





TODOS OS DIREITOS RESERVADOS AOS AUTORES E AO
IPUF INSTITUTO DE PLANEJAMENTO URBANO DE FLORIANÓPOLIS



TODOS OS DIREITOS RESERVADOS AOS AUTORES E AO
IPUF - INSTITUTO DE PLANEJAMENTO URBANO DE FLORIANÓPOLIS

Plano Diretor de Florianópolis

Resenha Histórica

José Rodrigues da Rocha
Amílton Vergara de Souza

O planejamento urbano de Florianópolis teve três períodos históricos importantes, iniciando no ano de 1952, na administração do Prefeito Paulo Fontes, com a elaboração do Código Municipal de Florianópolis, tendo nova intervenção em 1969, na administração do Prefeito Acácio Garibaldi, com a elaboração do Plano de Desenvolvimento Integrado da Região da Grande Florianópolis, e consolidou-se em 1977, na administração do Prefeito Esperidião Amin, com a criação do IPUF, instituindo um processo contínuo de planejamento até os dias atuais.

O conhecimento de cada um desses planos e seus períodos de abrangência é importante para compreensão do nível de desenvolvimento alcançado por Florianópolis, considerado atualmente um dos municípios brasileiros de melhor qualidade de vida. Na relação que se segue foram indicadas apenas as datas de conclusão dos Planos, em vista de que muitos levaram mais de 6 anos em elaboração, devido as reorientações das diversas gestões que atravessaram.

I - Período Anterior ao IPUF (de 1952 a 1977)

1 - Código Municipal de Florianópolis (1955): Elaborado pelos urbanistas Evaldo Paiva, Edgar Gräef e Demétrio Ribeiro, foi o primeiro Plano Diretor de Florianópolis, tendo sido aprovado pela Câmara Municipal de Vereadores pela Lei Municipal N.º 246/55. Esta Lei colocou o Município dentre os primeiros do Brasil a regulamentar o uso e ocupação do solo através de normas urbanísticas, edificações, de posturas, de publicidade, de usos e costumes, caracterizando-se como um verdadeiro código de gestão pública municipal; Dentre as mais importantes propostas daquele Plano Diretor destacavam-se:

Porto na orla norte continental, atual bairro do Balneário, junto ao qual se desenvolveria um setor Comercial/Industrial, interligado à área Insular por via férrea através da ponte Hercílio Luz; Universidade Federal na localidade da Prainha, onde hoje se localiza o complexo da Assembléia Legislativa, Fórum e Tribunal de Justiça do Estado; Estádio Municipal, no atual espaço ocupado pelo Instituto Estadual de Educação; nenhuma dessas proposições alcançou êxito, caso contrário teríamos uma cidade com uma fisionomia urbana bem distinta da atual.

2. Plano de Desenvolvimento Integrado da Região da Grande Florianópolis (1969): Concluído em 1969 pelo Escritório Catarinense de Planejamento ESPLAN coordenado pelo Arquiteto Luiz Felipe da Gama Lobo D'Eça, este plano foi elaborado com uma visão de planejamento metropolitano e grandioso da Capital, visando contrapor-se à polarização exercida por Porto Alegre e Curitiba. Embora contivesse uma série de diretrizes sobre a ordenação espacial da região da Grande Florianópolis, tais medidas não foram instituídas por Lei Estadual ou Municipal. Dentre as principais, destacavam-se:

Implantação de uma rede viária hierarquizada em toda a região conurbada; criação de um novo centro urbano para Florianópolis, através da urbanização de alta densidade e gabarito elevado no Aterro da Baía Sul, atual Parque Metropolitano Dias Velho; criação de um Setor Oceânico Turístico na costa leste da Ilha, com urbanização de alta densidade, elevados gabaritos, e vias parques, incluindo um canal de



navegação entre a Lagoa da Conceição e a Baía Sul; Aterro do Saco dos Limões para implantação da Via Expressa Sul e implantação de estruturas urbanas de alta densidade e elevado gabarito; estruturação de setores industriais ao longo da BR-101, na área continental nos municípios de São José, Palhoça e Biguaçu; declaração de interesse turístico de todos os balneários da costa leste da Ilha; incentivo a hotéis de alta categoria em pontos estratégicos da orla; o adensamento habitacional condicionado à implantação de infra-estrutura de saneamento básico completa.

3. Plano Diretor de Florianópolis (1976): Plano Piloto elaborado pelo ESPLAN e aprovado pela Câmara Municipal de Vereadores pela Lei Municipal N.º 1440/76, consubstanciando as diretrizes do plano metropolitano ao nível municipal; As principais propostas formuladas neste Plano Diretor de 1976 foram:

Criação de um Órgão Municipal de Planejamento, para implementar e gerir permanentemente o processo de planejamento no



Proposta dos Planos Diretores de São José, Palhoça e Biguaçu 1980

Município de Florianópolis, tendo dado origem ao IPUF, criado pela lei 1494/77; estruturação Urbana da Capital como pólo da Região Metropolitana, sede da administração pública estadual e principal centro de negócios, serviços e turismo do Estado, através de um significativo adensamento habitacional de classe média e alta nas áreas centrais Insular e Continental, e da caracterização dos municípios continentais como centros de apoio a Capital, concentrando indústrias e populações trabalhadoras. Novo Centro Urbano de alta densidade no Aterro da Baía Sul, o resultado mais acentuado desta proposta foi o incremento de edifícios comerciais e residenciais de 12 pavimentos com elevados índices urbanísticos, que levaram paulatina e progressivamente à descaracterização do perfil do Centro Histórico de Florianópolis; estruturação de uma rede de vias hierarquizadas (arteriais, principais e coletoras), para dar a capital uma nova configuração urbana de Metrôpole. Fortemente marcada pelos aterros da Baía Sul, Baía Norte e Saco dos Limões, essa estrutura incluía as Pontes Colombo Sales e Pedro Ivo, a Via Expressa de ligação da BR-101 à Costa Leste, as Avenidas Beira-mar Norte e Sul, e um anel de Rodovias Estaduais (SC-401, SC-402, SC-403, SC-404, SC-405 e SC-406) contornando toda a Ilha.

4. Diretrizes de Uso do Solo para o Aglomerado Urbano de Florianópolis (1976): Elaborado através do Convênio IPEA/CNDU/Estado de SC/AUF, com o objetivo de estabelecer um modelo de uso do solo para o conjunto dos oito municípios do AUF. Trabalho elaborado antes da fundação do IPUF, pela equipe técnica do Plano Diretor da Secretaria de Obras, e que norteou as atividades do futuro Instituto por muitos anos. As principais diretrizes definidas nesse trabalho foram:

Desenvolver um modelo de ocupação do solo no AUF em que se destaque a preservação da qualidade ambiental. Assegurar um processo de planejamento contínuo, realizando avaliações, pesquisas e proposições. Manter preponderantemente soluções que visem à melhoria da qualidade de vida urbana.

II - Período IPUF (a partir de 1977)

O Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis IPUF - foi criado em 1977 pelo Prefeito Esperidião Amin Helou Filho, e instituído

pela Lei Municipal N.º 1494/77, dando início a um processo permanente de planejamento urbano no Município, e por convênio, com os 8 municípios do Aglomerado Urbano de Florianópolis - AUF (Florianópolis, São José, Palhoça, Biguaçu, Gov. Celso Ramos, Antônio Carlos, Águas Mornas e Santo Amaro da Imperatriz);

5. Planos Diretores de São José, Palhoça e Biguaçu (1980)

Elaborados em convênio com a República Federal da Alemanha, como parte do Convênio CPM/BIRD, com consultores da empresa GTZ. Estes Planos foram feitos dentro de uma visão de planejamento metropolitano, com definição das funções urbanas, de sistema viário, e unificação da legislação de uso do solo em todos os municípios conurbados. As principais diretrizes desses Planos foram:

Tratamento unificado do sistema viário, do uso do solo e da legislação correspondente em todos os Municípios conurbados; criação de uma estrutura legal composta por normas gerais e específicas de longa duração, seguidas por anexos detalhando aspectos de menor permanência, como mapas, tabelas e quadros; utilização de nomenclaturas inovadoras de zoneamento, seguindo diretrizes do Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano CNDU, consagrando expressões que hoje são amplamente utilizadas na linguagem popular como "APP, APL, AVL, ATR"; etc; criação de um espaço urbano contínuo, com subdivisão em bairros por meio do sistema viário básico e de elementos naturais de grande porte; implantação de uma rede de vias hierarquizadas para garantir acessibilidade a todos os locais; transformação dos centros das três cidades em zonas centrais e da quase totalidade das áreas urbanas em zonas residenciais predominantes; criação de um centro regional de comércio e serviços no entorno do cruzamento da BR-101 com o acesso da BR-282; criação de distritos industriais e zonas de serviços pesados em todos os três Municípios, nas proximidades das BR-101 e BR-282; instituição de zonas turísticas na região costeira e de zonas de preservação cultural nos centros históricos dos Municípios. Definição das Áreas de Preservação dos mananciais de abastecimento do AUF, incluindo as bacias de Pilões e Cubatão;

Infelizmente, a maior parte de suas diretrizes não foi implementada por razões políticas vinculadas à uma visão equivocada de autonomia municipal. Todavia, podem atribuir-se a esses Planos a implantação do Shopping Itaguaçu, do bairro Kobrasol, do Hospital



Plano Diretor da Lagoa da Conceição 1985 e 1992

Regional de São José, do Distrito Industrial e a disseminação comercial da cidade de São José.

6. Plano de Desenvolvimento Turístico do AUF (1981) -

Executado em convênio com a República Federal da Alemanha, como parte do Convênio COM/BIRD, contou a participação de consultores da GTZ e de outras entidades estrangeiras. Este Plano propôs uma estratégia de obras, programas e projetos para o desenvolvimento de longo prazo do turismo em todo o AUF, visando quebrar a sazonalidade do turismo de "praia" com equipamentos para o turismo cultural e o eco-turismo.

As diretrizes do Plano de Desenvolvimento Turístico do AUF foram: fortalecer a função turística da região, conduzindo-a de maneira a minimizar seus efeitos prejudiciais e maximizar seus benefícios para a economia e a sociedade local; gerar novos empregos; aumentar a renda intra-regional e fortalecer as finanças do poder público; ampliar as oportunidades de acesso da população à recreação e preservar o patrimônio cultural da cidade e das comunidades tradicionais; preservar os elementos mais significativos do sistema natural e evitar a ocupação desordenada das áreas de interesse turístico. Preservar e recuperar a paisagem urbana.

O Plano de Desenvolvimento Turístico do AUF foi atualizado em 1989-1994, desta vez englobando apenas o Município de Florianópolis.

7. Plano Diretor da Trindade (1982) -

Instituído pela Lei Municipal N.º 1851/82, estabeleceu diretrizes para descentralização do Centro Histórico de Florianópolis, em contrapartida ao Plano de Investimentos do Projeto Cura/BNH (1977-1982) que tivera a inversão de significativos recursos em infra-estrutura urbana. Este Plano abrangia as regiões do Saco dos Limões, Pantanal, Trindade, Córrego Grande, Santa Mônica, Itacorubi e Saco Grande. Sua principal virtude foi instituir em parte do Distrito Sede as mesmas normas e nomenclatura de zoneamento propostas para São José, Palhoça e Biguaçu.

