>a) a integração à estrutura urbana;</i></p> <p><i>b) o melhor aproveitamento do seu potencial como área de lazer pública;</i></p> <p><i>c) a integração do entorno dos equipamentos urbanos públicos, através de áreas de fruição de uso público;</i></p> <p><i>d) a qualificação das áreas de lazer existentes, através de tratamento paisagístico com arborização e mobiliário urbano;</i></p> <p><i>II - estimular o uso do transporte coletivo municipal e metropolitano e do transporte individual não motorizado, por meio do desenho das áreas de uso público e das regras para uso e ocupação do solo;</i></p> <p><i>III - estimular a coexistência de usos públicos e privados;</i></p> <p><i>IV - qualificar as faixas marginais dos cursos d'água e preservar a área remanescente de mangue;</i></p> <p><i>V - valorizar e qualificar a continuidade territorial com Florianópolis;</i></p> <p><i>VI - desenvolver o Projeto Orla.</i></p>

Da delimitação das APP's

Art. 466. A delimitação das APP, observado o interesse social, considera os seguintes critérios e parâmetros: I - as faixas marginais de qualquer curso d'água natural perene e intermitente, excluídos os efêmeros, desde a borda da calha do leito regular, em largura mínima de:

a) 30 (trinta) metros, para os cursos d'água de menos de 10 (dez) metros de largura;

b) 50 (cinquenta) metros, para os cursos d'água que tenham de 10 (dez) a 50 (cinquenta) metros de largura;

II - as áreas no entorno das nascentes e dos olhos d'água perenes, qualquer que seja sua situação topográfica, no raio mínimo de 50 (cinquenta) metros;

III - as encostas ou partes destas com alta suscetibilidade de deslizamento;

IV - no topo de morros, montes e montanhas, com altura mínima de 100 (cem) metros e inclinação média maior que 25°, as áreas delimitadas a partir da curva de nível correspondente a 2/3 (dois terços) da altura mínima da elevação sempre em relação à base, sendo esta definida pelo plano horizontal determinado por planície ou espelho d'água adjacente ou, nos relevos ondulados, pela cota do ponto de sela mais próximo da elevação;

V - nas porções dos morros, montes e montanhas cobertas por vegetação nativa secundária em estágio médio e avançado de regeneração, desde que possuam dois ou mais dos critérios e parâmetros definidos nos incisos de I a IV;

VI - os manguezais, em toda a sua extensão.

Percebe-se pelo quadro anterior, que o planejamento de 2015 cita, na sua proposta, o desenvolvimento do Projeto Orla na região da área de estudo. O desenvolvimento do Projeto Orla em São José está apresentado na próxima seção deste capítulo.

No desenvolvimento do Plano Diretor Participativo, o mesmo sofreu embargo judicial⁵ por parte do Ministério Público no ano de 2016, por possíveis irregularidades apontadas pelo Sindicato das Empresas de Compra, Venda, Locação, Administração de Imóveis, Edifícios e Condomínios Comerciais e Residenciais - SECOVI FLORIANÓPOLIS/TUBARÃO. A adequação dos mapas de zoneamento com a devida demarcação dos projetos urbanísticos aprovados e/ou sendo executados e a flexibilização da aplicação do Artigo 4º do Código Florestal (Lei nº12.651/2012) nas áreas consolidadas urbanas foram algumas das irregularidades apontadas pelo SECOVI para justificar a paralisação do novo Plano Diretor.

No ano de 2019, o desenvolvimento do novo Plano Diretor voltou em tramitação na Administração Municipal, porém, não há previsão para a conclusão e aprovação do mesmo.

4.3.6 Proposta do Plano Municipal de Saneamento (2020)

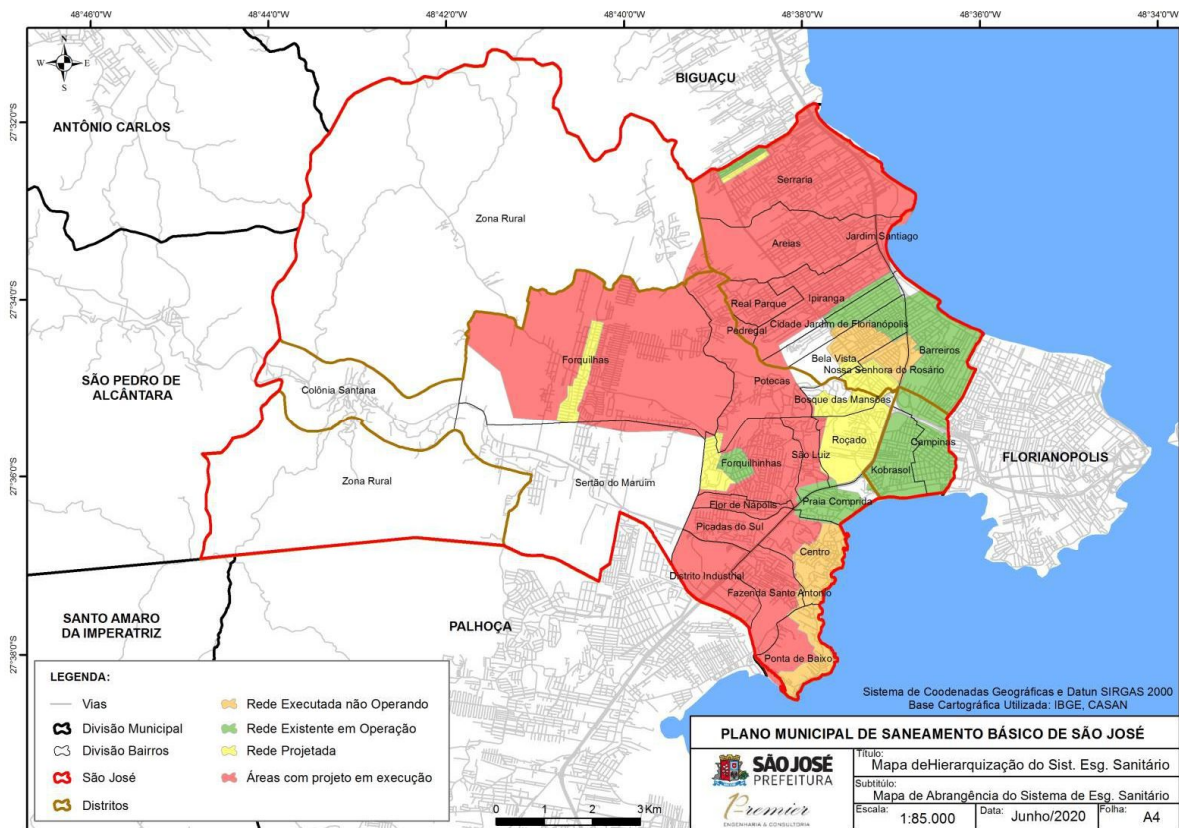
Através da Lei ordinária nº5.674/2018, foi instituída em São José a Política Municipal de Saneamento Básico, onde foi criado o Conselho Municipal de Saneamento Básico, órgão deliberativo formado por diversos representantes governamentais e da sociedade que tem como atribuição o auxílio do Poder Executivo na formulação da política municipal de saneamento básico, assim como previa a elaboração de um Plano de Saneamento para o município.

⁵Conforme inquérito Civil nº06.2016.00001758-6

A elaboração do Plano Municipal de Saneamento Básico encontra-se em andamento, na fase de apresentação e consulta pública dos estudos realizados até o primeiro semestre de 2020. Após a consolidação dos estudos, o resultado será apresentado em audiências públicas locais e municipais, para então ser encaminhado à Câmara de Vereadores para aprovação do plano. Se aprovado, será o primeiro plano de saneamento de São José. Em 2013, houve um estudo para a elaboração do plano de saneamento da cidade, mas, apesar de a empresa contratada ter apresentado o relatório consolidado final do estudo, o projeto não chegou a ser votado junto à Câmara de Vereadores.

Conforme o relatório preliminar de 2020, o sistema público de coleta e tratamento de esgoto implantado no município atende atualmente 38,31% da população total de São José, atendendo principalmente os bairros Campinas, Kobrasol, Barreiros, Praia Comprida e parte dos bairros Bela Vista, Forquilha e Jardim Cidade Florianópolis. Conforme a Figura 13, os bairros Ponta de Baixo e Centro, que compõem parte da Orla Sul de São José, possuem rede de esgoto instalada, mas até a data de publicação desta dissertação, não estavam operando.

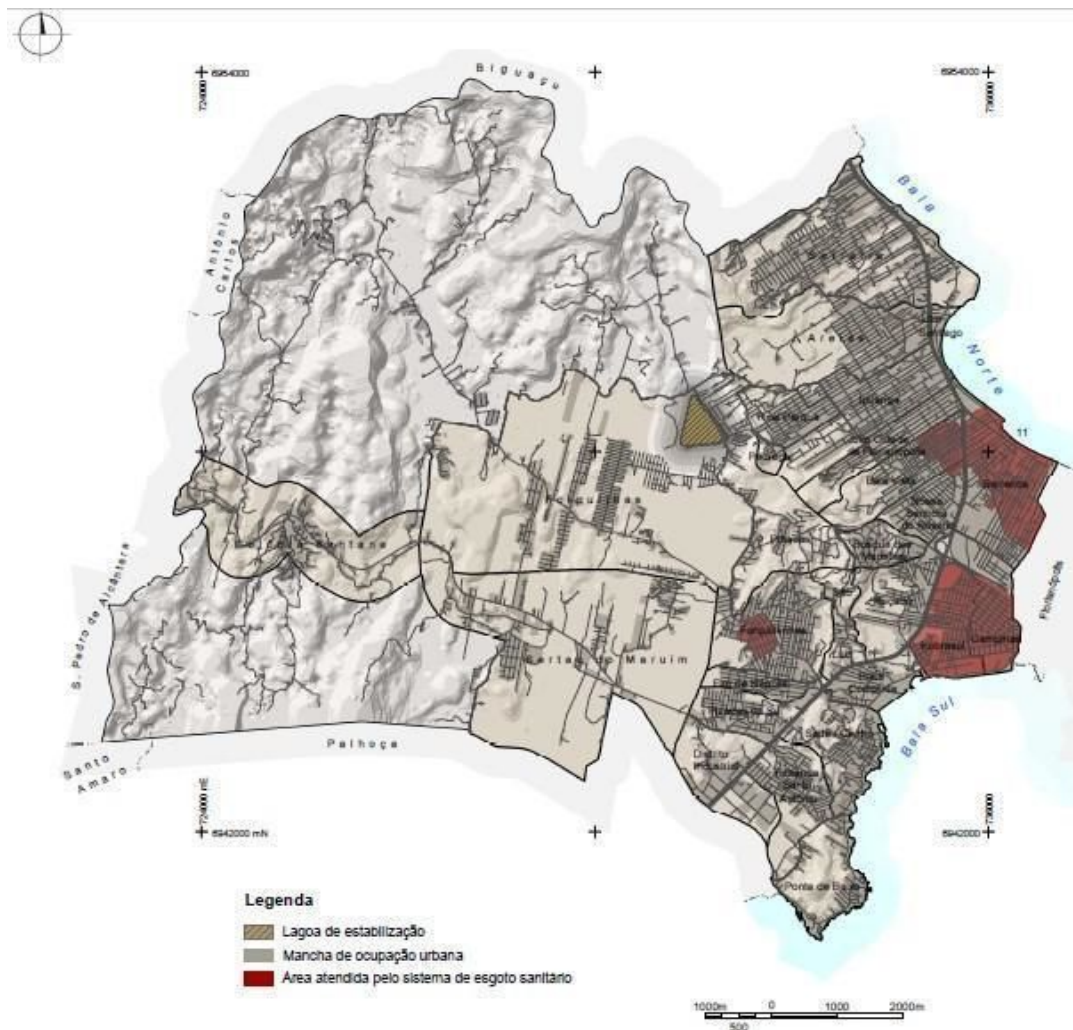
Figura 13 - Mapa de Hierarquização do Sistema de Esgoto Sanitário de São José



Fonte: PMSJ (2020).

Quando se compara o levantamento da cobertura de esgoto da cidade em 2003, presente nos estudos de Leitura da Cidade para a elaboração do Plano Diretor na época e representado pela Figura 14, percebe-se que não houve aumento significativo na área de cobertura do sistema de esgoto sanitário nos últimos 17 anos.

Figura 14 - Mapa de cobertura do Sistema de Esgoto Sanitário de São José em 2003



Fonte: PMSJ (2003).

Conforme a proposta do Plano de Saneamento Básico em andamento, a meta para o atendimento de 90% da população com serviço adequado de coleta e tratamento de esgoto é até o ano de 2039, monitorando a eficiência do tratamento do esgoto coletado, além de promover a comunicação e educação ambiental da população quanto ao despejo de lançamentos de esgoto clandestinos. As metas a serem alcançadas com a implementação do Plano de Saneamento Básico estão expressas na Tabela 2 a seguir.

Tabela 2 - Metas a serem alcançadas na proposta do Plano de Saneamento Básico

DESCRIÇÃO DAS METAS	META IMEDIATA (ATÉ 2020)	META À CURTO PRAZO (ATÉ 2023)	META À MÉDIO PRAZO (ATÉ 2029)	META À LONGO PRAZO (ATÉ 2039)
Atendimento da população total com serviço adequado de coleta e tratamento de esgoto	No mínimo atender 40,66% da população total (41,12% da urbana e 10,00% da rural)	No mínimo atender 59,76% da população total (60,00% da urbana e 40,00% da rural)	No mínimo atender 89,93% da população total (90,00% da urbana e 84,00% da rural)	No mínimo atender 90,00% da população total (90,00% da urbana e 90,00% da rural)
Monitoramento do efluente bruto e tratado	Realizar o monitoramento do efluente (bruto e tratado), como também, o monitoramento do corpo receptor, de acordo com as exigências legais (meta permanente durante todo o período compreendido entre 2020 e 2039, quando ocorrerá a implantação efetiva do sistema de esgotamento sanitário)			
Controle dos sistemas individuais	Fiscalização dos sistemas individuais particulares no município quanto às normas e legislação pertinente (meta permanente durante todo o período compreendido entre 2020 e 2039)			

Fonte: (PMSJ, 2020).

Além da falta de um sistema de esgotamento sanitário para a maioria da população da cidade, problemas como as ligações irregulares e clandestinas de forma direta ao sistema de drenagem pluvial contribuem para a poluição das águas dos rios e mares que compõem a orla da cidade, agravando a degradação desses ambientes, além da possibilidade do surgimento de problemas relacionados à saúde da população que possuem contato com essas águas poluídas.

4.4. DO EMBARGO JUDICIAL DA ORLA SUL

No ano de 2016, o Ministério Público Federal - MPF decidiu, através de ação civil pública nº 5010039-91.2016.4.04.7200, que o Município, a Fundação do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável de São José (FMADS) e a União (SPU) foram as responsáveis pela omissão ou atuação ineficiente quanto ao dever de fiscalização de construções em local *non aedificandi* e as demais intervenções ao longo da Orla Sul de São José ao longo dos anos, provocando a descaracterização da área e deteriorando o meio ambiente junto ao mar.

Visando a reparação dos danos ambientais causados por obras ilegais, assim como impedir novas intervenções ilegais na localidade e adotar medidas para garantir à coletividade o livre e franco acesso às praias e ao mar, a liminar determinou a suspensão de qualquer ato administrativo praticado, como licenças e autorizações junto à Orla Sul da cidade, sob pena de

multa às pessoas físicas responsáveis (autoridades) em caso de descumprimento. Ou seja, desde o ano de 2016, nenhum Alvará de Construção é emitido pela Prefeitura na faixa da orla. Não foram incluídas nessa decisão as obras públicas, uma vez que estas obras são ditas de interesse público.

Além da proibição de novas intervenções junto a orla, o MPF também determinou que fosse feito um diagnóstico da real situação das ocupações da Orla Sul. Com isso, no ano de 2017, deu-se início aos estudos do referido diagnóstico. Para sua elaboração, o Município utilizou como base as definições do Projeto Orla para áreas urbanizadas, numa faixa de 50 metros demarcada em direção ao continente a partir da linha do preamar médio de 1831. A área de estudo também considerou as áreas de acrescido de marinha, surgidas com aterros realizados na orla ao longo dos anos.

Todavia, apesar de utilizar os conceitos empregados na implantação do Projeto Orla, São José ainda não adotou, na sua totalidade, a implementação dessa política pública, restringindo-se aos seus conceitos para o cumprimento da determinação judicial da realização do diagnóstico. Das fases de elaboração deste diagnóstico, não foram adotadas quaisquer medidas de participação popular, característica fundamental do Projeto Orla.