8. Plano Diretor dos Balneários e Interior da Ilha (1985)

elaborado em convênio com a República Federal da Alemanha, através da empresa GTZ, este Plano foi instituído pela Lei Municipal 2193/85, estabelecendo diretrizes de zoneamento para expansão urbana em 11 dos 12 distritos que compõem o Município de Florianópolis,

abrangendo mais de 80% do território municipal de 438 Km². Este plano destaca-se por:

Consolidar a nomenclatura de zoneamento, regras e estrutura da legislação de uso e ocupação do solo que havia sido criada pelo IPUF para os municípios de São José, Palhoça e Biguaçu; inovar o planejamento urbano do país, ao colocar Florianópolis entre os primeiros municípios brasileiros com lei de zoneamento de uso e ocupação do solo incluindo a totalidade do território municipal, e, ao instituir a Transferência do Direito de Construir, antecipar em 16 anos as normas que só viriam a ser exigidas pelo Estatuto da Cidade em 2001; promover uma mudança na conscientização das pessoas quanto à preservação dos ecossistemas naturais, tais como mangues, dunas e encostas. Fomentado a criação posterior de Parques e Áreas Tombadas, tais como: Parque da Lagoa do Peri, Parque da Lagoinha do Leste, Parque da Galheta; Parque do Maciço da Costeira, Estação Ecológica de Carijós, Reserva Extrativista da Costeira do Pirajubaé, e Reservas Florestais do Tabuleiro e de São João do Rio Vermelho.

Criar as Áreas de Preservação Cultural (APC), garantindo a manutenção dos referenciais culturais, históricos e arqueológicos do Município; especialmente os conjuntos dos Distritos de Ribeirão da Ilha, Lagoa da Conceição e Santo Antônio de Lisboa; instituir as Zonas Turísticas e de Incentivo à Hotelaria, fomentando a implantação de meios de hospedagem de categoria internacional no Município, como suporte ao desenvolvimento turístico receptivo; implantar um mecanismo de atualização do Plano Diretor, através da elaboração de "Planos de Urbanização Específica", que detalham áreas urbanas até o nível da volumetria arquitetônica tendo sido elaborados e/ou orientados os planos específicos das seguintes regiões balneárias:

8.1- Praia Brava (1984);

8.2- Jurerê Internacional (1986);

8.3 Praia Mole (1990);

8.4- Barra da Lagoa (1992);

8.5- Retiro da Lagoa (1992);

8.6- Santinho/Ingleses Sul (1999);

9. Plano Específico do Parque Tecnológico do Campeche (1992) - projeto de loteamento com 182 Ha, visando implantar um



Foto panorâmica da Planície Entremares - Campeche

Parque Tecnológico para 120 indústrias, além de museu de tecnologia, escola técnica, centro de pesquisas, e centro de serviços. O Parque Tecnológico foi aprovado pela Lei 3958/92 e visava consolidar a vocação tecnológica de Florianópolis e gerar cerca de 22.600 empregos, como parte das políticas de desenvolvimento da Planície Entremares.

10. Plano Diretor do Distrito Sede (1997) - Instituído pela Lei Complementar nº 001/97, substituindo o Plano Diretor da Lei nº 1440/76 integrando todo o Município sob as mesmas normas e nomenclaturas de uso e ocupação do solo. Este Plano teve várias versões e passou por várias administrações, sendo finalmente aprovado em 1997 na gestão de Ângela Regina Heizen Amin Helou. Suas principais medidas implementadas são:

Descentralização das atividades econômicas do Centro Histórico para os Centros de Bairro, facilitando a acessibilidade dos moradores, reduzindo a demanda por transportes coletivos e diminuindo o congestionamento da área central; redução em 1/3 da densidade habitacional programada para a Área Central, garantindo melhores níveis de funcionalidade e salubridade urbana ao setor mais adensado pelo Plano anterior; aumento das exigências de afastamentos laterais e de fundos das edificações, de forma a melhorar as condições de habitabilidade e reduzir a insalubridade urbana; criação das Áreas Residenciais Predominantes (ARP-0), destinadas à regularização e/ou assentamento da população de baixa renda, salvaguardando sua permanência próxima às zonas de emprego; criação das Áreas de Preservação Cultural, visando a recuperação progressiva dos conjuntos de edificações antigas do Centro Histórico; instituição da Outorga Onerosa do Solo Urbano (Solo Criado); do Estudo de Impacto Urbanístico e das exigências para Pólos Geradores de Tráfego, em parte equivalentes ao Estudo de Impacto na Vizinhança (EIV); e regulamentação da participação popular no processo de planejamento (Planejamento Participativo), novamente antecipando os instrumentos regulamentados no Estatuto da Cidade em 2001.

Criação das Zonas de Serviços Pesados (AMS) no Saco Grande, Rio Tavares e Marginais da Via Expressa; exigência de vagas de estacionamentos proporcionais às atividades comerciais, residenciais e de serviços, incentivo à construção de edifícios-garagens, e permissão de até dois pavimentos-garagens sem computar na área construída, como forma de reduzir o déficit de vagas na área central; proteção das áreas residenciais homogêneas, proibindo o adensamento e a verticalização que poderiam ameaçar a qualidade de vida dos moradores.

Este Plano tem contribuído para a ordenação e melhoria da qualidade de vida da Capital, embora os aumentos de gabarito resultantes das transferências do direito de construir venham provocando um certo impacto nas estruturas urbanas dos bairros,

requerendo um adequado ajustamento.

11. Plano de Desenvolvimento Integrado da Planície Entremares - PDPE (1992) - Plano para o desenvolvimento integrado de uma região de cerca de 50 Km² que se configura como a nova fronteira de expansão urbana de Florianópolis, e possui uma potencialidade de acomodação de cerca de 300 mil habitantes nos próximos 30 anos, fator que se acelerará com a implantação da Via Expressa Sul. O conceito desse Plano foi a criação de uma cidade-nova, através das seguintes diretrizes:

Utilizar políticas de reforço ao setor privado, participação do setor comunitário e respeito ao meio ambiente; produzir um centro internacional de cultura, turismo, educação e tecnologia; implantar as infra-estruturas urbanas e comunitárias de forma integrada e auto-sustentável; subdividir a planície em bairros autônomos e humanizados; harmonizar o ambiente construído com o ambiente natural;

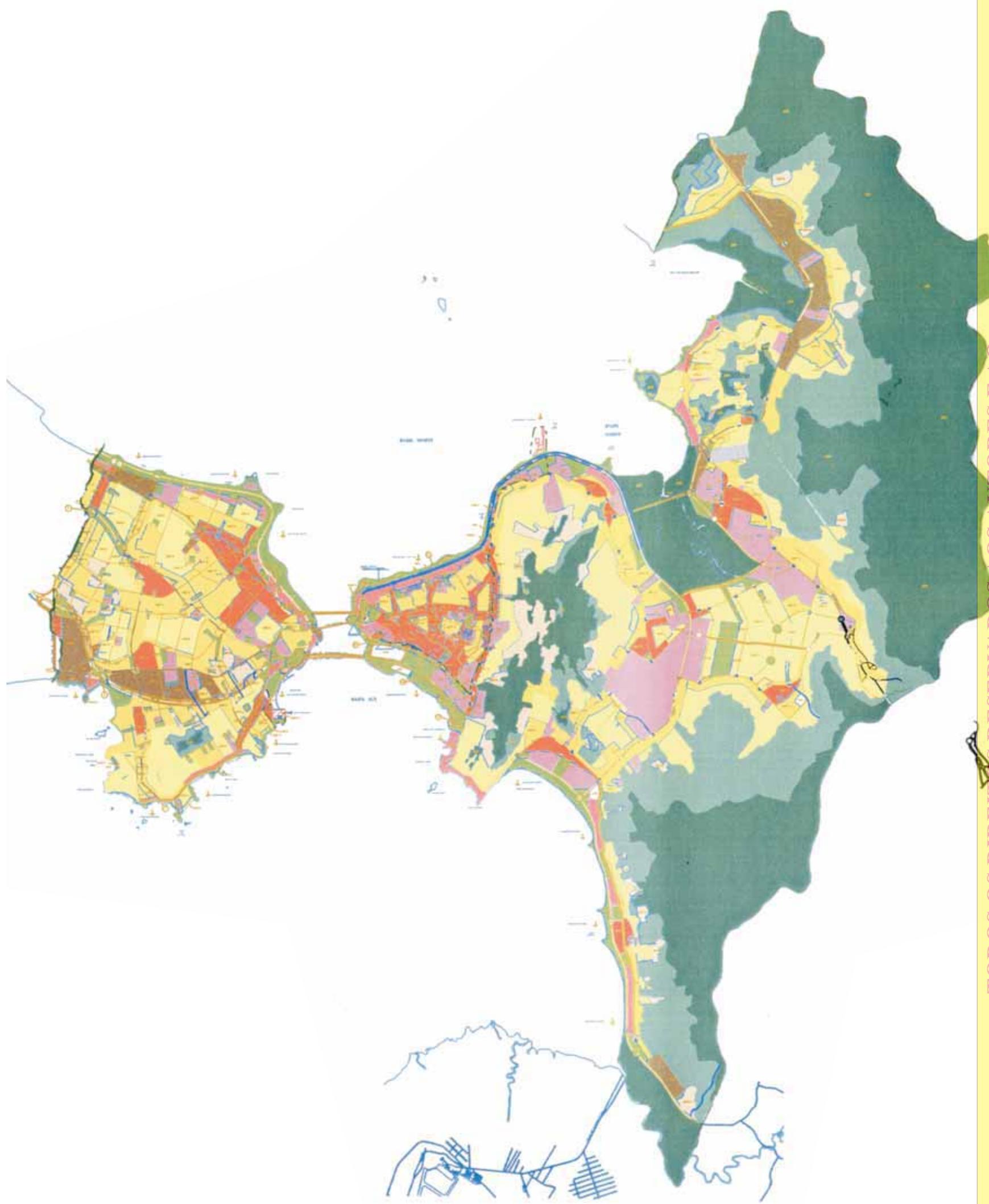
Assegurar espaço para todas as classes sociais.

Para atingir seus fins o plano previu 42 programas de ação com os respectivos cronogramas de implantação e estruturas de monitoração, a serem implantados por uma Companhia Mista de Desenvolvimento (CODECAN) nos próximos 20 anos. Infelizmente, o escopo deste Plano nunca foi compreendido e seus programas de ação não foram implementados.

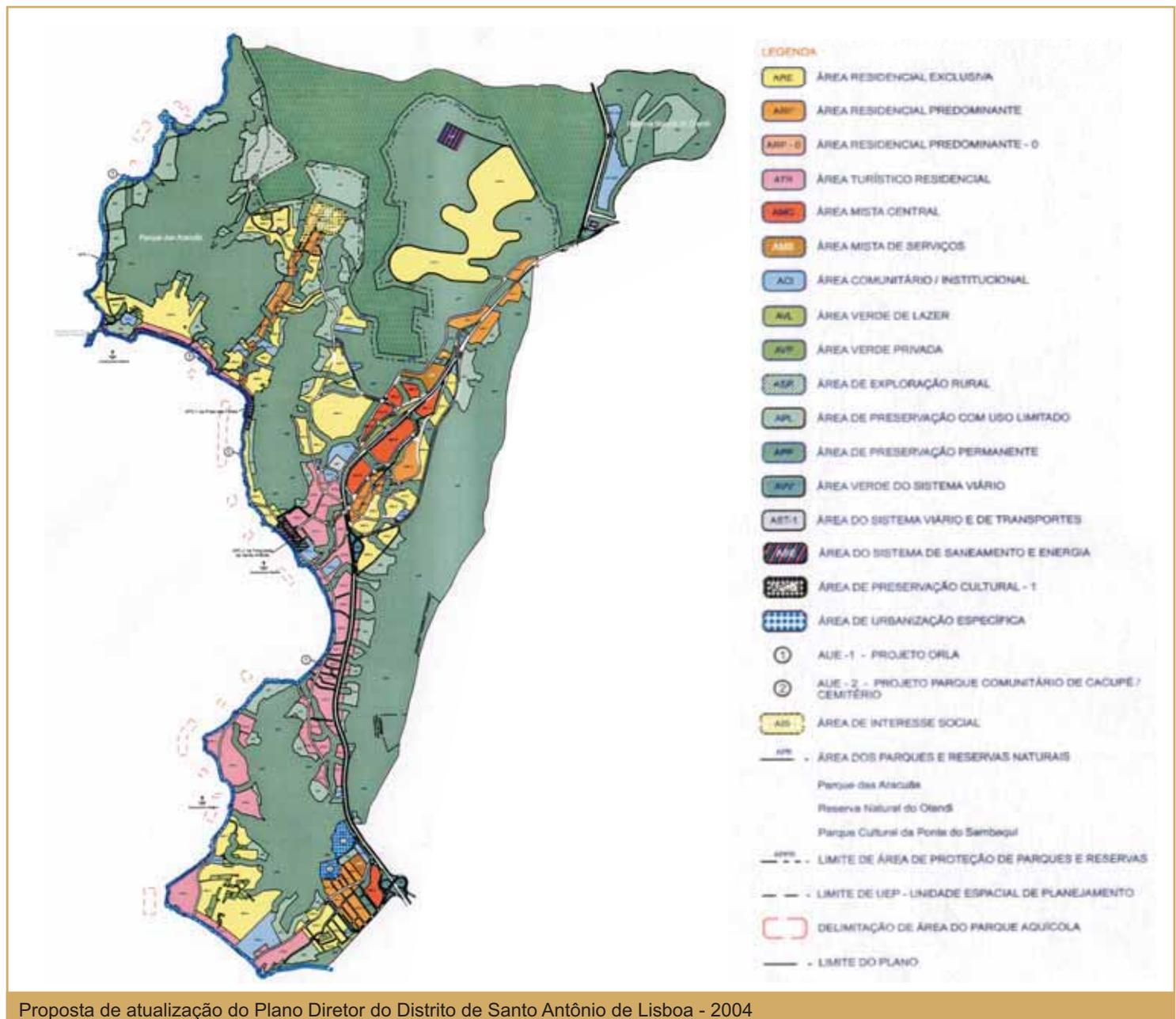
12. Plano de Rezoneamento da Planície Entremares (1998) - Considerando o programa inicial do PDPE, este plano previu toda a infra-estrutura viária e o zoneamento necessário para atender as diretrizes de desenvolvimento da Planície Entremares. Suas diretrizes principais foram:

Divisão da planície em 24 bairros contornados por um sistema de vias-parque e atravessadas por sistemas de transporte de massa, ciclovias e vaís de pedestre. Previsão de áreas para parques tecnológicos, campus universitário, setores hoteleiros, zonas comerciais nos centros de bairro, e áreas para serviços pesados; localização de equipamentos de grande porte como bombeiros, hospitais, cemitérios, shopping centers, bibliotecas, museus, estações de esgoto e reservatórios de água; criação de setores habitacionais para atender as classes baixa, média e alta, em proporção direta com os empregos a serem gerados; preservação do meio ambiente natural e do patrimônio histórico e arquitetônico da região; geração de uma paisagem construída moderna e vigorosa, transformando os centros de bairro em marcos visuais da planície.

Por sua característica extensiva, o rezoneamento da Planície Entremares foi dividido em 14 Projetos de Lei, das quais 05 foram aprovados pela Câmara Municipal, através das Leis 3820/92 (Morro das Pedras), 049/99 (Carianos), 4604/95 (Porto da Lagoa), 4814/95 (Pedregal)



TODOS OS DIREITOS RESERVADOS AOS AUTORES E AO
IPUF INSTITUTO DE PLANEJAMENTO URBANO DE FLORIANÓPOLIS



Proposta de atualização do Plano Diretor do Distrito de Santo Antônio de Lisboa - 2004

e 022/04 (Alto Ribeirão). Os demais sofreram extensa campanha política contrária e a Câmara de Vereadores foi proibida de votá-los, devido a uma ação pública baseada em falsos argumentos de ausência de participação popular. A retomada de sua aprovação requererá uma adequada articulação entre os poderes Executivo e Legislativo e as Associações de Moradores da região.

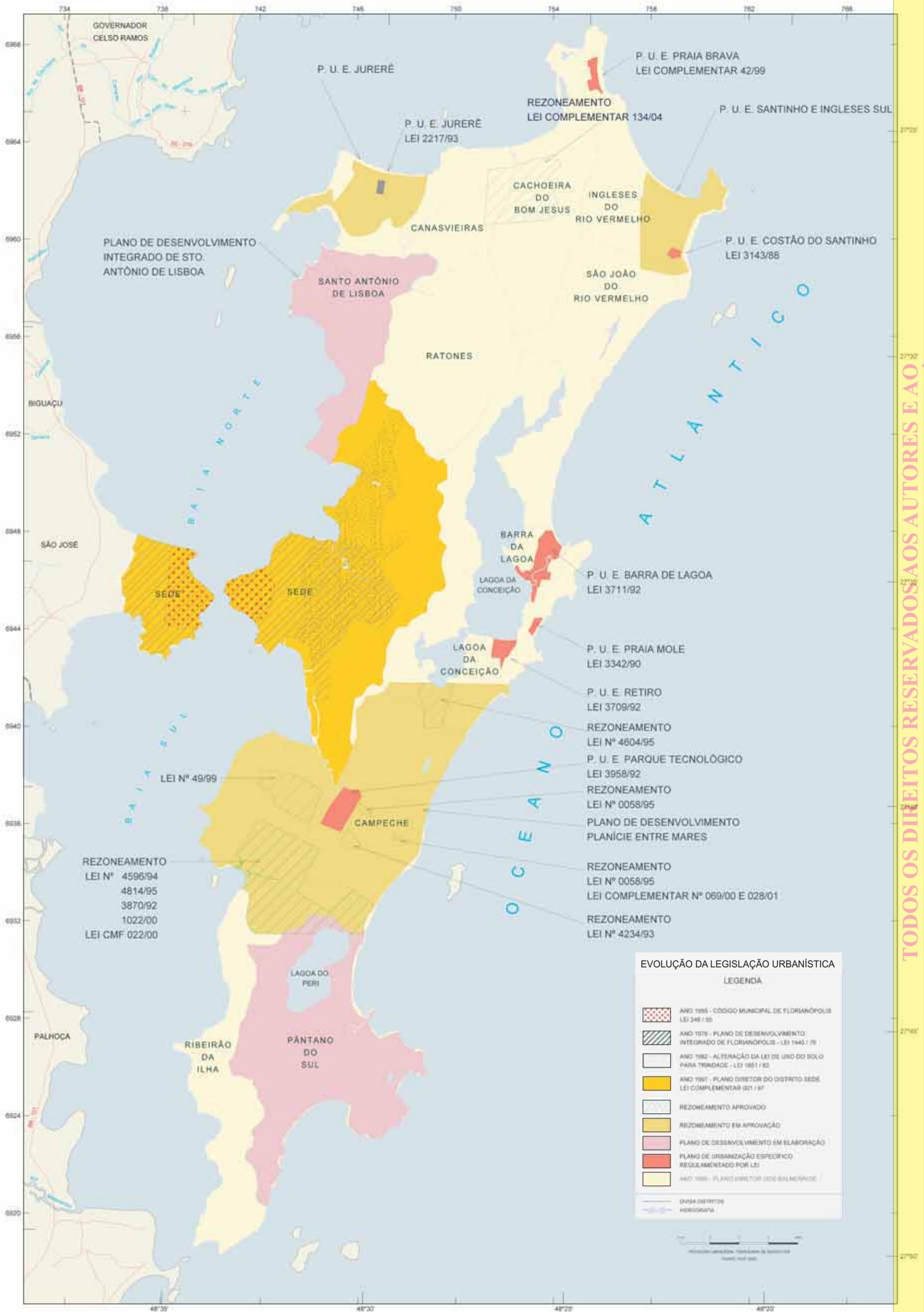
13. Plano de Desenvolvimento Integrado de Santo Antônio de Lisboa (2004) - Como estratégia de atualização do Plano Diretor dos Balneários, o IPUF vem elaborando através de um planejamento participativo, Planos de Desenvolvimento ou Rezoneamento por Distrito ou bacia hidrográfica correspondente. Nascido dessa estratégia, o Plano de Santo Antônio de Lisboa foi um plano de desenvolvimento no qual foi revisto e atualizado o zoneamento de uso e ocupação do solo, a redelimitação das Áreas de Preservação Permanente, a preservação cultural, o ordenamento da orla e a implementação de projetos e ações que consolidarão o desenvolvimento sustentável do Distrito. As principais propostas do Plano foram:

Reestruturação urbana, com criação de nova centralidade ao longo da SC-401; valorização paisagística e ambiental, com ampliação de áreas de preservação, criação de parques, trilhas, áreas verdes, ciclovias e preservação da orla; valorização do patrimônio arquitetônico e da produção artística local; geração de emprego e renda, através da maricultura, roteiros gastronômicos e turismo, integração comunitária, tanto ao nível da localização de equipamentos comunitários quanto da

criação de um Conselho Distrital do Plano Diretor.

14. Atualização do Plano Diretor do Distrito do Pântano do Sul (2004) - Elaborado em convênio com IAS/ACIF, este Plano utilizou metodologias de planejamento participativo para fazer o rezoneamento do Distrito, de modo a atender às diretrizes de atualização quinquenal previstas no Estatuto da Cidade. O zoneamento vigente desde 1985 será atualizado face aos condicionantes ambientais, sociais e econômicos atuais, podendo-se resumir as principais propostas do Plano em:

Criação de parques urbanos, de um cinturão verde com uso rural, de corredores ecológicos e renaturalização dos cursos d'água; preservação dos caminhos tradicionais, e das áreas culturais da Armação, Pântano, Matadeiro e Saquinho; revitalização da orla marítima e criação de estruturas náuticas para pesca, lazer e observação de baleias; implantação de novo acesso ao Pântano do Sul através de via panorâmica na encosta do Peri; implantação de estacionamentos junto à orla, de ciclovias, e de teleférico entre os morros do Peri e Matadeiro; criação de uma nova centralidade na planície, e estruturação de zonas turísticas e centros locais com redefinição do zoneamento e sistema viário básico; expansão urbana com baixa densidade e baixos gabaritos para preservar a paisagem dos morros circundantes, e adequação à oferta de infra-estrutura para os próximos 20 anos; definição de áreas para grandes equipamentos urbanos e comunitários, inclusive ETE e cemitério.



TODOS OS DIREITOS RESERVADOS AOS AUTORES E AO IPUF INSTITUTO DE PLANEJAMENTO URBANO DE FLORIANÓPOLIS



Política Cultural do Município de Florianópolis

Eliane Veiga

A Fundação Cultural de Florianópolis - Franklin Cascaes, criada em 29 de Julho de 1987, tem como princípio norteador zelar pelo patrimônio histórico, artístico e cultural; resgatar, preservar e divulgar as tradições culturais, o folclore e a memória; e investir na formação, na criação, na produção e na difusão da cultura do município.

Como órgão municipal de cultura, a Fundação Franklin Cascaes se empenha em preservar, registrar, salvaguardar e divulgar a herança e a memória ilhoa, com vistas ao futuro que começou a ser forjado pela sensibilidade do homem açoriano há duzentos e cinquenta e quatro anos, valorizando também a participação das demais etnias que compõem o mosaico cultural.