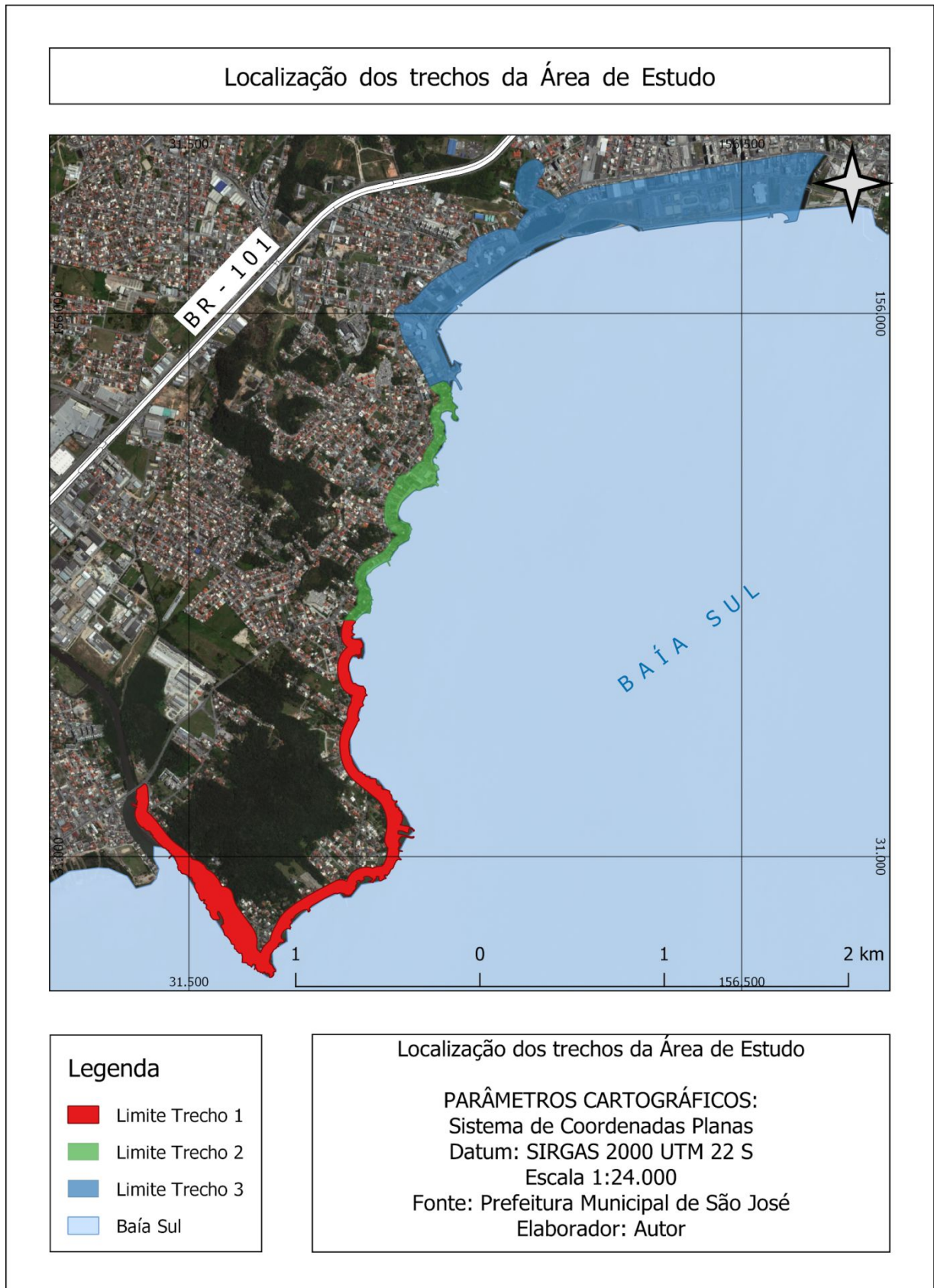
5 ANÁLISE ESPACIAL DA ORLA DA BAÍA SUL DE SÃO JOSÉ/SC

A orla da baía sul de São José, área de recorte deste estudo, compreende a divisa com Palhoça pelo Rio Maruim até a divisa com Florianópolis, pelo Rio Araújo. A faixa de orla é formada por 10,46 km de extensão junto à costa e passa por 701 lotes.

Considerando-se as particularidades de cada região e para uma melhor apresentação dos resultados referentes à análise espacial da orla, a área foi dividida em 3 trechos, apresentados na Figura 15, assim denominados:

- a) **Trecho 1:** Área compreendida entre a ponte do Rio Maruim, junto à Rua Jaci Destri e a Rua Vereadora Albertina Krummel, na divisa dos bairros Ponta de Baixo e Centro Histórico. Além do Rio Maruim, esta área compreende a praia da Guararema, a única com denominação oficial;
- b) **Trecho 2:** Área compreendida pelo bairro Centro Histórico, que deu origem ao povoamento da cidade pelos açorianos;
- c) **Trecho 3:** Área da orla que sofreu aterro hidráulico para a implantação da Avenida Beira Mar. A área compreende a Rua Hilário Vieira, onde começa a Avenida Beira Mar, indo até a divisa com Florianópolis, pelo Rio Araújo.

Figura 15 - Trechos de análise da área de estudo

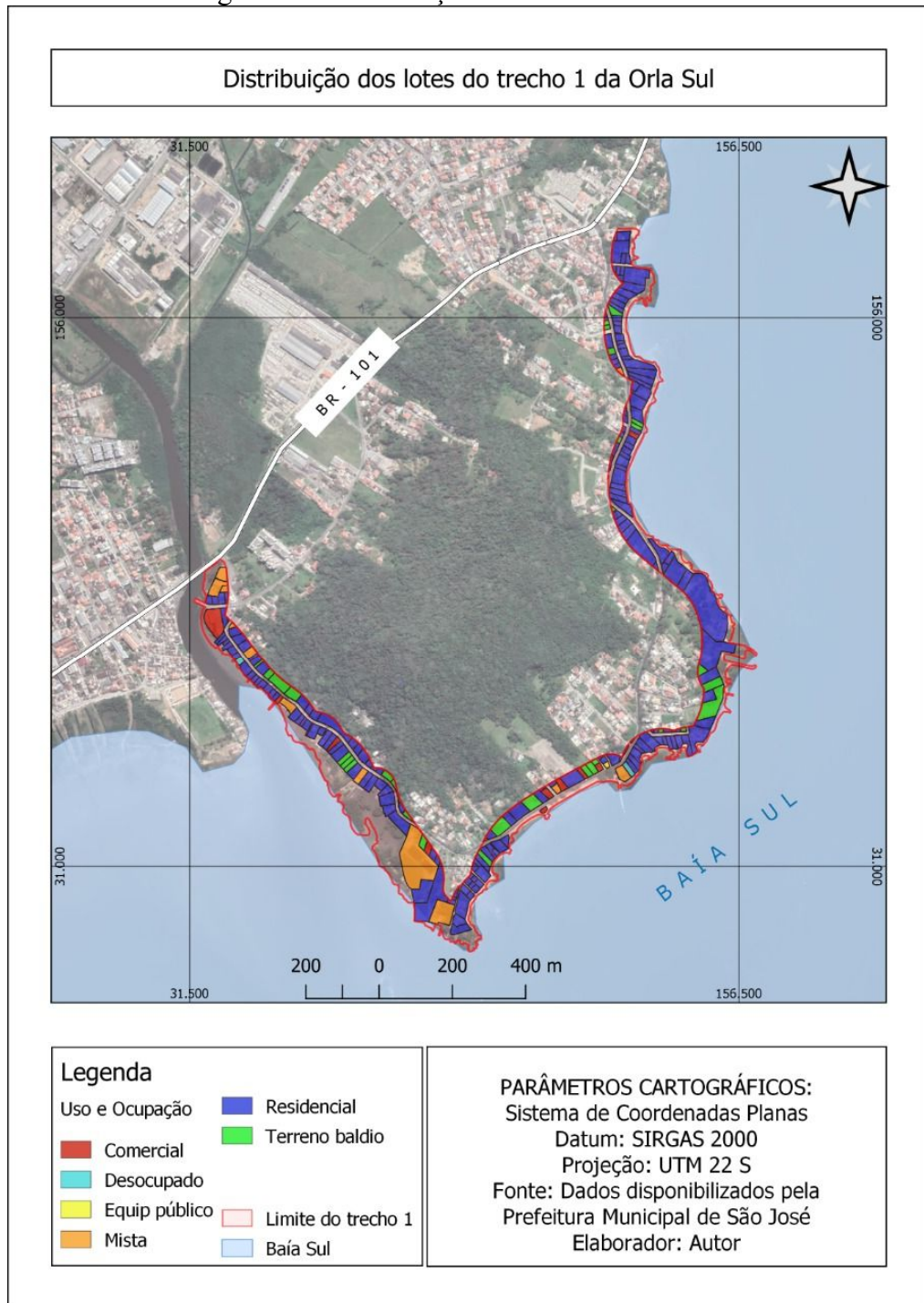


Fonte: Elaborado pelo autor (2020).

5.1 ANÁLISE DO TRECHO 1 DA ORLA

O trecho 1 da orla possui 698 m de comprimento junto ao Rio Maruim e 4,48 km junto ao mar, pelo bairro Ponta de Baixo. A faixa compreende 252 lotes dentro do limite da orla, sendo 218 deles edificadas e 34 baldios. Salienta-se que, conforme Figura 16, neste trecho tem-se o seguinte uso e ocupação: área residencial, área comercial, área mista, área desocupada, terreno baldio e equipamentos públicos.

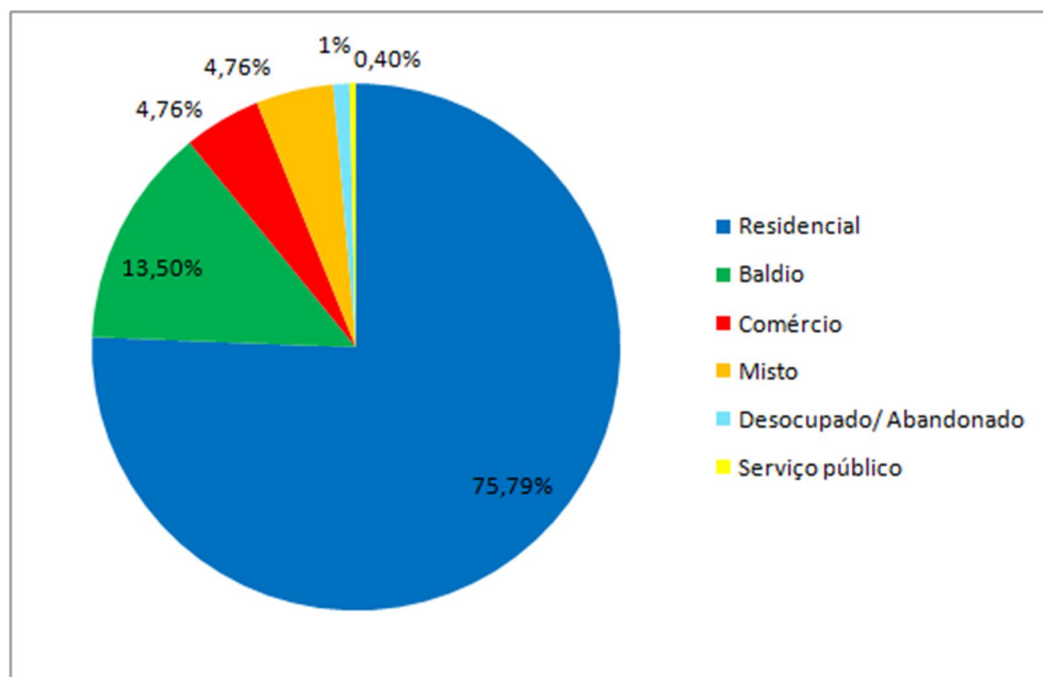
Figura 16 - Distribuição dos usos dos lotes do trecho 1



Fonte: Elaborado pelo autor (2020).

Conforme os dados da Figura 17, pode-se afirmar que os lotes do trecho 1 são, na sua maioria, de uso residencial, com 75,79% do total dos lotes, terreno baldio abrange 13,50%, o comercial e as áreas mistas correspondem 4,76% cada um, apenas 1,4% são de áreas desocupadas e de serviço público. Os comércios e serviços oferecidos são caracterizados por pequenos estabelecimentos, destinados a atender os moradores locais.

Figura 17 - Uso e Ocupação dos lotes do trecho 1 da orla sul



Fonte: Elaborado pelo autor (2020).

Dentre os 24 estabelecimentos comerciais (e/ou mistos encontrados no trecho, apenas quatro estão relacionados às atividades tradicionais da região, sendo uma peixaria, dois restaurantes de frutos do mar e uma olaria.

A prática da pesca ainda se faz presente na baía sul, tendo em vista a quantidade de embarcações e rampas de acesso encontradas durante a vistoria *in loco*. Entretanto, conforme aponta Reis (2004), a atividade pesqueira deixou de ter uma característica de subsistência para os moradores locais devido à escassez de peixes na região, aumentadas com a poluição das águas ao longo dos anos. Na região da Praia da Guararema, encontram-se os restaurantes que oferecem frutos do mar, com a maioria da matéria-prima pescada na própria baía sul.

A única olaria encontrada no trecho, que comercializa louças de argila, é uma herança da cultura açoriana, que povoou a região no início da ocupação de São José. No bairro Ponta de Baixo, mas fora do limite do trecho 1 da orla, também se encontra a Escola de Oleiros Joaquim Antônio de Medeiros, que procura recuperar e valorizar as técnicas dessa atividade

tradicional da cultura açoriana. A Lei Municipal nº4.953/2010 delimita a Rota das Olarias, que compreende a Rua Assis Brasil no bairro Ponta de Baixo, no trajeto compreendido entre seu início defronte à Igreja Nosso Senhor dos Passos até o entroncamento com a rua Frederico Afonso. Além de delimitar a zona de maior número de olarias do Município e de expressar a importância econômica e social desta atividade para o Município durante o século XIX, a referida lei também estabelece a colocação de placas defronte às olarias, com modelo fornecido pela Prefeitura, para uma melhor identificação das mesmas, porém, a única olaria encontrada no trecho da orla não possui tal identificação.

O bairro Ponta de Baixo carece de equipamentos urbanos, não tendo a oferta de serviços públicos ou de lazer. Unidades de saúde ou praças são inexistentes no bairro. O único equipamento urbano encontrado no trecho é um pequeno posto da polícia militar. Assim, a única opção de espaço público utilizada como lazer do bairro são as faixas de praia, apesar da falta de infraestrutura desses locais. O projeto do Plano Diretor Participativo de São José, em fase de desenvolvimento na Prefeitura, prevê a construção de um parque ecológico junto à grande área de APP do bairro, onde, atualmente, é uma área verde abandonada pelo poder público e com fortes indícios de invasões.

O padrão construtivo das ocupações na orla é bastante variável no trecho 1. Enquanto as ocupações na margem do rio Maruim apresentam, na maioria, um padrão popular, com muitas edificações precárias, pode-se identificar que as casas junto às praias possuem um padrão mais elevado. Fica evidente a distinção destas duas áreas, onde os mais ricos se situam mais próximos à região central. Muitas dessas casas são as responsáveis por privatizar faixas de praia, com a construção de muros e trapiches irregulares.

No ano de 2019 a rede de esgoto foi instalada na Rua Assis Brasil, principal via do bairro Ponta de Baixo, cujo traçado contorna a orla. Todavia, a rede ainda não foi ativada para a ligação dos domicílios.