Ao incentivar o resgate cultural e a produção e a divulgação da cultura contemporânea, a Fundação pretende ser pró-ativa, através da sua função na administração pública municipal de Florianópolis, atuando na construção da identidade da gente florianopolitana.

A Lei Municipal de Incentivo à Cultura é o mais novo instrumento de auxílio à produção artística de Florianópolis. Criada em 1991, possibilita que pessoas físicas e jurídicas abatam até 20% do valor do Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) e do Imposto Sobre Serviço (ISS), tornou possível, através de mecenato, a busca de patrocinadores para viabilizar projetos nas áreas de crítica e formação cultural, na produção de livros, CDs, espetáculos e festivais de dança e de teatro, concertos e shows musicais, vídeo, fotografia, cinema, patrimônio, artesanato, folclore, entre outros.

Nos seus projetos institucionais, a FCF-FC vem procurando introduzir, cada vez mais, elementos que os tornem mais completos e atraentes, para proporcionar a toda a comunidade florianopolitana momentos de entretenimento e enriquecimento cultural, incentivando e ampliando o envolvimento do maior número possível de comunidades.



Rendeira



Menino fazendo barco

A literatura ocupa um lugar de destaque, onde a FCF-FC promove obras significativas para a cultura da cidade, através de concursos literários, edições e/ou parcerias editoriais e da participação em Feiras do Livro. Com o *Prêmio Franklin Cascaes de Literatura*, a Fundação vem trabalhando anualmente temas específicos, na poesia e na prosa, tendo Florianópolis como idéia central. No folclore e na cultura popular, destaca-se o projeto institucional *Encontro das Nações - Brasil de Todos os Tons*, que, na sua 5ª edição (em 2003), foi reconhecido nacionalmente com o prêmio "Caio de Ouro".

A maioria das comunidades fora do Distrito Sede da capital participa das Oficinas de Arte, que buscam exercitar a dança (folclórica e de salão), o canto, as práticas instrumentais, as artes plásticas e o artesanato, promovendo maior envolvimento familiar e comunitário com as práticas culturais tradicionais e contemporâneas. O projeto *Oficinas de Arte nas Comunidades* atende a todos os quadrantes, tanto no Continente quanto na Ilha de Santa Catarina, como por exemplo, Estreito, Abraão, Agrônômica, Centro, Chico Mendes, Monte Verde, Morro do Mocotó, Vargem do Bom Jesus, Tapera, Ribeirão da Ilha, Santo Antônio de Lisboa e Lagoa da Conceição,

Eventos tradicionais e religiosos realizados na comunidade são atendidos, incentivando-se práticas centenárias que evocam a forte espiritualidade e a memória dos colonizadores e seus descendentes. Entre as muitas festas em Florianópolis, destacam-se: N. Sra. dos Navegantes, Divino Espírito Santo, N. Sra. Imaculada Conceição, S. Luiz Gonzaga e Santa Cruz, na *Lagoa da Conceição*; Santa Cruz, no *Porto da Lagoa*; N. Sra. Aparecida, no *Canto da Lagoa*; Divino Espírito Santo e S. Pedro, na *Barra da Lagoa*; Divino Espírito Santo e S. Fco. de Paula, em *Canasvieiras*; N. Sra. dos Navegantes, S. João Batista, Sagrado Coração



Casa da Memória



Festival Isnard Azevedo

de Jesus e Sta. Catarina de Alexandria, nos *Inglese*s; Sta. Terezinha e Sta. Rita de Cássia, na *Prainha*; S. Sebastião, em *José Mendes* e *Morro da Queimada*; N. Sra. dos Navegantes, e N. Sra. da Lapa, na *Caieira da Barra do Sul*; N. Sra. dos Navegantes, na *Costa da Lagoa*; S. Sebastião e Santa Cruz, em *Sambaqui* e *Barra do Sambaqui*; S. Bento e Festa da Padroeira, no *Itacorubi*; N. Sra. Aparecida, N. Sra. da Boa Viagem, N. Sra. do Rosário e Sagrado Coração de Jesus, no *Saco dos Limões*; Divino Espírito Santo, no *Estreito*; S. João, em *Capoeiras*; S. Pedro, N. Sra. Aparecida e N. Sra. da Boa Viagem, na *Costeira do Pirajubaé*; Festa da Padroeira, no *Abraão*; N. Sra. Aparecida, na *Armação do Pântano do Sul*; S. Pedro e Divino Espírito Santo, no *Monte Verde*; Sto. Agostinho e da Trindade, na *Trindade*; Divino Espírito Santo e S. João Batista, no *Rio Vermelho*; Festa da padroeira N. Sra. dos Remédios, em *Ratones*; Santa Cruz, na *Vargem Grande*; Festa da padroeira, no *Córrego Grande*; N. Sra. Aparecida, no *Morro das Pedras*; Divino Espírito Santo, N. Sra. Aparecida, N. Sra. da Lapa e Encenação da Paixão de Cristo, no *Ribeirão da Ilha*; N. Sra. dos Navegantes e Terno de Reis, no *Pântano do Sul*; Divino Espírito Santo, padroeiro Sr. Bom Jesus, no *Rio Tavares (Cachoeira e Fazenda)*; e Divino Espírito Santo, S. Sebastião, Sagrado Coração de Jesus, no *Campeche*.

Na área da pesquisa, Florianópolis conta com a Casa da Memória, instalada em 2004 num casarão histórico preservado e restaurado. Esse Centro de Documentação tem por objetivo recolher, preservar e difundir a memória e a história de Florianópolis, abrangendo artes, cultura popular, arquitetura, paisagem, geografia, costumes, política, sociedade, etnias e religião, através de núcleos documentais organizados, dos quais destacam-se: Biblioteca, Banco de Imagens Silvio Ferrari, Arquivo Sonoro Poeta Zininho, Setor de História Oral e Arquivo do Teatro.

Além da organização dos núcleos documentais da Casa da Memória, a Coordenadoria de Patrimônio Cultural da Fundação Franklin Cascaes vem desenvolvendo o projeto *Memória de Bairros*, que tem por objetivo a composição de panoramas histórico-culturais sobre Florianópolis, destacando-se a caracterização dos bairros, a partir da reunião de documentos em diferentes suportes que possam subsidiar a elaboração de uma coletânea de textos sobre a história de bairros da capital. Esse projeto vem ainda suscitar o interesse pela pesquisa sobre bairros nas próprias comunidades, através da parceria com instituições culturais, escolas, associações comunitárias e intendências.

A política cultural executada pela Prefeitura Municipal de Florianópolis consolidou-se nos últimos anos através da atuação da Fundação Cultural de Florianópolis - Franklin Cascaes, fortalecendo substancialmente as atividades na área das artes plásticas, do artesanato de referência cultural, da música, da dança, do folclore e das

festas tradicionais, do patrimônio histórico e cultural, das artes cênicas e da literatura.

Dentre as atividades e eventos desenvolvidos pela Fundação Cultural de Florianópolis Franklin Cascaes, destacam-se: *Mulheres com Arte - Ano 7*, evento em homenagem ao dia 11 de março - Dia Internacional da Mulher, em que são homenageadas mulheres que se destacaram nas áreas social, cultural, empresarial, de serviços e filantropia, entre outras; a *9ª Maratona Fotográfica de Florianópolis*, aberta a fotógrafos profissionais e amadores; a *10ª Mostra de Dança de Florianópolis*, com apresentações de rua além das ocorridas em teatros e hospitais; a *Mostra de Valores Artísticos dos Funcionários do Município de Florianópolis*, que promove, valoriza, incentiva e difunde trabalhos artísticos realizados pelos servidores municipais, destacando pintura, desenho, escultura, gravura, fotografia, cerâmica e artesanato; o *Festival Nacional de Teatro de Florianópolis Isnard Azevedo*, que abre oportunidades aos estudantes de artes cênicas, atores e diretores locais e entretém o público.

O Centro Cultural Bento Silvério é uma extensão da Fundação Franklin Cascaes, atuante na Lagoa da Conceição, desde a sua inauguração, em 23 de março de 1990, quando passou a promover oficinas de pintura, renda artesanal e dança, entre outras, além de encontros com a comunidade. Trata-se de um espaço aberto à população da Lagoa da Conceição e arredores, que encontra naquela casa a oportunidade de conviver com a cultura e a arte. Ali é possível atender a todas as faixas etárias, com atividades práticas diferenciadas, num ambiente que concilia descontração com cultura e criatividade.

Esse Centro disponibiliza os serviços de uma Gibiteca e uma Biblioteca Comunitária que conta com um acervo de cinco mil livros e recebe a visita expressiva de estudantes do ensino fundamental ao superior. O Centro Cultural possui também um importante acervo de piques de renda, atividade artesanal centenária. Em 1999, o prédio que o abriga passou por uma ampla reforma e recuperação da sua arquitetura, e mantém suas atividades com grande dinamismo, entre as quais destacam-se as oficinas de renda de bilro e tramóia, tecelagem, bordado a mão, pintura em tecido, tecelagem, teatro, musicalização, pesca artesanal e cerâmica figurativa. Conta, ainda, com um posto de vendas de artesanato de referência cultural, mantendo suas portas abertas inclusive nos finais de semana, permitindo o acesso às exposições que promove.

As exposições realizadas ali são coletivas e individuais de artistas plásticos e fotógrafos profissionais e amadores. Também são exibidos os resultados das diversas oficinas de arte e artesanato organizadas pelo Centro Cultural e, ainda, o registro, em painéis



Teatro de rua



Mostra de Dança de Florianópolis

fotográficos, de eventos promovidos pela Fundação Franklin Cascaes sobre Mostra de Dança, Festival Nacional de Teatro Isnard Azevedo e Encontros de Folclore, entre outros.

O Teatro da UBRO é uma edificação tombada e recuperada, em cuja pauta, muito concorrida, gerenciada pela FCF-FC, constam: aulas de dança - Projeto 3ª Idade, ensaios de espetáculos, oficinas e seminários, assim como apresentação de espetáculos teatrais e de dança, se inserido na programação das Mostras de Dança de Florianópolis e nos Festivais Nacionais de Teatro de Florianópolis Isnard Azevedo.

O cinema também é destacado pelo Festival Infantil de Cinema, durante o mês de julho.

A Feira de Artes e Artesanato Feirarte, a Feira de Arte do Casarão, a Associart XV, a Feira das Alfaias e a Feira da Ponta do Sambaqui, gerenciadas pela FCF-FC, promovem a produção e a comercialização de artesanato pelo município. Ocorrem na Praça Fernando Machado, no Largo da Catedral e na avenida Beira Mar Norte, no centro da cidade, e em localidades como Ingleses, Canasvieiras, Lagoa da Conceição e Santo Antônio de Lisboa.

E, no verão, ocorrem *Quintas Culturais*, nas praias de Canasvieiras, Jurerê Internacional, Ingleses, Ponta das Canas, Barra da Lagoa, Pântano do Sul, Armação, Lagoa da Conceição e Campeche.

Na área do folclore, os principais eventos são: *Encontro de Terno de Reis*, *Concurso de Boi-de-Mamão de Florianópolis* e *Encontro das*

Nações Brasil de Todos os Tons, que têm adquirido grande amplitude nos últimos anos.

Na música, o projeto *Música na Praça* e a gravação de CDs, com destaque para os jovens talentos e a cultura popular, como os Ternos de Reis, têm sido privilegiados. O projeto *Orquestra Sinfônica nas Comunidades* busca profissionalizar crianças e adolescentes de famílias carentes, oferecendo, na comunidade, um ensino paralelo de prática instrumental, teoria musical, canto coral e manutenção de instrumentos musicais. Visando melhor conforto e comodidade para os alunos, as aulas são realizadas nas próprias comunidades ou próximas a elas, atendendo o que preconiza o estatuto da criança e do adolescente. A evolução escolar, o aumento de vínculos familiares, a integração com as atividades comunitárias, a ampliação das possibilidades de acesso a eventos culturais e sociais, o aumento da auto estima, o aprimoramento do vocabulário e o incentivo à perspectiva profissional indicam os benefícios alcançados e a ampliação do exercício da cidadania.

Atuando no âmbito da cultura de todo o município, a presença da Fundação Cultural de Florianópolis - Franklin Cascaes tem possibilitado à população o acesso mais amplo e participativo às diferentes manifestações artísticas e culturais, estabelecendo importantes parcerias para que a cultura autêntica, tanto material quanto imaterial seja, valorizada, preservada, difundida e projetada para o futuro.



Mostra de Dança de Florianópolis



Análise Política, Administrativa e Institucional

Jali Meirinho

Herança do domínio romano, legado a Portugal, o município surge como divisão territorial com função administrativa, embora não exclusiva, em sua estrutura alcançando, também, função judicial, eclesiástica e militar.

Transplantado para o Brasil português, o município, como unidade administrativa delegada pela Coroa, foi adaptando-se às exigências dos primórdios da colonização quanto ao povoamento e às atividades econômicas.

A primeira medida administrativa de Portugal com relação ao território recém descoberto foi a instituição das Capitânicas Hereditárias, dentre as quais surgem as *Terras de Santana*, dez léguas ao sul de São Vicente, abrangendo o atual litoral paranaense e alcançando toda a ilha, hoje de Santa Catarina, e as terras continentais fronteiras, respeitando o tratado de Tordesilhas.

Até a metade do século XVII, toda a sorte de navegantes, exploradores e missionários excursionaram por essas paragens do Brasil meridional, mantendo contato com os índios carijó.

Finda a União Ibérica, concomitante ao fortalecimento dos colonizadores de São Vicente e São Paulo, consolida-se o bandeirantismo com expansão para oeste e para o sul. Os objetivos eram os mais diversos, como a captura de índios para o trabalho escravo, a extração de minerais, a aquisição do gado que proliferava por Santa Catarina e Rio Grande do Sul e a ocupação da colônia do Sacramento. Com o incentivo da Coroa, surgiram iniciativas individuais que, nesse contexto, contribuíram para o povoamento de pontos da costa catarinense, como São Francisco, Ilha de Santa Catarina e Laguna.

A ocupação da Ilha por contingentes humanos mais significativos é associada ao bandeirante Francisco Dias Velho, considerado o fundador da póvoa de Desterro, no ano de 1673. Como no Brasil-Colônia, o poder local, a autoridade e a administração estavam intimamente vinculados à propriedade da terra, ao estabelecer o seu empreendimento agrícola, Dias Velho tornou-se como que guardião dos interesses portugueses.

Outros empreendedores vieram depois, não com a dimensão do fundador, mas que acabaram impondo sua autoridade. Dentre eles destaca-se Manoel Manso de Avelar, português estabelecido em Desterro no transpor do século XVII para o XVIII, a quem o viajante Amadeu Freezer, em 1712, denominou de *Governador da Ilha*. Praticando a agricultura e comércio com os navegadores, Manso de Avelar pode ser considerado um protagonista do desenvolvimento da póvoa, que, em 1711, recebeu a denominação de freguesia de Nossa Senhora do Desterro, misto de organização política e religiosa. Pelos relatos de viajantes, nas primeiras décadas do século XVIII a Ilha estava se desenvolvendo e ganhando importância econômica e política, tornando-se estratégica para os interesses lusos no sul do continente.

Elevada à condição de Vila em 23 de março de 1726, foi eleita, nessa data a primeira Câmara Municipal com a denominação de Conselho de Vereadores, constituído pelo presidente, também denominado juiz ordinário, Domingos Lopes; vereador Francisco Mateus; procurador Antonio Castilhos; e o escrivão Sebastião Rodrigues Camacho.

Em 11 de agosto de 1738 foi criada a capitania de Santa Catarina e sendo, a vila de Desterro, a sua sede.

Entre 1749 e 1753 a população da Ilha praticamente duplicou com a vinda dos portugueses oriundos do Arquipélago dos Açores, que fizeram progredir, além da sede, as freguesias de Santo Antônio, Lagoa e Ribeirão, elevadas a esta categoria em 1750.

Após a Independência do Brasil, as atribuições das Câmaras Municipais permaneceram inalteradas até que, em 1828, foi criada a Lei de Organização Municipal do Império, que as submetia a rígido controle exercido pelo presidente da Província.

Com a criação das Assembléias Provinciais, em 1835, estas também passaram a tutelá-las. No Império, cabia à Câmara cuidar do centro urbano, das estradas e pontes, das prisões, dos matadouros, da iluminação, da água, dos esgotos, do saneamento, da inspeção sanitária, dos hospitais, dos cemitérios e do bem estar público. A mesma legislação deliberava sobre os meios de manter a tranqüilidade dos habitantes da Capital e garantir asseio, segurança, elegância e regularidade externa dos edifícios e ruas da cidade e freguesias.

Com o advento do regime republicano, no seu primeiro ano a Câmara Municipal da capital catarinense, como as dos demais municípios, foi dissolvida, tendo, em 7 de janeiro de 1890, o governador Lauro Muller nomeado novos membros com a denominação de *intendentes*¹. Cabia a eles eleger o presidente investido com atribuições de executivo.

A Constituição de 1891 deu a essa instância legislativa a denominação de Conselho Municipal e, a seus membros, de vereador com funções de legislar. O Poder Executivo foi exercido pelo Superintendente, sendo o da Capital nomeado pelo Governador do



Monumento a Fernando Machado - A partir da Guerra do Paraguai os militares brasileiros passaram a participar ativamente na política brasileira



Praça Tancredo Neves - Centro Político de Santa Catarina

Estado, o que enfraqueceu a autonomia do município. Por sua vez, os distritos passaram a ser administrados por *intendentes* de nomeação do superintendente.

Na Primeira República, uma das prerrogativas da Câmara Municipal era a de validar o pleito para a Câmara Federal. Inexistindo a Justiça Eleitoral, cabia ao legislativo analisar as atas de todas as sessões eleitorais do Estado e reconhecer os eleitos. Essa função permitia que a situação governista estadual enviasse ao Congresso Nacional a bancada que considerasse fiel.

A Constituição de 1928 deu aos superintendentes a denominação de prefeitos e, mesmo com a Constituição de 1934, continuaram a ser nomeados pelo Governador. Com a redemocratização, em 1945, coube ao poder constituinte estadual decidir sobre a eletividade do chefe do executivo do município da Capital, mas a Constituição de 1946 estabeleceu que o Governo Federal, mediante parecer do Conselho de Segurança Nacional, poderia declarar bases os portos militares de excepcional importância para a defesa externa do país. Florianópolis foi incluída nessa categoria e, com isso, a Lei Magna Estadual, votada em 1947, impediu que se estabelecessem eleições para prefeito da Capital.

Essa legislação foi revogada em 1954 quando, pela primeira vez, os votantes de Florianópolis elegeram seu prefeito, o que se sucedeu até 1965, quando o município voltou a ser considerado área de segurança

nacional, condição mantida até 1985 com a volta do processo de eleições diretas para a chefia do Poder Executivo Municipal.

A divisão administrativa da vila do Desterro tem seus primórdios com o estabelecimento das freguesias a partir de 1750, condição esta reafirmada por resolução régia de 19 de janeiro de 1809. Ao longo do tempo, o desenvolvimento das diversas localidades exigiu novas subdivisões, desmembramentos, alterações na denominação e acréscimos ao território do município.

A Lei Provincial nº 878, de 2 de maio de 1877, que não vigorou, criou o município de Canasvieiras, sob a inovação de São Francisco de Paula, que era integrado, também, pelas freguesias de Santo Antônio de Lisboa e São João Batista do Rio Vermelho.

Em 1843, o governo federal promoveu a reordenação administrativa dos municípios brasileiros e alterações em nomes iguais de centenas de localidades. No município de Florianópolis foram atingidos os distritos de: a) Santo Antônio, denominado Rerituba; b) Ribeirão da Ilha, de Caiacanga; c) Cachoeira do Bom Jesus, de Recanto e d) Ingleses do Rio Vermelho, de Ingleses. Tais topônimos, porém, não foram assimilados pela população, e, em 1948, por projeto do deputado Pedro Lopes Vieira, aprovado pela Assembléia Legislativa, os distritos voltaram a ter as denominações primitivas.

A mesma legislação federal de 1943, dispoendo sobre



administração municipal, deu motivo para que o município de Florianópolis, até então circunscrito à Ilha de Santa Catarina, fosse acrescido de parte do território continental. Naquele ano, a Interventoria Federal no Estado constituiu uma comissão para promover a revisão territorial do Estado de Santa Catarina, considerando alguns fatores como:

- a) inferioridade de Florianópolis com relação a outras capitais brasileiras pela sua má composição territorial;
- b) a localização do distrito - muito próximo à capital, bastando atravessar a ponte Hercílio Luz - que cresce devido ao grande contingente de funcionários, empregados e operários que trabalham na capital e ali têm residência;
- C) a precária assistência administrativa que a prefeitura de São José tem dedicado ao Estreito.

Com base nessa proposta, o decreto-lei estadual nº 951, em vigor a partir de 1º de dezembro de 1944, estabeleceu os limites de Florianópolis com São José da seguinte forma: “começa na barra do rio Maruim, na baía sul de Santa Catarina, segue por esta até a foz do rio Araújo, sobe por este até a sua nascente mais oriental daí continua pelo divisor entre as águas que correm para a baía norte e sul de Santa Catarina, até alcançar no morro do major Garriga a nascente do ribeirão Büchele, desce por este até a foz do rio Serraria”.

O decreto-lei nº 5.901, de 21 de outubro de 1943, dividiu as

capitais brasileiras em zonas judiciárias, denominadas subdistritos.