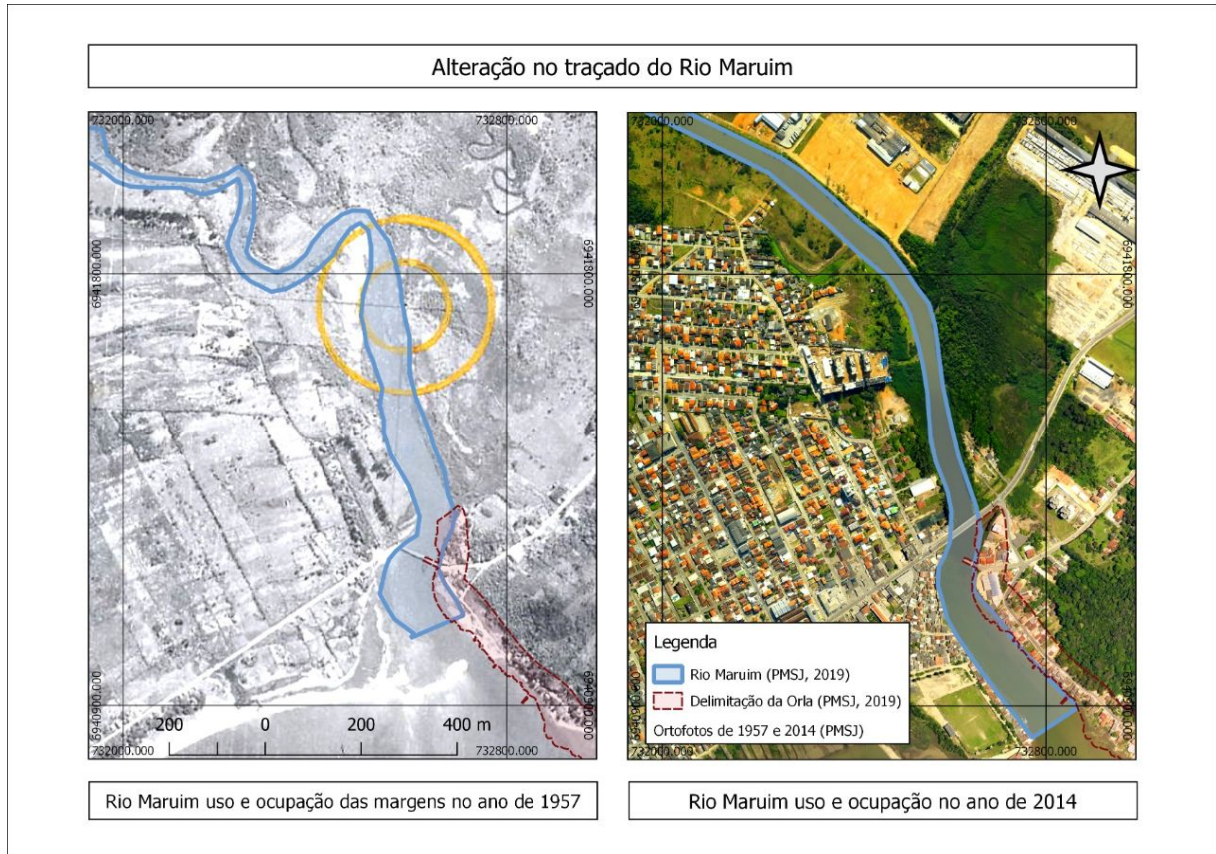
5.1.1 Ocupação da margem do Rio Maruim

Importante elemento hídrico para a história do Município de São José, sendo a ligação do interior com a capital do Estado, o rio Maruim, que tem sua nascente em São Pedro de Alcântara, faz divisa entre os municípios de Palhoça e São José, suas águas desembocam na baía Sul, entre o continente e a Ilha de Florianópolis.

O traçado do Rio Maruim, de acordo com a Figura 18, sofreu alterações ao longo do tempo. Pela análise da fotografia aérea do ano de 1957, percebe-se que suas margens eram pouco habitadas e que o rio possuía um percurso irregular. Após a implantação do Distrito

Industrial às margens do Rio Maruim na década de 1970 e a consequente ocupação desordenada da região, o mesmo passou a sofrer diversas intervenções no seu trajeto até desembocar na Baía Sul, que foram determinantes para a caracterização atual do Rio Maruim.

Figura 18 - Alteração do traçado do Rio Maruim



Fonte: Elaborado pelo autor (2020).

Atualmente, as margens do Rio Maruim estão totalmente edificadas. Na maioria, são edificações populares, onde muitas avançam sobre as águas do rio (Figura 19). Por não ter rede de esgoto ativa no trecho, as águas do rio são bastante poluídas. Em vistoria *in loco*, constatou-se um odor bastante forte oriundo das águas do rio, indicando que muitas das edificações do local possivelmente despejam os esgotos irregularmente no local.

Não há servidões de acesso junto à margem do Rio Maruim. A vistoria *in loco* foi feita através de embarcação particular, com o embarque feito pela praia da Guararema. A falta de acessos públicos ao rio e a presença de trapiches irregulares e precários ao fundo das edificações demonstram uma privatização das águas do rio por parte dos moradores locais. No local, além das edificações que avançam sobre as águas, havia lixo por toda a extensão da margem.

Figura 19 - Edificações construídas sobre o Rio Maruim

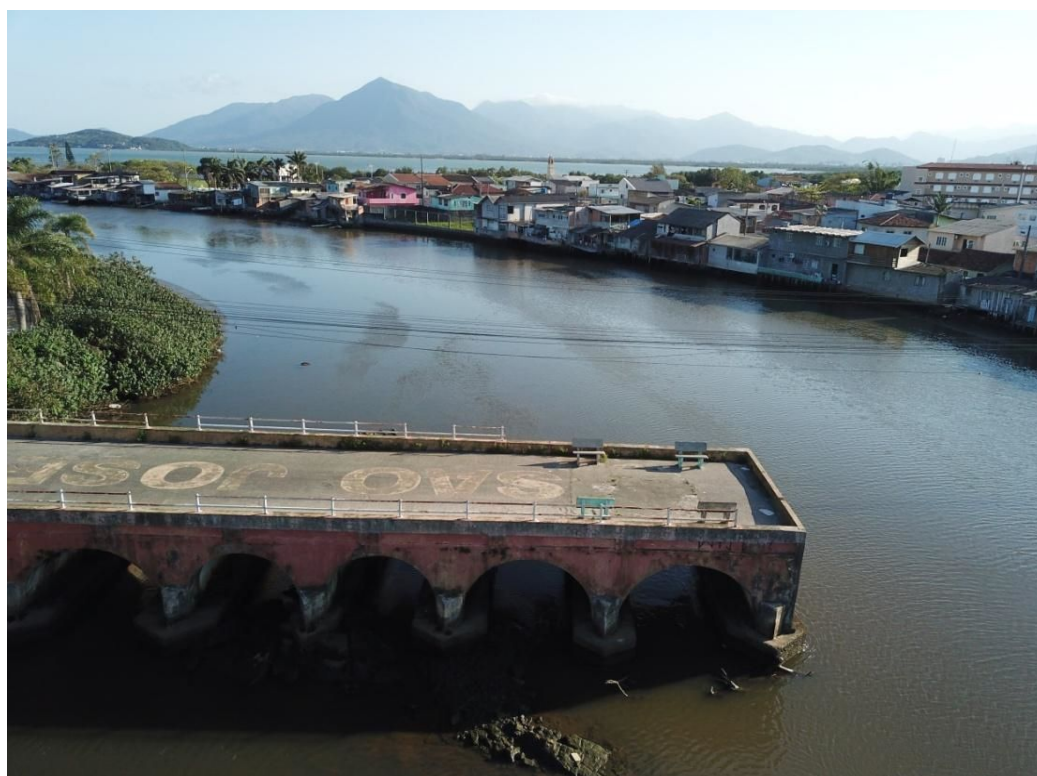


Fonte: O autor (2020).

Na margem do rio Maruim, também, se encontra parte de uma ponte construída em 1858, que ligava São José a Palhoça (Figura 20). Construída em alvenaria mista de pedras e tijolos, a ponte possuía vários arcos em sua estrutura, marco arquitetônico da época. Após uma enchente do rio em 1995, parte da ponte foi destruída, sobrando apenas a cabeceira localizada em São José. Outra ponte foi construída próxima ao local da construção original e a cabeceira restante foi tombada como bem histórico de São José, através do Decreto nº18.703/2005.

Projetada para servir de píer à época do tombamento, atualmente a cabeceira possui alguns bancos para a comunidade. Entretanto, pela poluição das águas, o local possui baixo valor paisagístico, está depredado e é pouco utilizado para fins de lazer local.

Figura 20 - Cabeceira da ponte tombada como bem histórico de São José



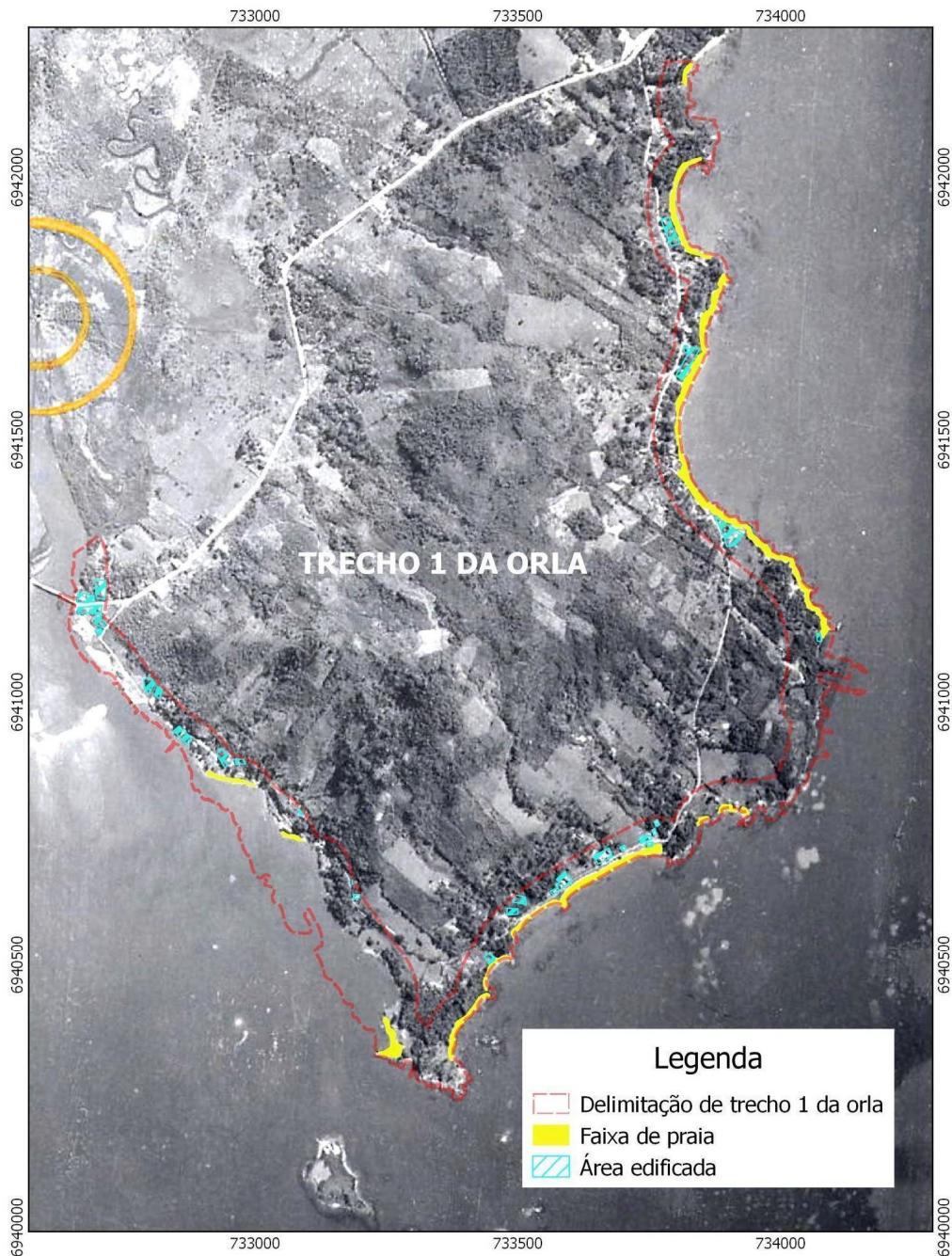
Fonte: O autor (2020).

5.1.2 Faixas de praia do trecho 1 da orla

Foram identificadas 17 faixas de praia no trecho 1, sendo que 11 delas possuem pequenas extensões de faixa de areia, variando de 20 a 80 metros, e sem denominação oficial. A maior praia do trecho é da Guararema, única praia da cidade com denominação oficial, com uma extensão de 350 metros de comprimento.

A ocupação do trecho 1 até 1957, como se percebe na Figura 21, era dispersa ao longo da via principal, atual Rua Assis Brasil, e todas as faixas de praia na época eram passíveis de acesso.

Figura 21 - Faixas de praia do trecho 1 da orla em 1957

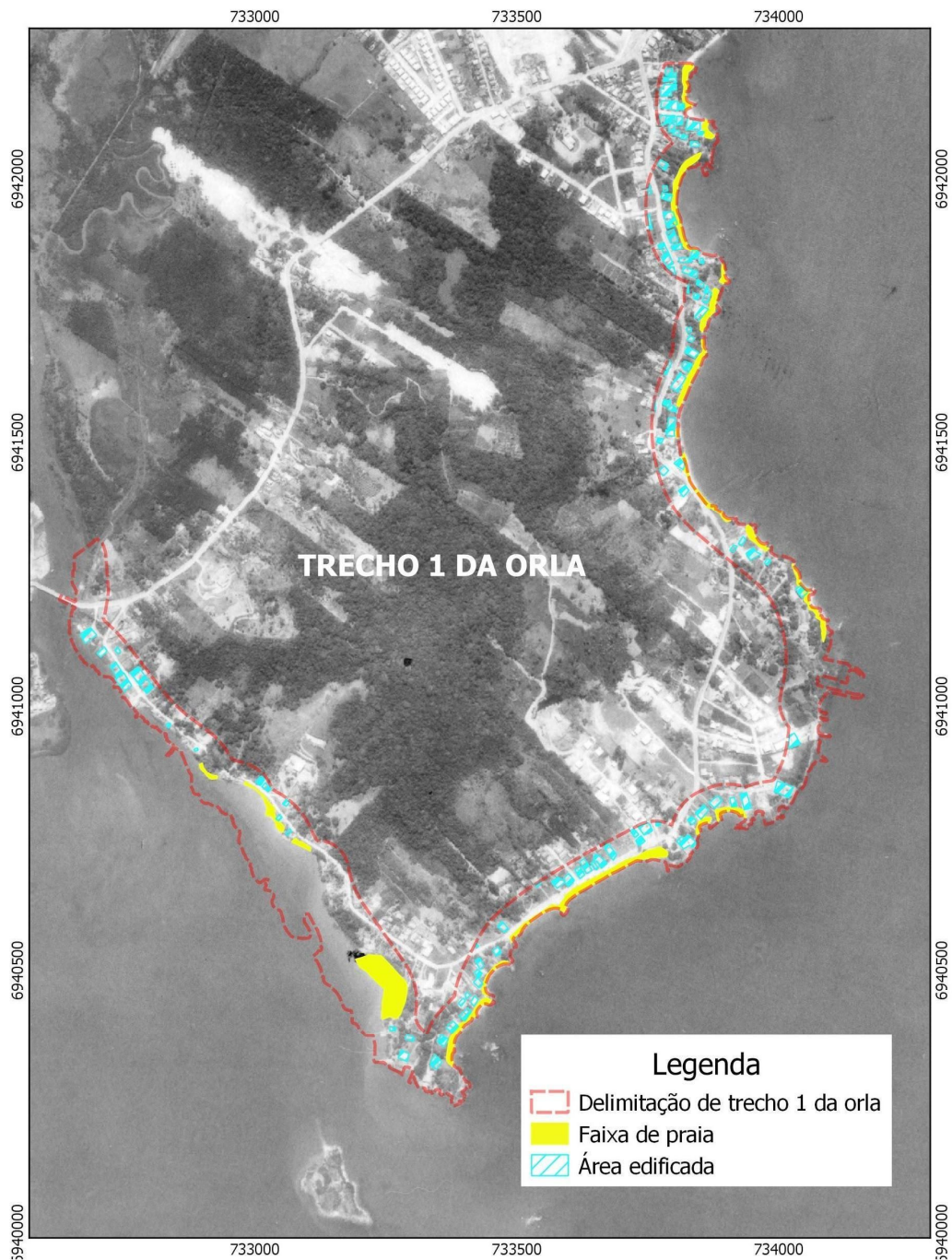


Fonte: Adaptado de SDE/SC pelo autor (2020).

Pelos registros históricos das fotos aéreas da região, a ocupação do trecho foi mais intensificada a partir dos anos 1970. Em 1957, é possível identificar faixas de areia livres, com poucas edificações na faixa da orla. Havia uma concentração de construções junto à

cabeceira do Rio Maruim e outras edificações esparsas ao longo da orla. Já no registro de 1978 (Figura 22) a ocupação da orla já apresentava alta densidade. Duas faixas de praia que existiam em 1978 sofreram intervenções e hoje são áreas de mangue e marisma, conforme apontamento da Fundação Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável. Outras faixas, antes livres e contínuas, foram obstruídas e hoje estão fragmentadas e sem acesso livre.

Figura 22 - Faixas de praia trecho 1 da orla em 1978



Fonte: Adaptado de SDE/SC pelo autor (2020).

Como se pode observar nas Figuras 23, 24 e 25, das 17 faixas de praia do trecho 1, 12 não possuem acesso livre, estando em desacordo com o que estabelece o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro e o Plano Diretor de São José. As obstruções são caracterizadas por obstáculos de ordem natural, como a presença de costões, ou por intervenções que impossibilitam o acesso às faixas de praia, como muros e edificações construídos ao longo da orla.