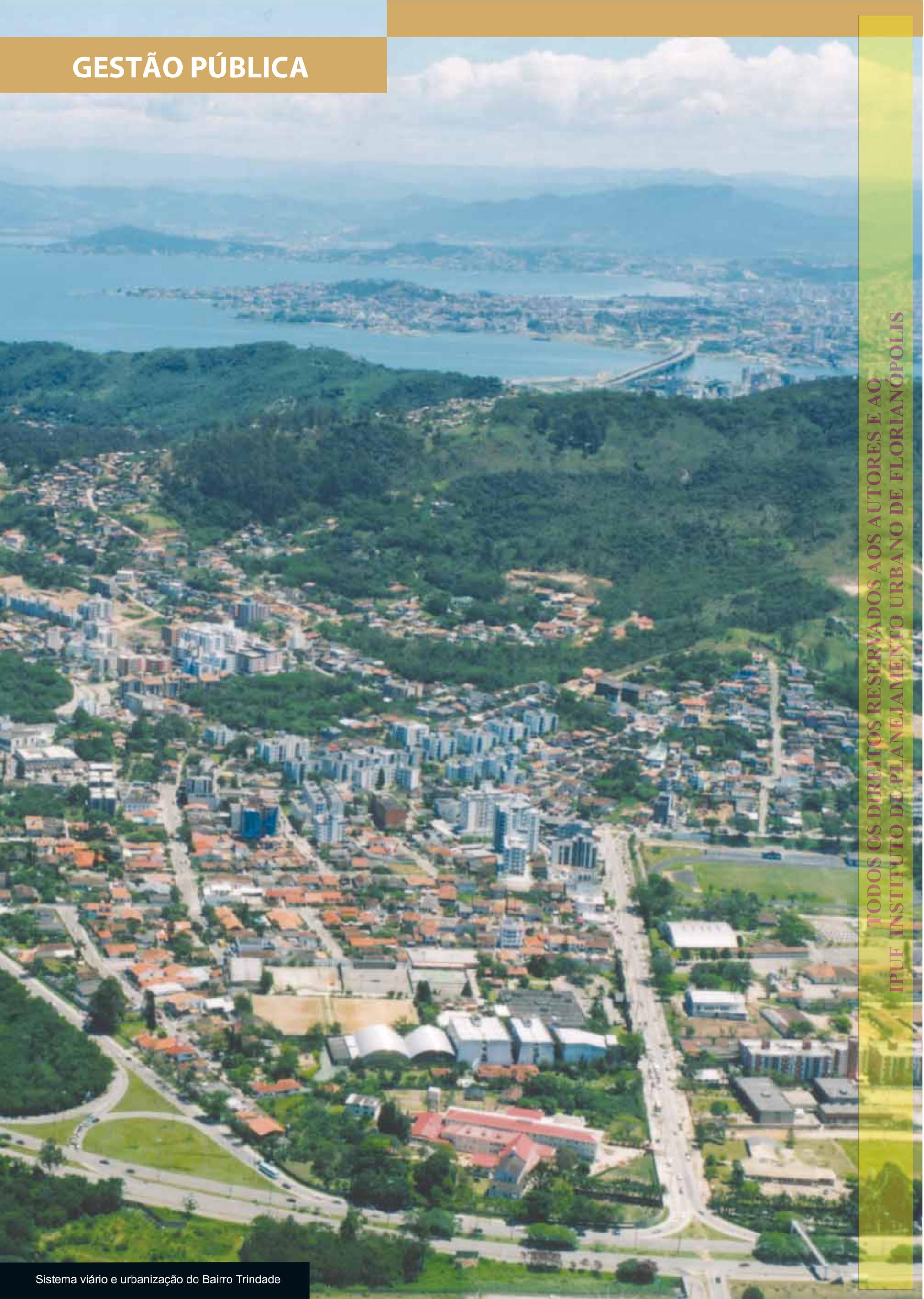
Em Florianópolis foram criados quatro subdistritos, a saber:

1º - Sede; 2º - João Pessoa, voltando a denominar-se Estreito; 3º - Saco dos Limões; 4º - Trindade.

Os subdistritos determinavam a jurisdição territorial dentro da cidade das várias autoridades, especialmente judiciárias e policiais, e o estabelecimento dos ofícios públicos, com cartórios de registros.

Na década de sessenta do século passado, o surto de desenvolvimento que atingiu a região da Grande Florianópolis passou a exigir mais atenção da administração pública para com os problemas do Estreito. A ineficiência do poder público fez surgir movimento reivindicatório pela emancipação do bairro, gerando a criação da Sociedade Pró-Desenvolvimento do Estreito. Para manter a integridade do Município, foi criada, através da Lei nº 767, de 19 de agosto de 1966, a Secretaria Municipal para Assuntos do Estreito, que, sucessivamente, foi ampliando sua área de ação naquela parte do Continente, procurando sempre uma maior integração com o território ilhéu.

A Emenda Constitucional aprovada em 14 de outubro de 2003, em face de pressões para promover desmembramento territorial de Florianópolis e conseqüente estabelecimento de um novo município no norte da Ilha de Santa Catarina, estabeleceu que o município sede da Capital do Estado não pode ser desmembrado e nem receber acréscimos de novas áreas ao seu território.



Políticas de Desenvolvimento

Amilton Vergara de Souza

Este texto procura demonstrar as complexas teias regulatórias e decisórias que envolvem as políticas de desenvolvimento e a resolução dos problemas de gestão urbana na cidade de Florianópolis.

O Marco Regulatório

Florianópolis caracteriza-se por estar sujeita a uma extensa legislação com interferência direta ou indireta sobre a urbanização, seja definindo políticas, seja ditando normas de atuação. A legislação em vigor inclui uma extensa série de leis, decretos, resoluções e portarias, nos níveis Federal, Estadual e Municipal, abrangendo os diversos aspectos das políticas públicas urbanas e ambiental, incluindo os planos diretores, os planos específicos, os códigos de obras e de posturas, de trânsito e transportes.

Um levantamento detalhado dessa legislação evidencia a profusão de Leis sobre os vários aspectos da urbanização, bem como sua concentração nos níveis Federal e Estadual. Sem entrar em detalhes sobre a estrutura legal do país, pode-se afirmar que a hierarquia das Leis editadas pelas entidades federativas relega a legislação municipal relacionada com a gestão da urbanização ao extremo inferior da escala. Em termos hierárquicos, a estrutura legal baixa do nível Federal ao Estadual e deste ao Municipal e, no interior de cada um dos níveis, da legislação constitucional à complementar e ordinária, daí passando às normas administrativas com poder legal, como decretos, portarias e resoluções.

O panorama legal pode ser também analisado com relação a sua aplicabilidade na vida real, ou seja, confrontando-se a dicotomia entre as políticas institucionalizadas em Lei e seus resultados na gestão da urbanização. O primeiro ponto a ser destacado é a quantidade excessiva de Leis nas esferas da União, Estado e Município, o que torna difícil até para especialistas conhecer e atender todas as normas em vigor. O Legislativo de Florianópolis, por exemplo, tem por hábito alterar as leis de zoneamento, sempre que interesses pontuais e particulares não podem ser atendidos dentro do marco legal vigente, numa ordem de mais de 100 alterações anuais.

O segundo ponto está na competência concorrente que a União e o Estado possuem sobre política urbana, preservação ambiental, transportes e proteção do patrimônio histórico, artístico, cultural e paisagístico, a qual enfraquece a competência privativa dos Municípios para o ordenamento de seu território. Embora o Município detenha constitucionalmente o poder decisório sobre a gestão da urbanização, na prática suas ações estão subordinadas em diversos aspectos à legislação Federal e Estadual. Esse fator é mais marcante no caso da legislação ambiental e de patrimônio histórico-cultural, mas ocorre em graus variados em todos os aspectos considerados.

Duas conseqüências perniciosas decorrem dessa situação legal. Em primeiro lugar, se estabelecem conflitos de atuação, esboroando-se a repartição dos três poderes democráticos no nível local e gerando-se casos em que o Executivo cria normas legais, o Judiciário licencia obras (ajustes de conduta) e o Legislativo impõe atos ao Executivo. Em segundo lugar, inviabiliza-se no Município qualquer estrutura formal de decisão organizada, gerando confusão, conflito e litígio, o que induz ao temor do investidor privado em iniciar empreendimentos, e ao temor do agente público em assumir o exercício da autoridade.

Por fim, deve-se citar ainda um agravante do excesso de legislação e dos contenciosos: a contínua ampliação da abrangência de muitas leis, particularmente da legislação ambiental. A proteção de reservas ecológicas, por exemplo, começou com a demarcação de suas áreas, que depois passaram a incluir faixas de proteção, áreas de transição e por fim zonas de amortecimento situadas a quilômetros de distância. Outro exemplo está no próprio Código Florestal, criado para proteger as matas do país, e em especial a Amazônia, e cujas normas foram tão detalhadas pelas Resoluções do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA) que hoje se aplicam a qualquer lote no interior de uma grande cidade. É óbvio que essa contínua ampliação do escopo das Leis gera insegurança jurídica, uma vez que a aplicação da legislação fora de seu espírito original costuma ser exigida pela Justiça.

Em decorrência do exposto, pode-se dizer que o marco regulatório da urbanização tem profundos reflexos negativos no desenvolvimento econômico do Município e, ironicamente, em sua própria sustentabilidade ambiental, pois a regulamentação excessiva tem induzido à fuga de investimentos e à destruição preventiva da natureza.

A Gestão da Infra-estrutura Urbana e Comunitária

Em termos da infra-estrutura urbana e comunitária, o fato de Florianópolis ser uma capital de Estado lhe trouxe conseqüências institucionais com reflexos profundos sobre a gestão urbana. Durante muitas décadas, particularmente no período militar, estabeleceu-se uma espécie de unificação da administração local com a administração estadual, fazendo do Município um agente passivo.

No período anterior à privatização de estatais, as infra-estruturas de energia, água, esgoto e telecomunicações eram executadas por empresas públicas estaduais, e as de transportes, trânsito, educação e saúde compartilhadas com órgãos estaduais e federais, sobre os quais o Município tinha pouquíssima ingerência, cabendo a ele gerenciar apenas as vias urbanas, a micro-drenagem e a coleta e disposição final de lixo, funções que ainda hoje se mantém.

A Constituição de 1988, todavia, redefiniu o pacto federativo, consagrando o Município como ente federativo, e lhe dando maior autonomia e competências. Embora diversas competências, como as de saúde e educação, tenham recebido transferências constitucionais com aplicações obrigatórias no orçamento municipal, tal não foi o caso com relação à maioria da infra-estrutura urbana e comunitária. As demandas comunitárias sobre o Executivo local tornaram-se direitos de uma Constituição Cidadã e ampliaram-se, mas sua implantação continuou a mercê de decisões Estaduais e Federais.

Após 1996, com a política de privatização de estatais, diminuiu a ingerência direta do Estado e da União sobre o Executivo local, mas persistiu uma estrutura decisória em que a política e a implantação de infra-estrutura urbana continuaram fora do controle municipal, desta vez sob o mando de empresas privadas, controladas por agências reguladoras nacionais. O resultado tem sido a dificuldade do Município em controlar a urbanização, já que essas empresas visam lucro e trabalham por critérios de demanda, independentemente da localização de seus clientes em áreas inadequadas do ponto de vista



Infra-estrutura e Sistema Viário do Aterro da Baía Sul

urbanístico ou ambiental. Dessa forma, a privatização da maior parte da infra-estrutura urbana e a falta de controle municipal sobre as empresas concessionárias apresentam reflexos negativos para a sustentabilidade social e ambiental. A atual gestão municipal tentou frear a urbanização clandestina através do Decreto Nº 1966/03, que obriga as concessionárias de água e energia a obter autorização do Executivo municipal para novas ligações, tendo-se conseguido sucesso relativo, estimado em 30%.

A infra-estrutura social, por sua vez, foi objeto de uma política de crescente municipalização, no bojo dos princípios da Constituição de 1988, dentro de um sistema em que o Município ficou responsável pelo atendimento e pela aplicação de recursos, sejam próprios ou transferidos de outros níveis de governo. Embora seja louvável a municipalização da infra-estrutura comunitária, especialmente aquelas que vieram acompanhadas de transferências obrigatórias, como saúde e educação, por melhorar a sustentabilidade social do Município, a prática tem sido questionável. Como os recursos nunca são suficientes e a Lei de Responsabilidade Fiscal não permite ampliar os gastos com pessoal e manutenção, os serviços comunitários como saúde, educação e implantação de áreas verdes de lazer não conseguem acompanhar a demanda quantitativa e qualitativa gerada pelo processo de urbanização, tornando inócuo o poder dado ao Executivo local.

Acresce-se a isso o fato de a maioria das ações do Executivo nessa área estar sujeita às fiscalizações de conselhos gestores, instituídos no país após a Constituição de 1988, para assegurar a participação pública no processo de desenvolvimento e gestão urbana. Em Florianópolis existem os Conselhos Municipais de Turismo, Saúde, Habitação, Educação, Meio-Ambiente, Trânsito e Desenvolvimento Urbano (CMDU), embora este último encontre-se inativo no momento.

Participam desses conselhos representantes do setor público, da iniciativa privada e da comunidade, abrangendo todos os segmentos da sociedade, o que permite políticas mais equitativas mas limita o poder do Executivo local. Apesar disso, o gerenciamento

através desses conselhos gestores deve ser incluído dentre as boas práticas de gestão urbana em Florianópolis, pois aumenta a transparência e a sustentabilidade social da cidade.

O Sistema Decisório

Sistema Formal - Tal como ocorre com as competências legislativas, na resolução dos problemas de gestão urbana a maior parte do poder decisório está concentrada nos níveis Estadual e Federal, deixando o Município a mercê de decisões tomadas nas escalas hierarquicamente superiores. É lamentável a inexistência no país de um nível metropolitano realmente institucionalizado, o qual poderia contrabalançar essa situação e dar a Florianópolis e aos demais Municípios da região maior autonomia para gerir seu território sob uma égide comum.

A Prefeitura Municipal de Florianópolis possui uma estrutura administrativa complexa, constituída por administração direta e indireta, com um total de 6.543 servidores, distribuídos em doze Secretarias; três fundações, para cultura (Fundação Cultural de Florianópolis - Franklin Cascaes) e meio-ambiente (FLORAM) e Esportes; uma autarquia para planejamento urbano (IPUF), e uma empresa de economia mista para obras e lixo (COMCAP). A municipalidade administra uma área urbanizável de grande porte com cerca de 148 Km², estimando-se que 26,88% dos servidores estejam vinculados a gestão da urbanização, em seus aspectos de planificação, controle e obras. Estudos recentes demonstram haver carência de pessoal na área de planificação, particularmente no IPUF, cuja equipe de técnicos de nível superior reduziu-se em 50% nos últimos 15 anos, enquanto a cidade cresceu 60%.

O Executivo Municipal apresenta uma estrutura formal de decisão que, partindo do Prefeito, assessorado pelos diversos Conselhos, chega aos órgãos operacionais da administração direta e indireta, os quais são chefiados por pessoas de confiança do Prefeito (cargos de confiança) que podem ser substituídas a qualquer



Reunião com a comunidade: Santo Antônio de Lisboa

momento, sendo em geral indicações mais políticas do que técnicas. O conjunto desses Secretários e Diretores forma o principal grupo decisório da administração local, o chamado Colegiado Municipal, que se reúne com o Prefeito uma vez por semana para tratar dos assuntos em pauta e resolver conflitos de atuação, já que existe forte tendência à atuação independente.

Os servidores sob comando dos Secretários ou Diretores de entidades e órgãos são em geral técnicos com atribuição profissional em suas áreas de atuação, havendo contratação esporádica de pessoal externo para atender a sobrecarga de trabalho ou especializações técnicas não disponíveis internamente. Segundo a legislação nacional, os servidores municipais devem ser escolhidos através de concurso público, não havendo participação da comunidade em sua seleção ou em seu controle posterior, na medida em que não existe sequer um *ombudsman* na administração local.

Entre os dirigentes dos órgãos e os servidores operacionais, todavia, existe um segundo escalão (Gerentes e Chefes de Divisão) que detém considerável poder decisório sobre os assuntos diários da gestão urbana. Esse grupo e seus subalternos, especialmente nos setores de licenciamento e controle, exercem grande poder sobre a liberação de obras e projetos, e sobre as ações de fiscalização.

A ausência de *ombudsman* e de fiscalização social sobre os setores de licenciamento e controle não permite a transparência das decisões, e facilita a influência do setor privado sobre a gestão urbana. O peso desta influência reflete-se nos milhares de pequenas liberações ou omissões de fiscalização, que viabilizam obras e loteamentos clandestinos, os quais representam, respectivamente, cerca de 40% das edificações e 60% da área urbanizada do Município.

O Estatuto da Cidade (Lei Federal 10257/01) tornou o Plano Diretor o principal instrumento de planejamento do desenvolvimento do Município, obrigando inclusive a que os orçamentos anuais e plurianuais obedeçam às suas diretrizes. A mesma Lei obriga a uma gestão mais democrática e participativa da cidade, inclusive com o controle por um órgão colegiado de política urbana, o que amplia a sustentabilidade social do Município. Em decorrência, o órgão

municipal de planejamento (IPUF) deverá passar a assumir um papel mais predominante na administração, e o Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano (CMDU) deverá ser reativado. Consideram-se essas ações, aliadas à fiscalização social dos setores de licenciamento e controle, essenciais para a necessária readequação da estrutura decisória formal do Município.

Sistema Não-Formal - As decisões sobre o desenvolvimento e a gestão urbana de Florianópolis ainda passam pelo crivo de um sistema decisório não-formal que envolve vários atores sociais dos setores público, privado e comunitário do Município.

No setor público destacam-se os vereadores e outros políticos que, a pedido de seus representados, fazem pressão para liberações de obras e projetos pelo Executivo ou propõem mudanças na legislação de uso do solo para atingir seus fins. Florianópolis detém talvez o triste recorde de ser a cidade do país com maior número de leis urbanísticas aprovadas pela derrubada do veto do Prefeito, atualmente em mais de 1.000. Pressão eventual, porém semelhante, exercem os políticos dirigentes de órgãos públicos das três esferas de governo, os quais aliam sua influência político-partidária à alavanca das obras e serviços sob seu controle.

O setor privado não costuma exercer uma influência direta nas decisões do Executivo, porém atua indiretamente através dos canais políticos e das entidades empresariais de classe ou, diretamente, junto aos setores de licenciamento e controle, para influir na liberação de projetos específicos. Nem toda pressão implica em corrupção ou quebra da Lei, uma vez que o grande empresário em geral entende os benefícios financeiros da qualidade urbana e quer apenas negociar condições mais flexíveis e prazos menores para liberações, tornadas lentas pelo excesso de regulamentação.

O setor comunitário, por sua vez, atua coletivamente através de suas entidades, especialmente as Associações de Moradores e ONGs ambientais. As organizações técnicas da sociedade civil, como Universidades e Entidades Profissionais (CREA, OAB, ACE, etc), tendem a atuar através de participação nos Conselhos supra-citados ou através



Jogo de Dominó a beira do canal - Barra da Lagoa



A qualidade de vida urbana depende da convivência nos espaços públicos - Praça XV

de assessoramento as Associações de Moradores. As ações do setor comunitário tendem a influir nas decisões sobre a alocação de serviços públicos e equipamentos urbanos ou comunitários. Sua influência na gestão urbana no nível do Legislativo tem sido bastante intensa, gerando manifestações com poder para barrar a aprovação de Planos Diretores durante vários anos. Em casos extremos as entidades comunitárias têm ingressado no Judiciário com Ações Cíveis Públicas ou através de denúncias ao Ministério Público Federal e Estadual, como forma de barrar liberações ou leis que julgam perniciosas. Nessa situação, o Ministério Público Estadual e Federal tem tido uma atuação crescente, instaurando uma média de duas a três ações mensais, e tornando-se, na prática, mais uma instância de licenciamento e controle, desvirtuando a separação dos poderes democráticos e alongando prazos de obras e projetos, com reflexos negativos sobre a sustentabilidade econômica.

No futuro, a influência da sociedade na organização e gestão urbana deverá aumentar ainda mais, em virtude da Lei Federal 10257/01 - Estatuto da Cidade que tornou obrigatória a chamada "gestão democrática da cidade", envolvendo a criação de órgãos colegiados, orçamento participativo, audiências e consultas públicas, e sujeitando o Prefeito que não cumprir essa Lei a crime de improbidade administrativa.

Pode-se dizer que o clientelismo, o *lobby* e a influência direta do setor privado sobre o setor público são más práticas de gestão, na medida em que aumentam a sustentabilidade econômica às custas da sustentabilidade social e ambiental. Por outro lado, a participação do setor comunitário na gestão urbana e a atuação do Ministério Público, ao exigir o respeito à legislação vigente pela sociedade civil e pelos diversos níveis de Governo, são boas práticas que aumentam a sustentabilidade social e contribuem para o desenvolvimento do Município, embora em alguns casos diminuam sua sustentabilidade econômica.

As Políticas de Desenvolvimento

Ao longo das décadas, as diferentes administrações municipais perseguiram o objetivo do desenvolvimento de Florianópolis de forma mais ou menos explícita e articulada. A rigor, as políticas de desenvolvimento passaram a ser adotadas no Município a partir dos anos 1970, após o início do movimento turístico que acelerou o crescimento urbano, e no bojo dos programas federais que tentavam viabilizar as cidades de porte médio como retentores migratórios para as grandes metrópoles do país.

As limitações do marco regulatório vigente, da gestão de infra-estruturas e do sistema decisório formal e não-formal fizeram com que as políticas de desenvolvimento adotadas se resumissem mais a boas

intenções e algumas obras do que à efetivas balizas do crescimento ordenado da cidade. Nesse sentido, podem ser lembradas as políticas de metropolização, de preservação ambiental, de apoio ao turismo, de resgate da pesca artesanal, da infra-estrutura viária, dos transportes coletivos, da participação popular e de saneamento básico de diversas administrações anteriores.

A atual administração tem procurado manter políticas para o atendimento à infância, o embelezamento da cidade, o controle ambiental, o desenvolvimento da maricultura, a atração de grandes investimentos, as obras viárias, o transporte coletivo e a capacitação de recursos humanos. Embora algumas dessas políticas tenham se revelado bastante eficientes, colocando o Município num novo patamar de desenvolvimento econômico e social, sente-se a falta de uma visão unificada e mais abrangente da gestão urbana, que pudesse contrabalançar as limitações institucionais e aproveitar as oportunidades latentes em Florianópolis. Em fim, sente-se a carência de uma política de desenvolvimento urbano integrado e com uma visão de longo prazo.

Essa carência torna-se particularmente grave depois do advento da Lei Federal 10257/01, o Estatuto da Cidade, o qual exige um Plano Diretor configurado como um instrumento abrangente, integrado e participativo, que indique caminhos nos diversos aspectos físicos, sociais, econômicos e institucionais do Município, tornando o planejamento urbano a linha mestra das administrações municipais, a dirigir até o orçamento anual e pluri-anual. Nesse sentido, as políticas de desenvolvimento do Município tornaram-se indissociáveis dos aspectos urbanísticos e passa a ser ainda mais importante conhecer aquelas adotadas pelo IPUF.

Embora sua equipe técnica esteja bastante esvaziada, o IPUF caracteriza-se por ser o órgão municipal com a maior densidade de técnicos habilitados a pensar o desenvolvimento do Município. Criado em 1977 para ser um órgão de planejamento integral e com visão metropolitana, o IPUF já elaborou planos diretores para todos os 438 km² do território municipal e dois planos de desenvolvimento distritais, utilizando uma política de desenvolvimento raramente explícita.

Através da análise de documentos esparsos e entrevistas internas, pode-se constatar que o IPUF considera o desenvolvimento de Florianópolis como uma integração de fatores físicos, sociais e econômicos, consolidados numa filosofia de trabalho, a partir das missões adotadas em épocas distintas da história do Instituto, que privilegia os princípios básicos da qualidade, equidade e eficiência, a seguir discriminados:

Eficiência - Significa que a infra-estrutura física, social e econômica deve atender adequadamente às demandas geradas pela urbanização, comparando-a com parâmetros técnicos reconhecidos.