Figura 23 - Praias privadas do trecho 1



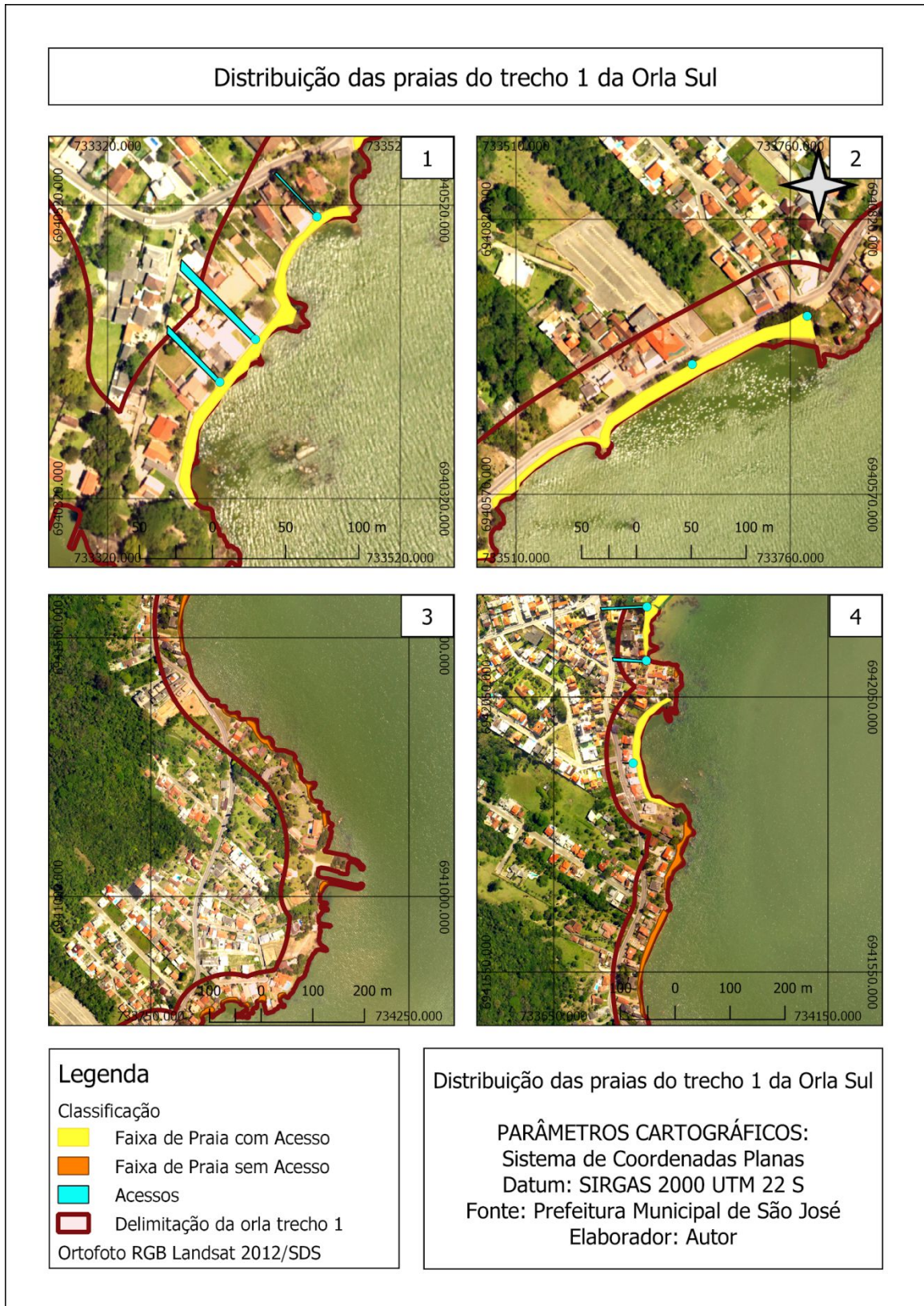
Fonte: O autor (2020).

Figura 24 - Faixas de praia trecho 1 da orla em 2012



Fonte: Elaborado pelo autor (2020).

Figura 25 - Distribuição das praias do trecho 1



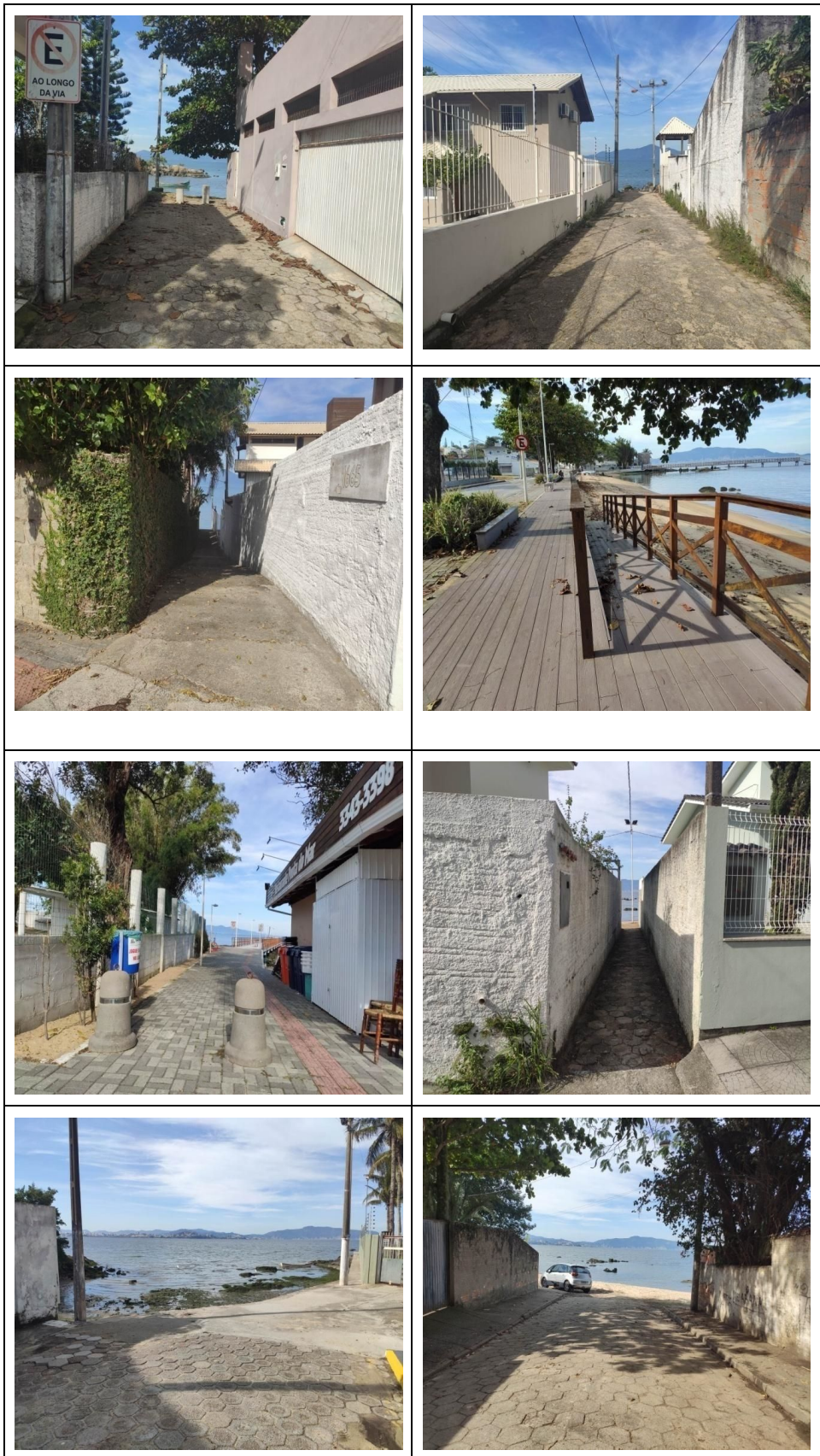
Fonte: Elaborado pelo autor (2020).

Muitos dos acessos às praias (Figura 26), por serem estreitos e entre as edificações, são difíceis de encontrar. Dos oito acessos do trecho, dois não atendem a largura mínima de 4 metros exigida no artigo 134 do Plano Diretor, com largura de aproximadamente 1m cada acesso.

Ao longo do trecho, também não foram identificadas placas e outros dispositivos que indicassem as áreas de praia, apontando que a orla não exerce valor paisagístico no trecho.

No geral, seja pela falta de infraestrutura ou pelo difícil acesso às faixas de praia, a orla do trecho não é utilizada como um atrativo local. A exceção desta realidade é a praia da Guararema, única praia com denominação oficial da cidade e que é apontada como atrativo turístico de São José.

Figura 26 - Acessos às faixas de praia do trecho 1



Fonte: O autor (2020).

5.1.4 Praia da Guararema

Com aproximadamente 350 metros de extensão de faixa de areia, a Praia da Guararema (Figura 27) é a principal praia da cidade. Apesar da infraestrutura do local ser bastante precária e as águas serem poluídas, a praia é a que tem maior poder atrativo de uso para o lazer. A ocupação dos lotes junto à praia é composta por residências, restaurantes de frutos do mar, bares e casas de festas.

Figura 27 - Praia da Guararema



Fonte: O autor (2020).

No ano de 2016, a Prefeitura realizou a revitalização da praia da Guararema. Nela, foram alargadas as calçadas, foi instalada uma academia ao ar livre, um deck com mobiliário urbano e um trapiche construído para receber embarcações de pequeno e médio porte, principalmente dos pescadores locais.

Apesar dessas melhorias, percebe-se que a infraestrutura ainda é insuficiente para a valorização do local. Não há estacionamento público ao longo da Rua Assis Brasil, sendo que os frequentadores do local são obrigados a utilizar estacionamentos privados que se beneficiam com a realidade local.

O projeto da revitalização também não adotou nenhuma medida de remoção de edificações irregulares próximas à praia, que foram construídas sobre costões rochosos na área de praia, como mostrado na Figura 38.

Figura 28 - Edificação irregular junto à Praia da Guararema



Fonte: O autor (2020).

Não obstante de existirem placas de sinalização de balneabilidade imprópria (Figura 31), observa-se que nessa praia, existem vários barcos de pesca, que saem do local para pescar na baía, bem como, pessoas tomando banho pela praia.

A balneabilidade das águas da praia da Guararema é classificada pela antiga Fundação do Meio Ambiente - FATMA, hoje Instituto do Meio Ambiente de Santa Catarina - IMA como imprópria para banho.

A rede de esgotos instalada na Rua Assis Brasil em 2019, ainda não foi ativada pela concessionária responsável. Assim, muitas ligações clandestinas das edificações locais ainda são ligadas às redes pluviais ou diretamente lançadas ao mar, contribuindo para a poluição das águas da Praia da Guararema. (Figura 29).

Figura 29 – Balneabilidade da Praia da Guararema



Fonte: O autor (2020).

Defronte à praia, pode ser avistada a Ilha da Casca, como mostra a Figura 30. Um local com potencial turístico, atualmente a ilha está sob posse de particular, com concessão da SPU. Nela, estão construídas duas edificações, uma para abrigo de embarcações e a outra, uma casa para uso esporádico dos proprietários.

Figura 30 - Ilha da Casca



Fonte: O autor (2020).

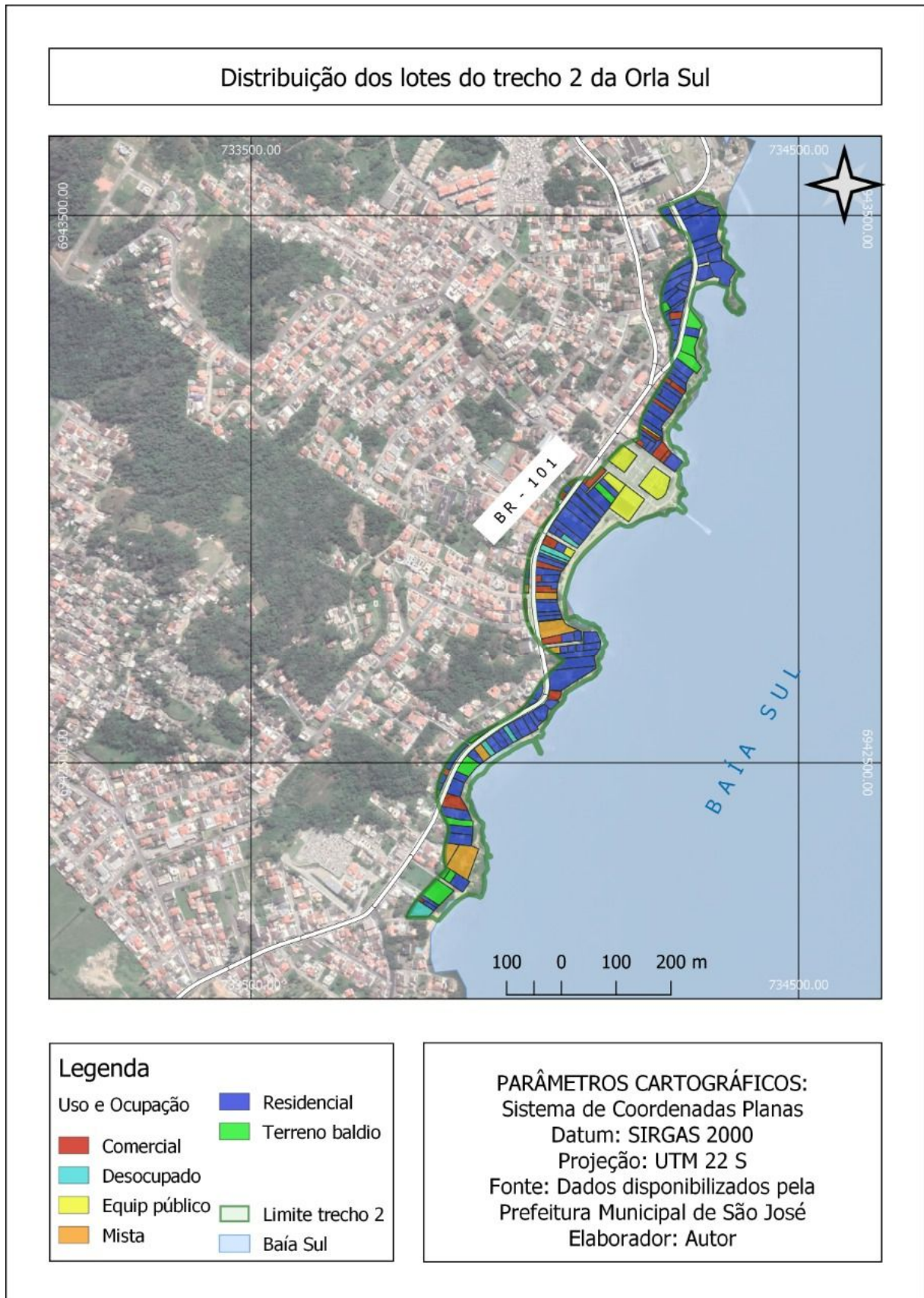
No ano de 2018, foi aprovada a Lei municipal nº5.707/2018, onde foi incluído o Festival da Ponte de Baixo no calendário oficial do município. Celebrado anualmente no último domingo do mês de novembro, o evento foi criado para incentivar a movimentação do uso da região da Ponta de Baixo, promovendo atividades esportivas, náuticas e culturais, como a divulgação dos trabalhos da Escola de Oleiros, que está localizada no bairro. O Festival também pretende reforçar o desenvolvimento da via gastronômica na Praia da Guararema, valorizando o espaço local.

Considerando a deficiência do bairro na oferta de equipamentos públicos, a praia da Guararema se mostra essencial para o desenvolvimento local, razão pela qual investimentos e melhorias trariam uma maior valorização do espaço local.

5.2 ANÁLISE DO TRECHO 2 DA ORLA

O segundo trecho da orla (Figura 31) possui 2,73 km de comprimento junto ao mar e compreende 175 lotes dentro do limite da orla, sendo 154 lotes ocupados e 21 de terrenos baldios.

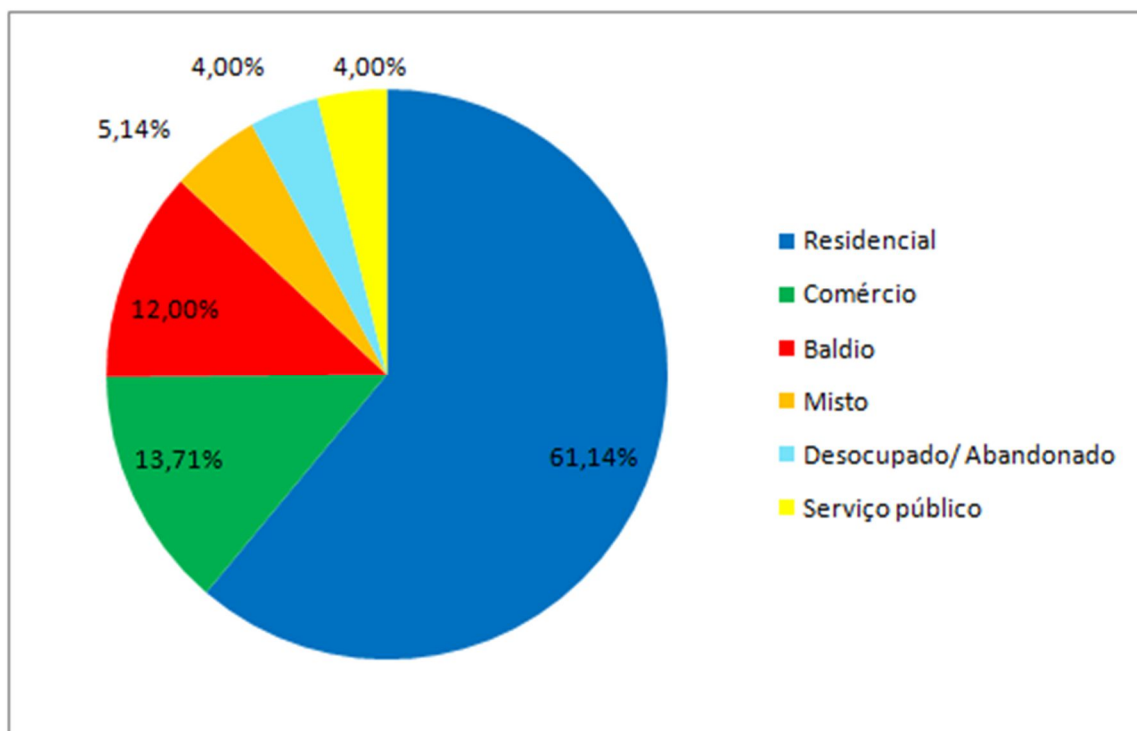
Figura 31 - Distribuição dos usos dos lotes do trecho 2



Fonte: Elaborado pelo autor (2020).

Quanto ao uso, a predominância dos lotes é de uso residencial, com 61,14% (107 lotes). Por sua vez, 13,71% dos lotes são de uso comercial (24 lotes) e 5,14% de uso misto - comercial e residencial (09 lotes). A área também possui 07 lotes (4%) com edificações desocupadas e/ou abandonadas e uma grande concentração de serviços públicos, com 07 unidades administrativas.

Figura 32 - Uso e Ocupação dos lotes do trecho 2 da orla sul

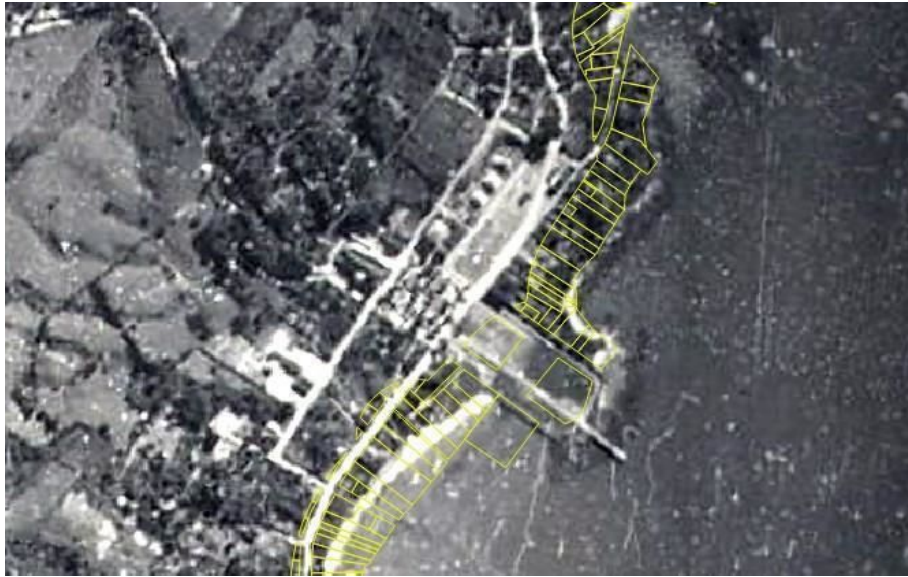


Fonte: Elaborado pelo autor (2020).

A área que compreende o bairro Centro Histórico foi a primeira de São José a ser ocupada pelos açorianos, por volta de 1750. Apesar da descaracterização colonial ao longo dos anos, muitas edificações apresentam, ainda hoje, arquitetura e características daquela época, como as casas e sobrados geminados, dispostos ao longo da praça e da matriz. Muitos destes imóveis, localizados na orla, são tombados pelo patrimônio histórico e são ocupados por repartições públicas, comércio e de uso residencial.

A Figura 33 apresenta a aerofoto de 1938, onde se percebe a igreja matriz, a praça central de frente para o mar com o trapiche para o transporte marítimo da época e edificações, onde algumas delas permanecem construídas até os dias atuais.

Figura 33 - Região do Centro Histórico em 1938



Fonte: Adaptado de SDE/SC pelo autor (2020).

A Figura 34, correspondente a delimitação da área do trecho 2 da orla no ano de 1978, mostra

Figura 34 - Trecho 2 da orla em 1978



Fonte: Adaptado de SDE/SC pelo autor (2020).

O Centro Histórico começa a perder sua identidade açoriana a partir dos anos 1970. Com a construção do prédio da sede da Prefeitura, atual sede da Câmara de Vereadores (Figura 35) em frente à praça, a região foi perdendo sua conexão com o mar. Além de ter sua fachada principal voltada para a praça, ignorando a presença da orla, a arquitetura do prédio não respeitava as características açorianas das edificações vizinhas.

Figura 35 - Prédio da Câmara de Vereadores de São José



Fonte: O autor (2020).

No ano de 1987, ao lado do prédio da Sede da Prefeitura, era inaugurado o Ginásio de Esportes do Centro Histórico (Figura 36), que foi construído em área de aterro da orla. A construção do ginásio, um edifício com arquitetura totalmente fechada, sem qualquer preocupação com a harmonização das construções de traçado açoriano da região e em área onde antes era uma faixa de praia, retrata o descaso do poder público com o desenvolvimento do espaço na época.

Figura 36 - Ginásio de Esportes demolido em 2019



Fonte: Google Street View (2015).

Com a construção do prédio da Prefeitura e do ginásio de esportes, as áreas voltadas para o mar (Figura 37) ficaram esquecidas e, com o tempo, foram sendo utilizadas apenas como estacionamento, não tendo qualquer atrativo para o uso local.

Figura 37 - Fundos do prédio da Câmara de Vereadores



Fonte: Google Street View (2011).

No ano de 2019, a fim de solucionar tais problemas e com a intenção de resgatar o valor da orla da região central, a Prefeitura inaugurou a obra da revitalização da orla neste espaço, iniciada no ano anterior (Figura 38). Para isso, foi feita a demolição do ginásio de esportes e, no local, construiu-se uma praça com quadras de esportes, academia ao ar livre, iluminação e paisagismo novos.

Também foi construído um trapiche de 80 metros de comprimento, no local do antigo trapiche demolido por volta da década de 1950. Nesse trapiche foi feita uma arte, representando uma linha do tempo da história do município. Apesar de não ter havido melhorias na faixa de praia ao lado, como a instalação de quadras de esportes na areia, com a revitalização do espaço no Centro Histórico, percebe-se que a Administração Pública buscou reparar seus erros cometidos no passado, voltando a agregar valor ao espaço da orla.

Figura 38 - Praça e trapiche construídos junto a orla em 2019

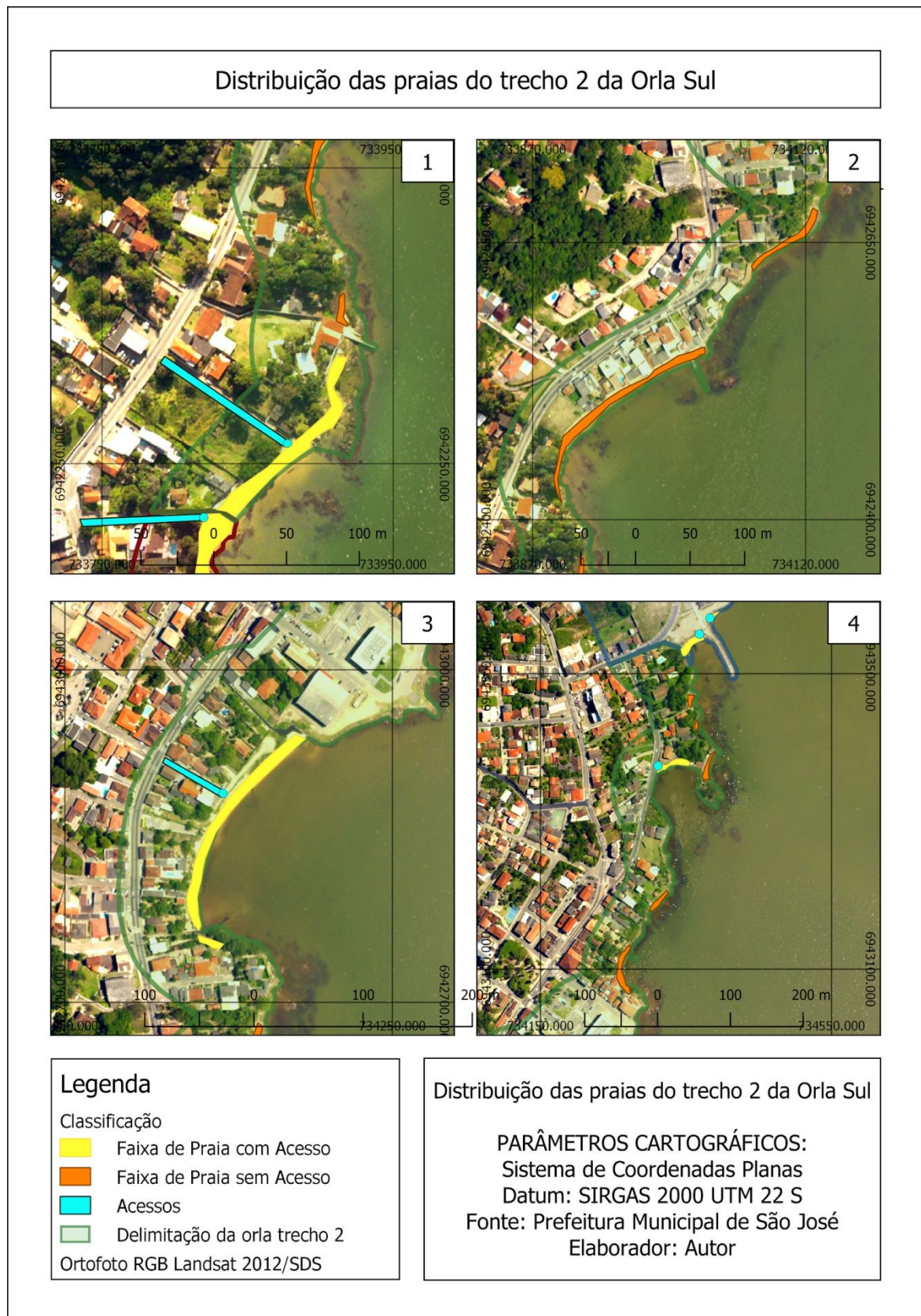


Fonte: O autor (2020).

5.2.1 Faixas de praia do trecho 2

Foram identificadas 11 faixas de praia no trecho 2 e sem denominação oficial, sendo que a maioria delas são de pequenas extensões. A maior delas, com aproximadamente 207 metros, não possui acesso livre, como pode ser visto na Figura 39.

Figura 39 - Distribuição das praias do trecho 2



Fonte: Elaborado pelo autor (2020).

O trecho 2 não apresenta nenhuma faixa de praia com infraestrutura adequada (Figura 40) que incentive o uso destes espaços. Acessos inadequados, tubulação de drenagem pluvial

desaguando diretamente na faixa de areia, além de edificações e rampas de acesso náutico privadas que provocam a descontinuidade das faixas de areia foram os problemas mais encontrados *in loco*. Os usos das faixas de praia deste trecho estão voltados para a pesca e o lazer dos moradores locais, onde a orla não exerce função de atração para o local, o que pode ser visto na Figura 41.

Figura 40 - Faixa de praia privativa com trapiche particular



Fonte: O autor (2020).

Figura 41 - Uso local de faixa de praia para o lazer

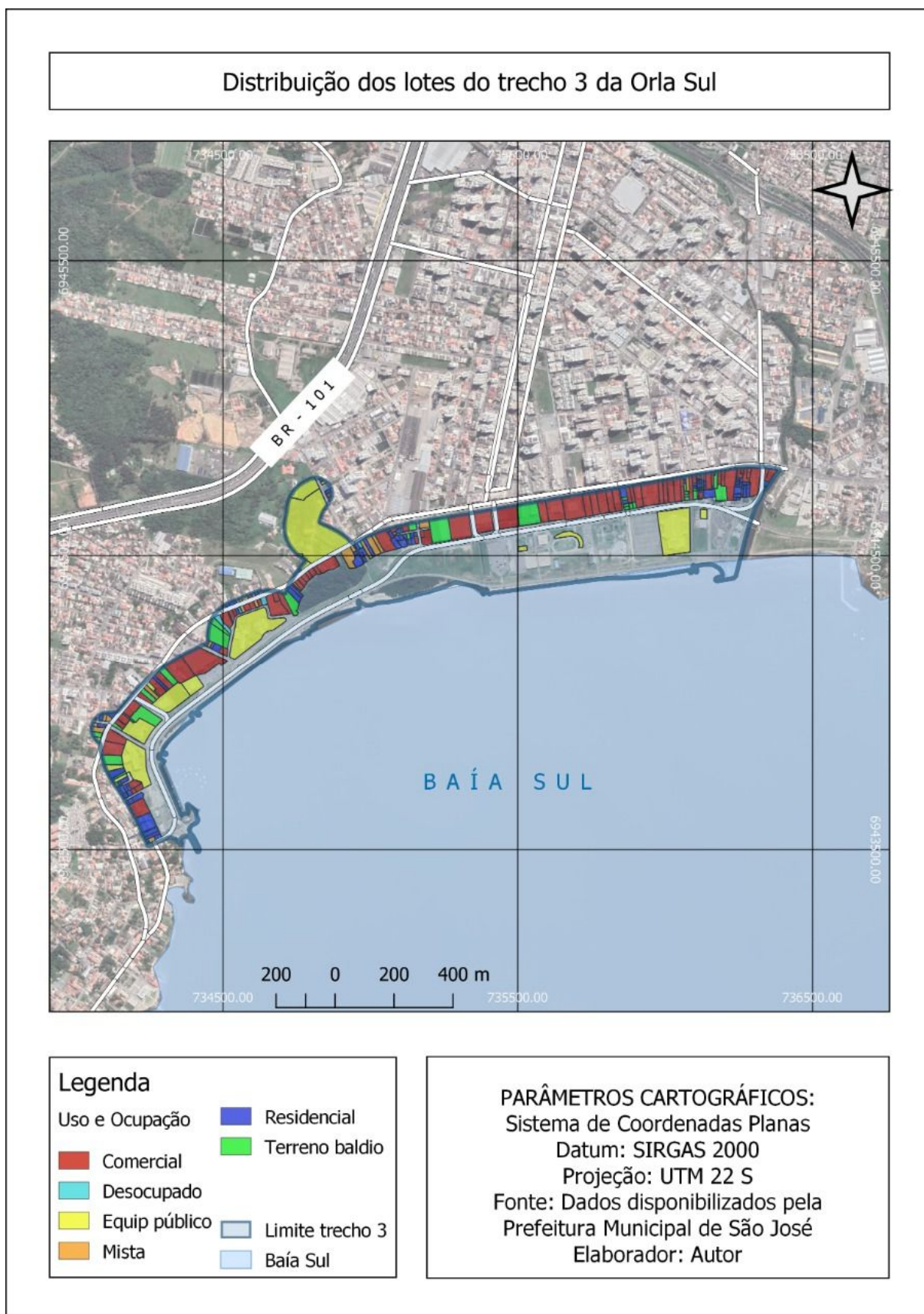


Fonte: O autor (2020).

5.3 ANÁLISE DO TRECHO 3 DA ORLA

O trecho 3 da orla é delimitado pela extensão da Avenida Beira Mar e possui 2,55 km de extensão junto ao mar. Faz divisa com o município de Florianópolis por meio do Rio Araújo e compreende 274 lotes, sendo que 86,86% destes estão edificadas (238 lotes) e 13,14% são terrenos baldios (36 lotes).

Figura 42 - Distribuição dos usos dos lotes do trecho 3

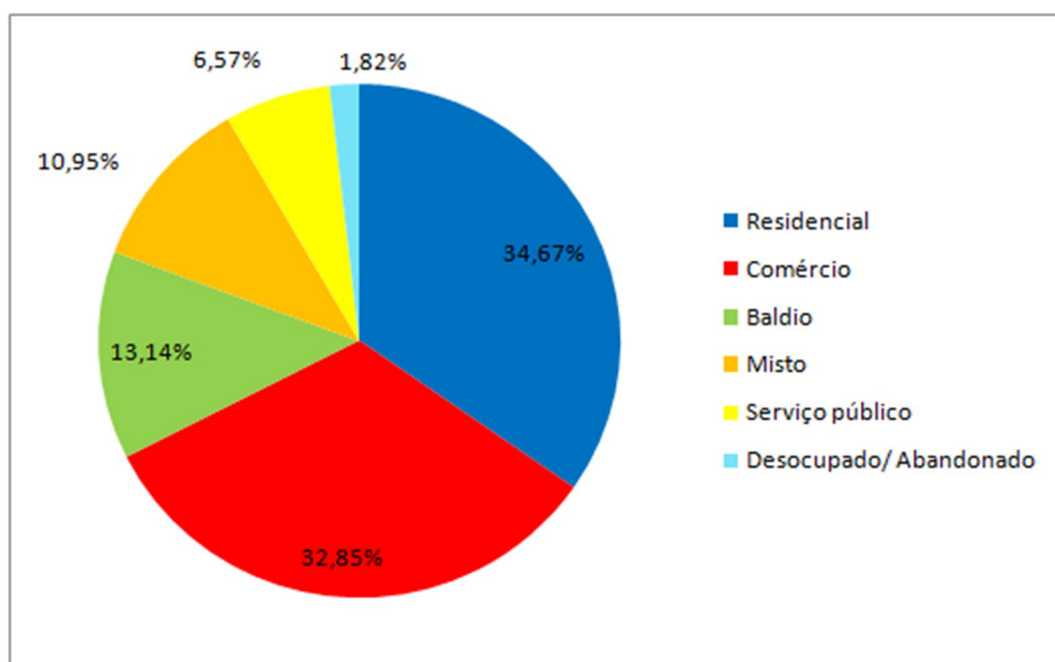


Fonte: Elaborado pelo autor (2020).

Nota-se pelos dados da Figura 43, que a ocupação residencial é a de maior prevalência no trecho, com 34,67% dos lotes, seguida dos lotes comerciais com 32,85% do total de lotes da orla, ainda, 13,14% são terrenos baldios, 10,95% uso misto, 6,75% correspondem à serviços públicos e, apenas, 1,82% lotes desocupados ou abandonados.

Apesar da proximidade dos números, percebe-se que os lotes comerciais são muito mais representativos para o trecho. Os lotes residenciais são, na sua maioria, terrenos pouco dispersos no trecho, com pequenas áreas e edificações antigas, principalmente quando comparados aos lotes comerciais. O comércio do trecho é variado, como hotéis, setor automobilístico, lojas de móveis em geral, dentre outros. Não há comércio voltado à valorização da orla, como restaurantes de frutos do mar ou lojas de equipamentos náuticos.

Figura 43 - Uso e Ocupação dos lotes do trecho 3 da orla sul



Fonte: Elaborado pelo autor (2020).

Quanto às atividades tradicionais do trecho, existem ranchos de pesca (Figura 44) sendo em número de dois, com 10 boxes cada, localizados na Beira Mar, sendo cada box ocupado por dois pescadores, totalizando 40 pescadores que dependem da pesca artesanal e da maricultura como forma de subsistência. Em todo o trecho da orla, estes são os únicos ranchos de pesca legalizados pela Prefeitura. Além da pesca artesanal, no espaço acrescido pelo aterro da Avenida Beira Mar também tem a Olaria Beira Mar de São José, espaço da Administração Pública que incentiva a atividade tradicional local.

Figura 44 - Ranchos de pescadores no trecho 3 da orla

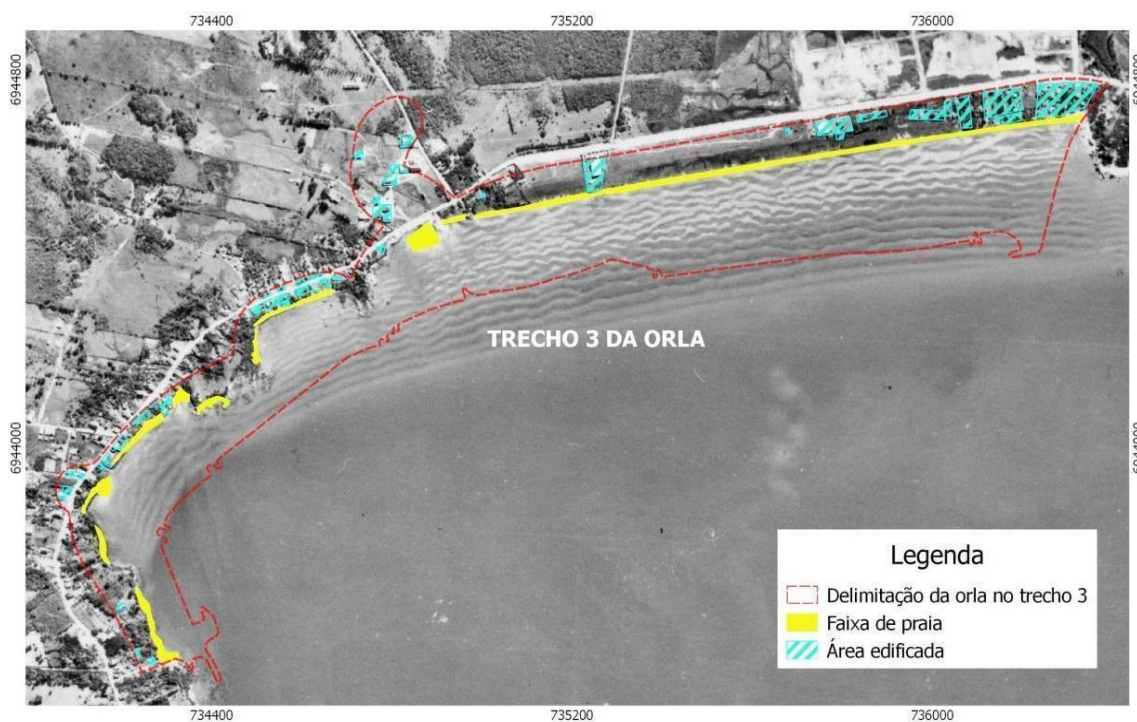


Fonte: O autor (2020).

Após o aterro e a implantação da Avenida Beira Mar, foram edificados diversos equipamentos públicos no solo acrescido. O trecho possui 18 edifícios com serviços públicos, dentre eles o prédio da Prefeitura Municipal, do TRE e do INCRA. Além disso, muitos espaços não edificados, como praças e quadras de esportes, também foram criados desde a implantação do aterro.

Pela análise histórica das ocupações do trecho 3, percebe-se que a orla foi ocupada com mais intensidade a partir da década de 1970. Em 1957 (Figura 45), poucas edificações eram encontradas na região, com uma concentração de pequenas propriedades na região da Praia Comprida e outra próxima à divisa com Florianópolis, às margens do Rio Araújo. Havia uma extensa faixa de praia contínua e não obstruída no trecho pelas edificações da época.

Figura 45 - Delimitação do trecho 3 da orla no ano de 1957



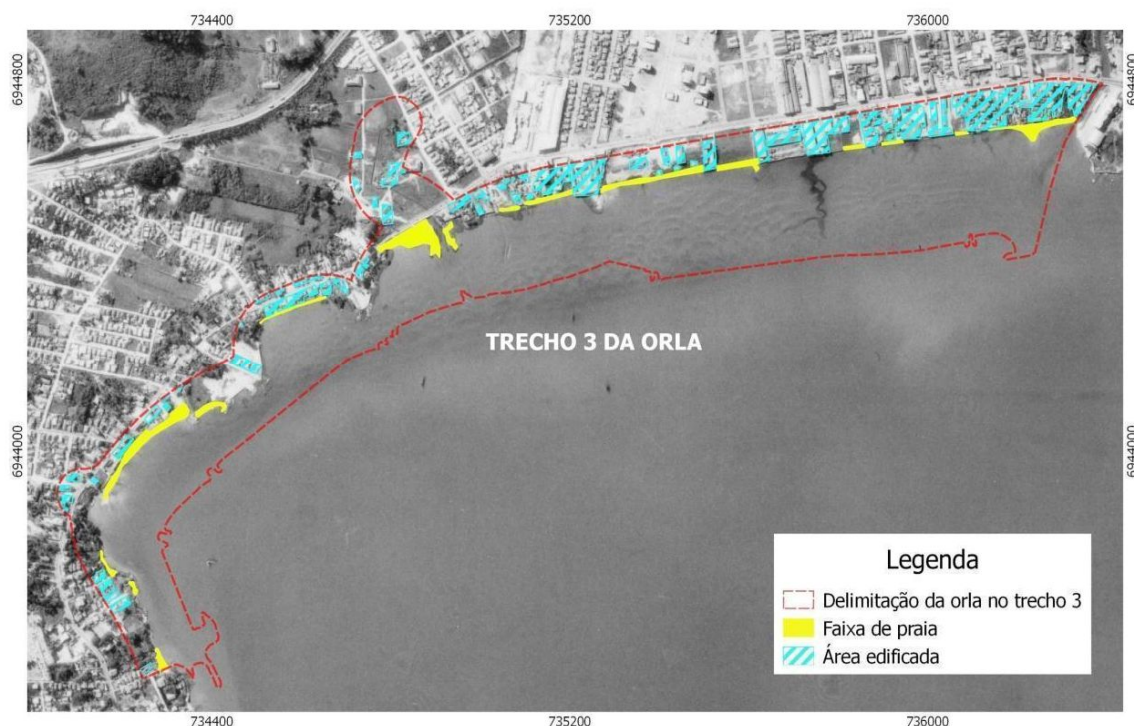
Fonte: Adaptado de SDE/SC pelo autor (2020).

A ocupação do trecho começou a mudar a partir dos anos 1970. Com a implantação dos loteamentos Campinas e Kobrasol, ocorre um adensamento das ocupações na orla. As edificações eram, na sua maioria, voltadas para a via principal, que era chamada até o ano de 1964 de Rua Principal. Atualmente, a via foi segmentada em demais vias denominadas Avenida Presidente Kennedy, Rua Joaquim Vaz e Rua Constâncio Krummel, concentrando grande parte do comércio da região.

Percebe-se, pelo registro de 1978 (Figura 46), o avanço de muitos lotes edificados junto à orla. A faixa de praia, contínua em 1957, sofreu alteração pelas novas edificações e pelos lotes criados, onde muitos deles avançaram sobre a faixa de praia.

Com os imóveis, na sua maioria, voltados para a via principal e de costas para o mar, a orla no trecho 3 foi perdendo sua função no ordenamento do espaço.

Figura 46 - Delimitação do trecho 3 da orla no ano de 1978

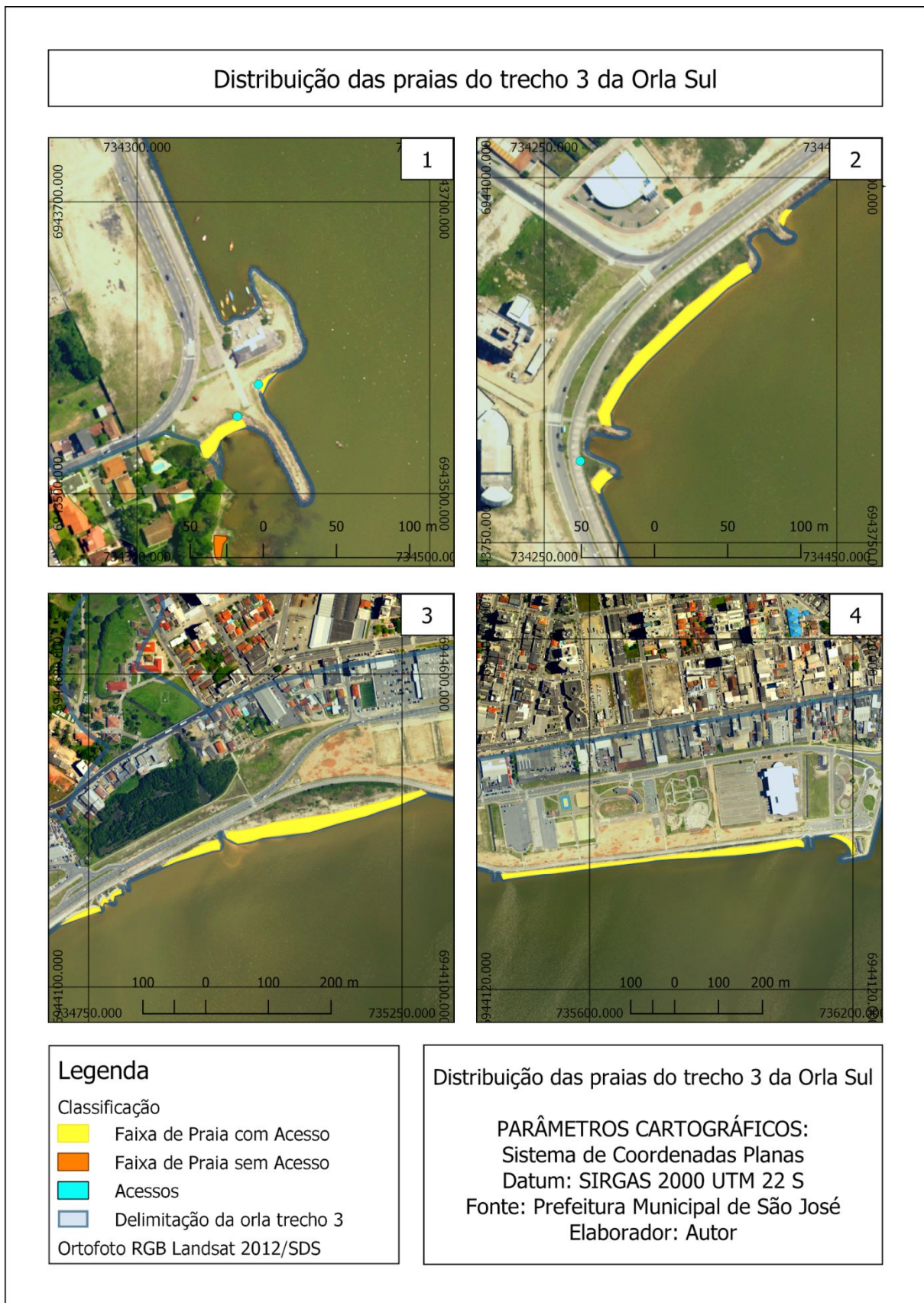


Fonte: Adaptado de SDE/SC pelo autor (2020).

O descaso com a orla do trecho persistiu por décadas. A situação começou a mudar a partir da implantação de um aterro hidráulico, no começo da década de 2000, para a construção da Avenida Beira Mar.

Com as obras do aterro, as antigas faixas de praia foram soterradas. Pela Figura 47, nota-se que atualmente existem 09 faixas de praia no trecho, todas sem denominação oficial, sendo que a maior possui uma extensão de 690 metros. As faixas de praia atuais são desobstruídas. A criação da área acrescida e a implantação da Avenida Beira Mar veem contribuindo para a valorização da orla, alterando o uso e a ocupação do local.

Figura 47 - Distribuição das praias do trecho 3



Fonte: Elaborado pelo autor (2020).

5.3.1 Projeto e Implantação da Avenida Beira Mar

O projeto da Avenida Beira Mar teve seu início através da Lei Municipal nº2263, de 28/05/1991, que autorizava a execução e dispunha sobre o tratamento especial do aterro da Praia Comprida, onde o mesmo visava solucionar problemas de trânsito local, proporcionar uma maior integração entre os bairros e entre os municípios vizinhos, solucionar problemas de espaços públicos, além de retomar a ‘relação com o mar’ (SILVA, 2006).

No ano de 1995 o então prefeito Gervásio José da Silva sancionou a Lei Municipal nº2807, alterando o projeto inicial. Assim, foi acrescentado um novo segmento da via, passando pelos bairros Centro Histórico e Ponta de Baixo. O projeto previa a construção da avenida com 6 faixas de pistas de rolamento, além de infraestrutura e os mais diversos equipamentos urbanos.

Pela Figura 48, percebe-se que as instalações projetadas para a baía sul eram bastante pretensiosas que iriam valorizar o espaço da orla, como a existência de uma orla gastronômica, marina olímpica, estações de transbordo e mercado público.

Porém, diversos fatores fizeram com que este projeto não fosse concluído. Além do Plano Diretor de São José não prever aterros na região, a Associação dos Moradores do Centro Histórico de São José - ACENSÃO, entrou com uma ação popular contra a prefeitura, exigindo a não continuação das obras. Para isso, alegou que a implantação de uma avenida na Beira Mar ameaçaria a preservação do patrimônio histórico, cultural e paisagístico de São José, buscando também os interesses da coletividade, resguardando os bens de uso comum do povo da orla.

Tal ação citava a importância econômica e social dos espaços litorâneos, onde a fachada com o mar deve assumir funções urbanas de lazer, desenvolvimento comercial e turístico e não serem restritos a um ‘banal escoamento de tráfego intermunicipal’.

Mas diversa é a situação quando o aterro programado implica na supressão desnecessária e sacrifício inútil de enseadas e recortes da costa que possuem inegável valor paisagístico, como é o caso do trecho do litoral do Município de São José, situado entre a Praia Comprida e a Ponta de Baixo. A implantação nesse local de uma avenida litorânea, destinada ao tráfego de passagem inter-bairros ou intermunicipal, não está revestida de nenhum interesse justificável do ponto de vista técnico, nem corresponde a uma demanda social fundamentada. (AÇÃO CIVIL PÚBLICA Nº 5009628-82.2015.4.04.7200).

Figura 48 - Projeto previsto da Avenida Beira Mar



Fonte: (Silva, 2006).

A associação também alegou que o sistema viário do Município de São José, dispunha de diferentes alternativas para atender a demanda futura, tais como a Avenida das Torres, a 'Avenida das 'Universidades' e a construção de um desvio da BR 101, que unificaria o território municipal, seccionado pelo leito desta rodovia federal.

Por sua vez, a Prefeitura defendeu a implantação da avenida apontando que os benefícios do projeto seriam além das resoluções de tráfego local:

A implantação do sistema viário da Beira Mar de São José alterará o uso da atual Baía, que é o lançamento clandestino de esgotos e resíduos sólidos, além dos acréscimos de marinha realizados, sem autorização, pelos proprietários lindeiros ao mar. Estas práticas cessarão com o empreendimento, revitalizando um trecho atualmente abandonado e de paisagem contemplada exclusivamente por aqueles que residem às margens da Baía, transformando um bem público em um bem particular. Exemplo concreto disto, é o bloqueio dos acessos à orla marítima em questão, por meio de muros e cercas construídas ilegalmente. O empreendimento democratizará uma parte do Município atualmente proibida, criando espaços adequados e saudáveis sob o aspecto ambiental, transformando a Angra de São José um local agradável e apreciável por toda a comunidade josefense e circunvizinhança. (AÇÃO CIVIL PÚBLICA Nº 5009628-82.2015.4.04.7200, p.276).

Um ponto importante levantado na defesa da Prefeitura contra a associação foi o de apontar que os autores da ação possuíam interesses individuais para a não implantação da avenida pelo Centro Histórico, uma vez que eles eram residentes da orla e, com isso, iriam perder seus acessos exclusivos ao mar, o direito à visão privilegiada e os trapiches particulares.

Como consequência da ação popular, o MPF foi contrário à continuação das obras da Avenida Beira Mar. Com isso, o projeto da avenida ficou limitado aos bairros Campinas, Kobrasol e Praia Comprida e a orla marítima que tange os bairros Centro Histórico e Ponta de Baixo não foi alterada pela construção dos aterros. A ocupação atual da orla no Centro Histórico está apresentada na seção 5.2 deste trabalho.

5.3.2 Implantação e Ocupação da Avenida Beira Mar

Em 2004 a obra da Avenida Beira Mar foi concluída. Pela proibição da extensão do projeto da avenida até o bairro Centro Histórico, muitas das implantações projetadas não foram executadas, como a marina e estações de transbordo. Atualmente a Avenida Beira Mar possui 2,8 km de extensão, que começa no encontro com a Rua Gaspar Neves, Praia Comprida, e segue até a Avenida Governador Ivo Silveira, na divisa com Florianópolis. Ao contrário das 6 faixas projetadas, a avenida possui apenas 3 faixas, todas no sentido norte-sul.

O aterro da Beira Mar, por se tratar de área de acréscido de marinha, é ocupado por prédios de serviço público, além de dispor de infraestrutura e equipamentos urbanos voltados aos serviços públicos e lazer da população. Dentre as repartições públicas instaladas na Beira Mar de São José, pode-se citar a Prefeitura Municipal de São José (Figura 49), o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária - INCRA, a 2ª Vara do Trabalho de São José (TRT 12ª Região) e a Justiça Eleitoral de São José/SC.

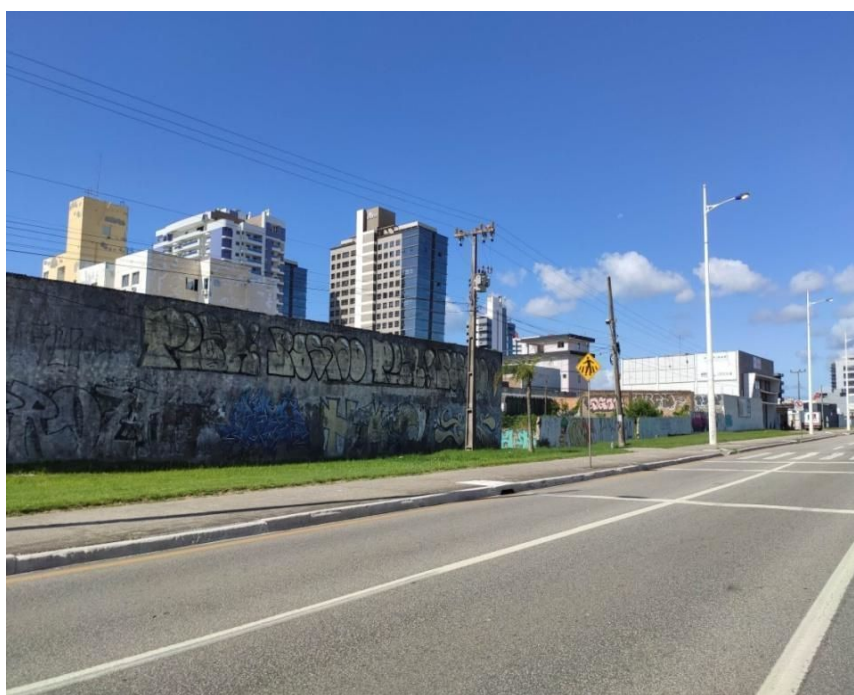
Figura 49 - Prédio da Prefeitura de São José



Fonte: O autor (2020).

Após a implantação da avenida Beira Mar, percebe-se que o uso e ocupação do solo vem se alterando na orla modificada. Por meio da análise das fotos históricas, percebe-se que as edificações tinham suas fachadas voltadas, na sua grande maioria, para a Avenida Presidente Kennedy, ‘de costas’ para o mar (Figura 50). Pode-se estabelecer uma comparação com a situação atual da orla norte do município, onde as edificações, na sua maioria de comércio e serviços, possuem suas fachadas voltadas para a Avenida Leoberto Leal, em Barreiros, logo, ‘de costas para o mar’.

Figura 50 - Lotes com fundos voltados para a Avenida Beira Mar



Fonte: O autor (2020).

Com a implantação da Avenida Beira Mar as edificações existentes passaram a adaptar seus acessos, fazendo novas fachadas para a orla, conforme pode-se constatar pela Figura 51). Salienta-se que as novas construções da orla já têm suas fachadas projetadas para a Beira Mar.

Figura 51 - Edifícios residenciais com fachadas voltadas para a orla sul



Fonte: O autor (2020).

Os espaços do aterro da Beira Mar, também, são bastante utilizados para a prática de esportes e lazer da comunidade. Observa-se pela Figura 57, que há quadras de esportes, pista de skate, ciclovia, faixa de caminhada para pedestres, além de praças e bolsões de estacionamento ao longo da via. Ainda muitas embarcações ancoradas na baía, sinal de revitalização da área. Além disso, a Administração Pública estimula ainda mais o uso dos espaços criados na orla, por meio do programa Beira Mar em Movimento, uma ação da Fundação Municipal de Esporte e Lazer, realizada sempre no último domingo de cada mês, promovendo diversas atividades de convivência e lazer à população (Figura 52).

Figura 52 - Espaço com infraestrutura de lazer junto à Beira Mar



Fonte: O autor (2020).

A ocupação e o uso dos espaços criados por aterros nas orlas são essenciais para que sejam retomadas as relações com o mar afastado. Essa afirmativa pode ser percebida quando se compara os aterros provocados na baía sul de Florianópolis e São José, apesar de suas singularidades. O aterro da baía sul da capital, Figura 53, no final da década de 1990, com a posterior implantação da Rodovia Governador Aderbal Ramos da Silva e a ligação do centro da cidade com o sul da ilha, contribuiu para solucionar o problema da mobilidade da região. Entretanto, quase 20 anos após a implantação do aterro, os espaços dos terrenos acrescidos estão subaproveitados pela Administração Pública, sem a instalação de equipamentos urbanos importantes na área, não agregando valor ao solo criado.

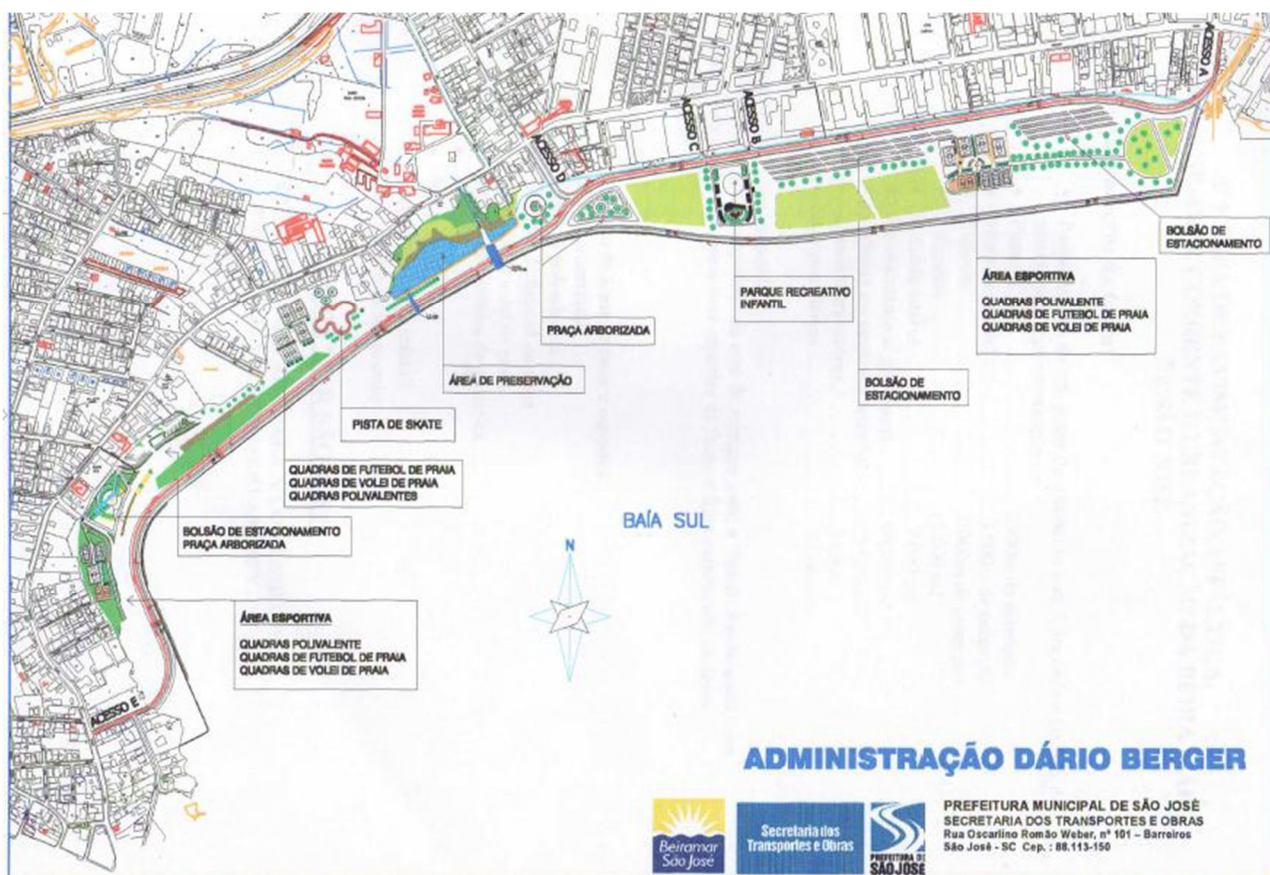
Figura 53 - Evolução da ocupação do aterro da baía sul de Florianópolis



Fonte: Google Maps (2002, 2019).

Em São José, percebe-se que houve, além da melhoria na mobilidade urbana com a Avenida Beira Mar, a instalação de diversos prédios públicos e o investimento em estrutura de lazer nos solos acrescidos, aumentando sua valorização e a especulação imobiliária da região. Desta forma, a Avenida Beira Mar (Figura 54) deve ser identificada como um importante vetor de desenvolvimento para a região, onde sua implantação e sua ocupação vem valorizando o espaço da orla local.

Figura 54 - Projeto com traçado atual da Avenida Beira Mar



Fonte: PMSJ (2000).

5.3.3 Cursos d'água do trecho 3

Foram encontrados 3 cursos d'água naturais no trecho 3, sendo que apenas o Rio Araújo, na divisa com Florianópolis, possui denominação oficial. O curso d'água 1, cuja nascente localiza-se próxima ao Hospital Regional, corre em seção fechada e, pela ausência de dados oficiais, bem como a sua visualização direta, não foi possível delimitá-lo neste estudo. Pelas fotos históricas, também não foi possível identificar quando o curso sofreu as ações antrópicas.

Conforme a Fundação do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável de São José (FMADS) o curso d'água 2 (Figura 55), popularmente conhecido como Córrego do Roçado, drena uma área aproximada de 1,5 km² e suas nascentes estão localizadas nos altos da Rua Elise Marise e Docilício Luz. Em seu trecho final, o rio atravessa a Superintendência local do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, bem como um manguezal. Por se tratar de um curso d'água natural com largura inferior a 10 metros, sua faixa marginal de área de preservação permanente é de 30 metros, conforme o Código Florestal vigente.

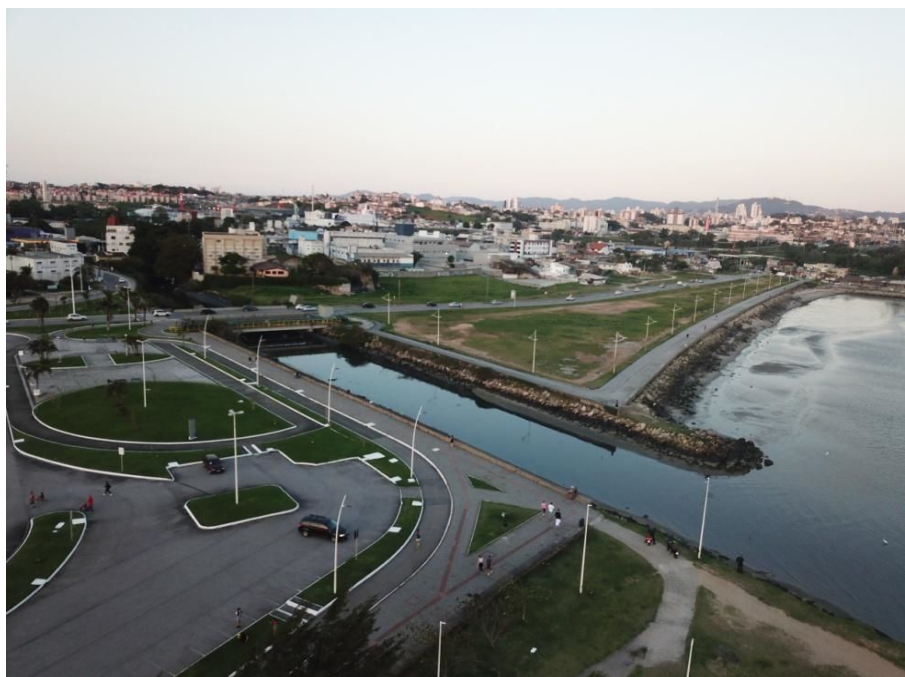
Figura 55 - Curso d'água do trecho 3 sem denominação oficial



Fonte: O autor (2020).

Ainda, segundo a FMADS, o rio Araújo (Figura 56) drena uma área aproximada de 8,36 km², sendo que suas nascentes se localizam entre os loteamentos Altos de São José e Bosque das Mansões. Conforme determina o Código Florestal vigente, por se tratar de um curso d'água natural e com largura maior de 10 metros no trecho, sua faixa marginal de preservação permanente é de 50 metros. Verifica-se, entretanto, que grande parte do seu curso já foi canalizada. Na área de estudo o rio corre parcialmente por leito natural e o restante em leito artificial aberto, resultado do aterro para a implantação da Avenida Beira Mar.

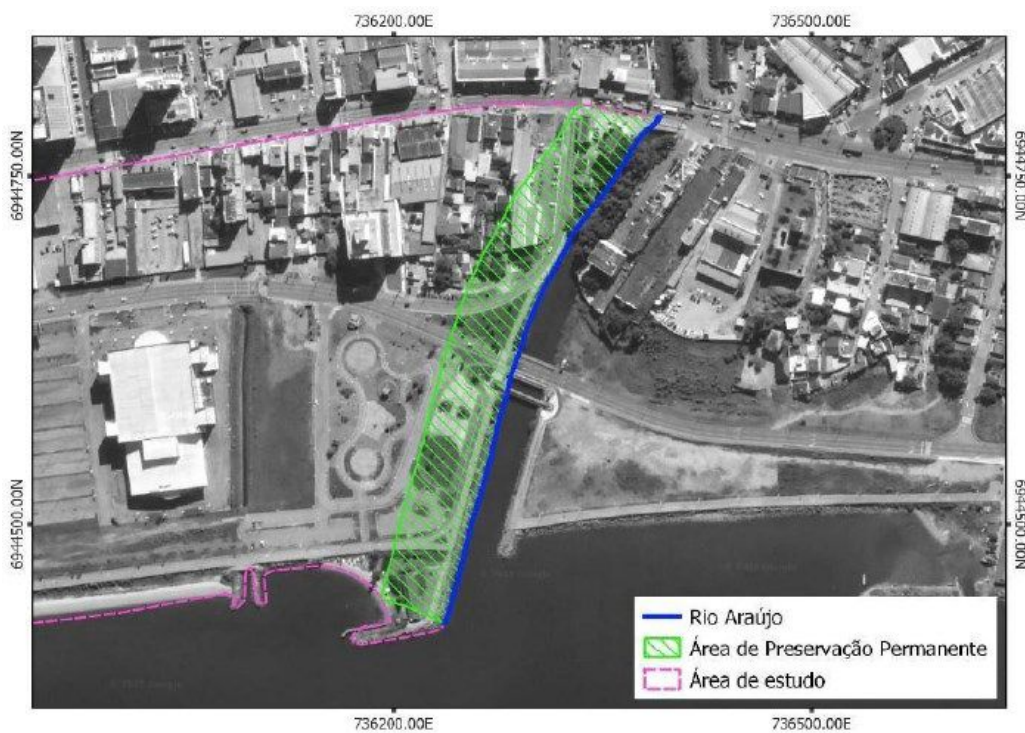
Figura 56 - Rio Araújo



Fonte: O autor (2020).

A proposta do Plano Diretor de 2015 delimita as áreas de APP conforme estão determinadas pelo Código Florestal, o que não acontece com o PD vigente, de 1985. A Figura 57 apresenta a APP delimitada conforme a Área do Rio.

Figura 57 - Rio Araújo e sua respectiva APP, segundo o Código Florestal



Fonte: FMADS (2020).

CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

O planejamento e a gestão dos espaços da zona costeira são essenciais para um desenvolvimento sustentável destes ambientes. Dessa forma, a presente pesquisa teve como objetivo principal realizar uma análise espacial da orla da baía sul de São José/SC, considerando os aspectos ambientais e sociais percebidos pela ocupação deste espaço.

Identificou-se que o processo de ocupação da orla sul de São José está diretamente relacionado com a formação socioespacial da cidade, que se deu com maior intensidade a partir do povoamento da região pelos açorianos, em 1750. Atividades tradicionais dessa origem, como a pesca de subsistência e as olarias, não são mais tão frequentes como eram no passado. A escassez de peixes das águas da baía sul, provocada pela poluição das águas, é resultado da ocupação desordenada da orla.

O transporte marítimo, antes essencial para o comércio e ligação com a capital e o interior do estado, perdeu força no começo do século XX, com os investimentos em infraestrutura e desenvolvimento do transporte rodoviário.

O planejamento urbano mostra-se essencial para a formação e preservação das zonas costeiras. Nesse sentido, os planos diretores foram tendo suas funções modificadas ao longo do tempo. Se antes prevalecia a filosofia do ordenamento territorial, os planos modernos devem ter visão estratégica, aliando um desenvolvimento sustentável em longo prazo para as cidades, elementos essenciais para a preservação e recuperação dos ambientes costeiros inseridos nas áreas urbanas.

O único Plano Diretor de São José é de 1985, o qual apresenta poucos recursos direcionados à preocupação com o desenvolvimento e preservação da orla do município. Apesar de existirem, aproximadamente há 20 anos, projetos para a implementação de um novo PD, São José ainda não conseguiu implementar tal ação. A cidade também carece de um Plano Municipal de Saneamento Básico (há uma proposta em desenvolvimento na atual gestão de 2020), reforçando a ineficácia de São José no que tange garantir o planejamento efetivo da cidade com o seu desenvolvimento sustentável.

A análise das fotos históricas da região, considerando os anos de 1938, 1957, 1978 e de 2020 mostrou que as praias, antes livres de obstáculos e com acessos, sofreram as ações antrópicas, com maior intensidade a partir de 1978, onde as edificações passaram a ser construídas juntas às faixas de praia. O trecho 3 foi onde esta realidade se apresentou com maior intensidade, onde pelo registro histórico de 1978, com a implantação do loteamento Kobrasol, as edificações foram sendo construídas para a via principal (Hoje Avenida Presidente Kennedy), fazendo com que a orla fosse deixada em segundo plano. Muitas praias

se encontram privativas, sem acesso livre, indo na contramão do que estabelece o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro.

A análise do trecho 1 da área de estudo mostrou que o bairro Ponta de Baixo não possui equipamentos urbanos, sendo as faixas de praia os únicos espaços destinados ao lazer na região, apesar da falta de infraestrutura percebida nesses locais. A Praia da Guararema, única praia da orla sul com denominação oficial, é também a que mais dispõe de infraestrutura para o seu uso, com trapiche, restaurantes e deck para caminhada. Apesar da revitalização da praia realizada pela Prefeitura em 2016, alguns problemas no local persistem, como a balneabilidade das águas impróprias para banho, a falta de estacionamento nas vias próximas à praia, a permanência de edificações construídas em áreas proibidas junto à praia, problemas estes, que diminuem o poder atrativo do local.

O Rio Maruim possui suas margens totalmente edificadas, não tendo acessos livres às suas margens. Além desta privatização, edificações irregulares que avançam sobre as águas e a total poluição ocasionada pela falta de rede de esgoto local, tornam o Rio Maruim um triste cenário do que ocupações desordenadas são capazes de transformar um local que deveria ser preservado.

O Centro Histórico, delimitado pelo trecho 2 da área de estudo, foi o berço da colonização joesfense, com a chegada dos açorianos nesta região. Muitas edificações, com arquitetura açoriana e tombadas pelo patrimônio histórico, são encontradas no local. Entretanto, ao longo dos anos ocorreu uma descaracterização desta origem colonial, onde tem-se a construção do prédio da Prefeitura no ano de 1970 em frente à praça central (atual sede da Câmara de Vereadores). Além de não respeitar as características da arquitetura local, a fachada da edificação ignorou a orla, exemplificando o descaso do poder público com a valorização da orla local. A instalação de outros equipamentos urbanos, como a construção de um ginásio de esportes em área de aterro, contribuiu para esta desvalorização. Em 2019, a Prefeitura inaugurou a revitalização do espaço junto à orla junto à Praça Central, realizando a demolição do ginásio para a construção de uma praça ao ar livre, além da construção de um trapiche e novas melhorias no local.

As faixas de praia do trecho 2 não possuem infraestrutura que incentivem o uso destes locais, com acessos inadequados, edificações e rampas de acesso náutico junto ao mar, provocando a descontinuidade das faixas de praia. o trecho possui uma grande faixa de praia que é privativa, pois não há acesso público. Na região da orla do trecho 2 estava prevista a continuação da Avenida Beira Mar. Todavia, por pressão popular, com a justificativa de uma possível descaracterização da orla local, o projeto de sua implantação não foi adiante.

Conclui-se, entretanto, que a orla não exerce a função social neste trecho, sendo a mesma privilégio para poucos.

Pode-se concluir, pela análise do trecho 3 da área de estudo, que o aterro e a implementação da Avenida Beira Mar no local provocaram grandes transformações nos espaços criados junto à orla. Apesar do conseqüente distanciamento das edificações existentes com o mar, a relação cidade-mar foi beneficiada com o aterro. Se antes as faixas de praia apresentavam os fundos das edificações, voltadas para a Avenida Presidente Kennedy, com implantação de infraestrutura e a ocupação do aterro, através de instalação de equipamentos urbanos, como praças, prédios de repartições públicas, e a oferta de lazer junto à beira mar, fizeram com que a orla local fosse valorizada, transformando-se, assim, num importante vetor local.

Com o Embargo judicial da orla, onde o MPF culpou a Prefeitura, junto da Secretaria de Patrimônio da União, pela omissão ou atuação ineficiente destes órgãos no dever de fiscalizar e preservar a orla sul, nenhuma obra pode ser realizada na faixa compreendida do estudo desde 2017. Desde então, nenhuma decisão foi tomada pelos envolvidos, ocasionando reais prejuízos aos proprietários dos terrenos compreendidos na faixa da orla.

Pode-se concluir, com os resultados da pesquisa apresentados, que os espaços da orla da baía sul de São José não são ocupados de forma efetiva. Além da privatização de faixas de praia, o crescimento desordenado, a falta de infraestrutura local e um planejamento ineficiente por parte da Administração Pública, contribuíram para a degradação da orla sul. Com isso, atividades sustentáveis junto ao mar, que poderiam contribuir para o desenvolvimento local, como o incentivo ao turismo e ao lazer, não são praticadas na cidade. Apesar dos esforços percebidos por parte da Administração Pública, como a implantação de uma praça junto ao Centro Histórico e a revitalização da Praia da Guararema, a orla da baía sul ainda exerce pouca relevância no ordenamento espacial da cidade.

Recomenda-se que novos estudos sejam realizados a fim de que estes sirvam de embasamento para o planejamento e implementação de ações tão necessárias junto à orla sul de São José. Enquanto um novo plano diretor não é implementado no município ou outras diretrizes não são definidas pelo poder público, o futuro destinado à orla sul é incerto.

REFERÊNCIAS

Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil (2020). Disponível em: <<http://www.atlasbrasil.org.br/>>. Acesso em: 10/09/2020.

BRASIL. **Código Civil**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm>. Acesso em: 02/06/2020.

_____. **Código Florestal**. Decreto n.23.793/34. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/D23793.htm>. Acesso em: 02/06/2019.

_____. **Código Florestal**. Lei n.12.651/12. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112651.htm>. Acesso em: 02/06/2019.

_____. **Constituição Federal de 1988**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 04/06/2019.

_____. **Decreto nº5.300/04**. Regulamenta a Lei nº 7.661, de 16 de maio de 1988, que institui o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro - PNGC, dispõe sobre regras de uso e ocupação da zona costeira e estabelece critérios de gestão da orla marítima, e dá outras providências Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2004/Decreto/D5300.htm>. Acesso em: 23/09/2020.

_____. **Decreto-lei nº9.760/1946**. Dispõe sobre os bens imóveis da União e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del9760compilado.htm>. Acesso em: 26/07/2020.

_____. **Estatuto da Cidade**. Lei n10.257/2001. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/LEIS_2001/L10257.htm>. Acesso em: 04/02/2020.

_____. **Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro**. Lei n.7.661/1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L7661.htm>. Acesso em: 10/06/2020.

CAMPOS, Nazareno J. de. **São José-SC: Faces do Rural no Transcorrer Histórico**. In: BRANDT, Marlon; CANCELIER, Janete. (Org.). O Espaço Rural de Santa Catarina: novos estudos. Florianópolis: Editora da UFSC, 2013.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A (re)produção do espaço urbano**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1994.

CARVALHO, Vitor C. **A Zona Costeira Brasileira: Subsídios Para Uma Avaliação Ambiental**. Brasília, DF: Ministério do Meio Ambiente e da Amazônia Legal, Secretaria de Coordenação de Assuntos de Meio Ambiente, 1994.

CERVO, A. L.; BERVIAN, P. A.; SILVA, R. da. **Metodologia científica**. 6. ed. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2007.

CRETELLA JUNIOR, José. **Bens públicos**. 2ªed. São Paulo: LEUD, 1975. 486 p.

FARIAS, Vilson Francisco de. **São José: 256 anos em busca de raízes**. São José: Ed. do autor, 2006.

IBGE. **Atlas geográfico das zonas costeiras e oceânicas do Brasil**. Rio de Janeiro : IBGE, 2011.

IBGE. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**. Portal virtual. Disponível em: <<https://ibge.gov.br/>>. Acesso em: 07/06/2020.

GERLACH, Gilberto, e MACHADO, Osni. **São José da terra firme**. Clube de Cinema Nossa Senhora do Desterro, 2007.

GIL, A.C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. São Paulo: Atlas, 1991.

GODOY, A. S. **Introdução à pesquisa qualitativa e suas possibilidades**. In: Revista de Administração de Empresas - RAE, v.35, n.2, mar./abr., 1995, p.57-63.

GÜELL, José Miguel Fernández. *Planificación estratégica de ciudades: crisis y validez*. Barcelona: Red de Procesos Estratégicos Locales 2007.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Metodologia do trabalho científico: procedimentos básicos, pesquisa bibliográfica, projeto e relatório, publicações e trabalhos científicos**. São Paulo: Atlas, 1991.

LARANJEIRA, Débora; REICHERT, Luiza Maria; SILVA, Daiana Rech da. Avaliação de Impacto Ambiental no bioma Mata Atlântica. 10º Simpósio Internacional de Qualidade da Água. Disponível em:

<http://www.abes-rs.uni5.net/centraldeeventos/_arqTrabalhos/trab_2016091912513600000702.pdf>. Acesso em: 02/10/2020.

MENDONÇA, Jupira Gomes; COSTA, Heloisa Soares de Moura. **Estado e Capital imobiliário: convergências atuais na produção do espaço urbano brasileiro**. Belo Horizonte: Com Arte, 2011.

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE (MMA). **Macrodiagnóstico da Zona Costeira e Marinha do Brasil**. Brasília: MMA, 2008.

_____. Secretaria de Extrativismo e Desenvolvimento Rural Sustentável & Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, Secretaria do Patrimônio da União - Secretaria do Patrimônio da União (SPU). **Projeto Orla. Fundamentos para gestão integrada**. Brasília, 2006.

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO. **Terrenos de Marinha. Pec nº39-A**. (2016). Disponível em:

<<http://www.planejamento.gov.br/apresentacoes/2016/terrenos-de-marinha-spu-apresentacao-comissao.pdf>>. Acesso em: 22/11/2019.

MORAES, Antonio Carlos Robert. **Contribuições para a gestão da zona costeira do Brasil: elementos para uma geografia do litoral brasileiro**. São Paulo: Annablume, 1999.

PELUSO JÚNIOR, Victor Antônio. **Estudos de geografia urbana de Santa Catarina**. Florianópolis: Ed. UFSC: Secretaria De Estado Da Cultura E Do Esporte (1991).

PINTO, Adelina Cristina. **O Projeto Orla no Litoral do Estado de Santa Catarina**. (dissertação). Programa de Pós-Graduação em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Socioambiental. UDESC. Florianópolis, 2014.

QUINTO JR, Luiz de Pinedo. **A contribuição da cultura técnica do planejamento urbano no Brasil numa perspectiva comparada com a gênese da gestão urbana na Europa**. In: PEREIRA, Elson Manoel. **Planejamento Urbano no Brasil**. Chapecó: Argos, 2008.

REGO NETO, Candido Bordeaux et al. **A integração de geoindicadores e reparcelamento do solo na gestão ambiental urbana**. 2003.

SÃO JOSÉ. Lei n.1.605/85. **Plano Diretor - Zoneamento de uso e ocupação do território do Município de São José/SC**. São José, 1985.

SAULE JÚNIOR, NELSON. **Manual de regularização fundiária em terras da União**. São Paulo: Instituto Pólis; Brasília: Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, 2006.
SILVA, C. A. M. da; MODESTO, F. **Cidades em zonas costeiras brasileiras: rumo à resiliência?** VI Encontro Nacional da Anppas. Belém, 2011.

SILVA, Tatiana Cristina da. **Centro Histórico de São José (SC): Patrimônio e memória urbana**. (dissertação). Programa de Pós-Graduação em Geografia UFSC. Florianópolis, 2006.

SIMAS, D. **Dinâmica Socioespacial do município de São José: uma abordagem geográfica** (dissertação). Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFSC. Florianópolis, 2016.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

STROHAECKER, T.M. **Macrodiagnóstico da Zona Costeira e Marinha do Brasil** – Brasília: MMA, 2008. Disponível em:

<http://www.mma.gov.br/images/arquivo/80247/Macrodiagnostico/3.SPMacrodiagnostico%20Dinamica%20Populacional_p59-74.PDF>. Acesso em: 10/05/2020.

SUGAI, Maria Inês. **Segregação Silenciosa: Investimentos Públicos e Distribuição Socioespacial na Área Conurbada de Florianópolis** (tese). Programa de Pós-Graduação em Arquitetura da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2002.

SUGAI, Maria Inês. **Segregação Silenciosa: Investimentos Públicos e dinâmica socioespacial na área conurbada de Florianópolis (1970-2000)**. Florianópolis: Editora UFSC, 2015.

VERGARA, S. C. **Projetos e relatórios de pesquisa em administração**. 3. ed. São Paulo: Atlas, 2000.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço Intra-Urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel – Fapesp – Lincoln Institute, 2001.

XAVIER, R. **O Gerenciamento Costeiro no Brasil e a Cooperação Internacional**. Brasília: IPRI, 1994.

YIN, R. K; GRASSI, D. (Trad.). **Estudo de caso: planejamento e métodos**. 2 ed. Porto Alegre: Bookman, 2001.

ANEXO B – MAPA DE ÁREA DE ESPECIAL INTERESSE AMBIENTAL (PPDPSJ 2017)