Equidade - Significa que deve haver igual oportunidade de



Preservação das antigas áreas rurais de origem açoriana - Costa de Dentro



O planejamento deve valorizar a preservação do patrimônio arquitetônico Prédio da FAED

acesso no atendimento das necessidades sociais básicas, especialmente para os segmentos sociais mais pobres ou com menor autonomia (idosos, crianças e deficientes físicos).

Qualidade - Significa que os espaços gerados pela urbanização devem ser compatíveis com a natureza biológica e cultural do ser humano, incluindo a preservação e conforto ambiental, a riqueza estética e o valor simbólico dos espaços.

Esses três princípios caminham na direção do conceito de desenvolvimento humano, uma vez que são mais abrangentes que os três fatores básicos do desenvolvimento sustentável: sustentabilidade ambiental, equidade de acesso à infra-estrutura social e crescimento econômico. A diferença torna-se evidente quando se leva em conta que os princípios adotados pelo IPUF incluem critérios mensuráveis de eficiência, e que a qualidade de vida considera a preservação ambiental como um de seus fatores.

Além desses princípios maiores, a filosofia de trabalho do IPUF inclui alguns princípios secundários, dentre os quais é relevante citar, neste contexto, os princípios da **legalidade** e da **participação**. Isso equivale a dizer que o IPUF defende o estado de direito e a regra da Lei, embora seja bastante crítico quanto ao marco regulatório, da gestão das infra-estruturas e do sistema decisório vigente. Da mesma forma, o IPUF defende a participação pública no processo de planejamento reguardando o respeito às normas legais e condenando a manipulação política dos eventos.

A reunião de todos esses princípios numa política de desenvolvimento pode ser sintetizada na constatação de que o IPUF busca **“uma cidade de qualidade, turisticamente atrativa e com equidade social”**; embora suas ações se concentrem nos aspectos espaciais por razões administrativas. Na prática, as políticas setoriais de desenvolvimento adotadas pelo IPUF podem ser assim detalhadas:

Políticas econômicas - Em termos econômicos, o IPUF adota uma política de prever acessibilidade e espaços distribuídos para o turismo e atividades sinérgicas, como indústrias de base tecnológica, universidades, centros de saúde e *shopping centers*. Excetuando-se a aqüicultura e a indústria do vestuário, também sinérgicas com o turismo, as demais atividades secundárias e primárias são proibidas ou desestimuladas, enquanto as terciárias são incentivadas ao longo das vias coletoras dos centros de bairro.

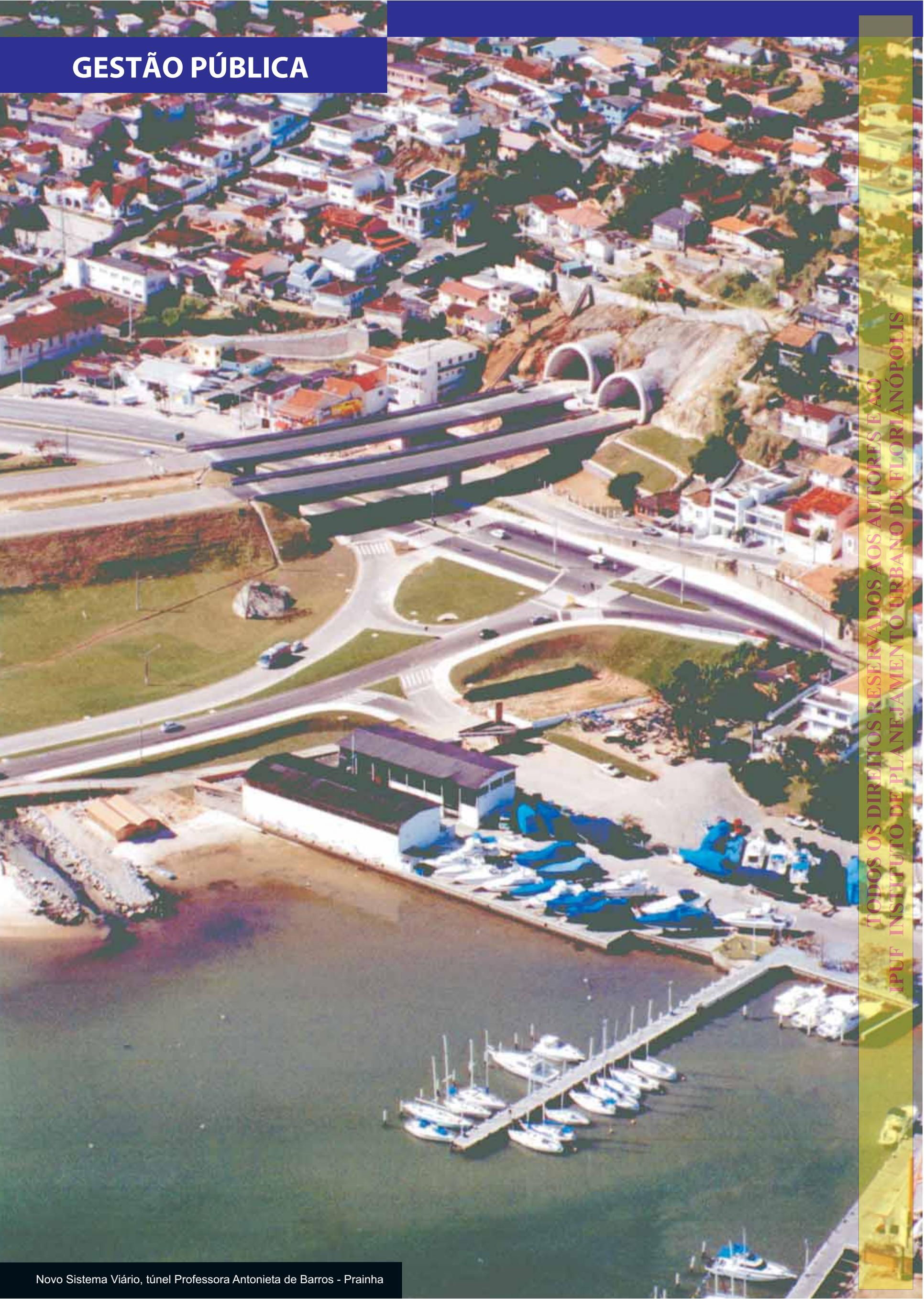
Políticas sociais - Em termos sociais, a política de equidade adotada é a de universalizar a distribuição de áreas para escolas fundamentais, postos de saúde, postos policiais e praças; prever zonas para loteamentos populares; e garantir a acessibilidade a todos os locais e por todos os modos de transporte. Também como parte das políticas sociais, sempre se buscou assegurar a participação da sociedade organizada no processo de planejamento urbano.

Políticas espaciais - Em termos físicos, busca-se a qualidade da vida urbana não só através da preservação ambiental, mas também da preservação histórica, arqueológica, cultural e paisagística; da garantia de condições de insolação e ventilação das edificações; do incentivo à implantação de obras de arte urbana; da conservação de pontos de encontro e núcleos residenciais; do estímulo à descentralização para centros de bairro e centros balneários; de um zoneamento claro, diversificado e gerador de referenciais urbanos; e de um sistema viário funcional e hierarquizado.

A equipe técnica do IPUF entende que a política de desenvolvimento adotada tem todas as condições de atender ao disposto no Estatuto da Cidade e, a longo prazo, atenuar as carências institucionais detectadas. Seu “calcanhar de Aquiles” encontra-se, por um lado, na escassa explicitação e divulgação e, por outro, na reduzida internalização coletiva, pontos que poderão ser transcendidos com a futura ampliação dos processos de gestão participativa.



Florianópolis uma cidade de qualidade, turisticamente atrativa e com equidade social



Organização Físico-espacial das Atividades - As Últimas Décadas

Esperidião Amin Helou Filho



Elevado Francisco Dias Velho - Aterro da Baía Sul

É necessário ressaltar o esforço desenvolvido durante a Administração do Prefeito Acácio Garibaldi, na segunda metade dos anos sessenta, traduzido pelos estudos desenvolvidos pelo ESPLAN, no sentido de dar vida a um processo de planejamento endógeno, propiciando a consolidação de equipes interdisciplinares locais.

Além de voltar-se para o planejamento da Capital, o escopo do trabalho foi ampliado com vistas a focalizar a Região da Grande Florianópolis. O Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI) foi uma inovação relevante.

Contudo, apesar de ter sido concebido na década de 60, até 1976 ele ainda não havia sido aprovado pela Câmara de Vereadores de Florianópolis, o que só veio a ocorrer, com alterações significativas, em maio do mesmo ano.

Foi exatamente no final da década de 60 e no início dos 70 que a Cidade foi submetida a uma inédita explosão imobiliária. O fato de não dispor de regras gerais e atuais, a respeito da expansão urbana, possibilitou autorização de construções ocupando 100% dos terrenos do centro. O resultado desse descompasso pode ser visualizado nos "paredões" da Rua Vidal Ramos e da Avenida Hercílio Luz.

Com o início da vigência da Lei nº 1.440/76 (Plano Diretor), a taxa máxima de ocupação foi reduzida para 46% do terreno, o que significa, sem dúvida, um ganho expressivo em termos de qualidade de vida urbana.

Dentre as mais importantes definições inseridas no corpo do Plano Diretor de Desenvolvimento Físico-Territorial, podemos destacar as diretrizes para o Sistema Viário Básico de Florianópolis, especialmente três eixos: a) Via Expressa de Acesso à Ilha de Santa Catarina, incluída como trecho inicial da BR-282, construída pelo Governo Federal através do Departamento Estadual de Estradas e Rodagem (DNER), inaugurada em 1984; b) Via de Contorno Norte (a atual Beira-Mar Norte), executada pelo Governo do Estado, concluída em 1985; e c) Via Expressa Sul, também de responsabilidade do Governo Estadual, ainda não concluída.

É importante registrar que as duas primeiras obras foram viabilizadas, basicamente, com recursos do Programa Nacional de Vias

Expressas (PROGRESS), custeado por uma alíquota adicional ao Imposto Único Sobre Combustíveis e Lubrificantes Líquidos e Gasosos. Essa vinculação deve ter exercido forte influência para tornar possível a execução das duas primeiras obras mencionadas. Já a Via expressa Sul, ainda não concluída, teve as etapas até hoje concretizadas financiadas por recursos do Orçamento Geral da União (dotações decorrentes de emendas parlamentares) e contrapartida do Governo Estadual.

Outras importantes vias estruturais preconizadas pelo Plano Diretor têm sido implantadas, visando reduzir os efeitos da extraordinária ampliação da frota de veículos no trânsito da capital e da região, num espaço urbano de características tão diferenciadas.

Uma grande conquista para a inteligência do planejamento urbano da Cidade e da Região foi a criação do Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (IPUF), em 1977, estabelecendo organicidade e sistematização para a indispensável tarefa de, permanentemente, e com equipe local, formada por servidores públicos, pensar a Cidade, a Região e seu futuro.

Num espaço delicado como o que ocupamos, a tarefa de planejar avaliando o impacto ambiental de ações e omissões é crucial. De seu desdobramento e êxito dependerá a preservação das características que fazem de Florianópolis um endereço tão especial.

Concomitantemente à implantação do IPUF, instalava-se em Florianópolis um escritório regional do Empresa Brasileira de Planejamento dos Transportes (GEIPOT), responsável pela elaboração dos primeiros estudos de racionalização dos transportes coletivos na Capital, bem como no Aglomerado Urbano (compreendendo São José, Palhoça e Biguaçu) e na Área Conurbada (incluindo Antônio Carlos, Governador Celso Ramos, Águas Mornas e Santo Amaro da Imperatriz).

É interessante mencionar que o IPUF foi implantado com uma visão metropolitana, dado que os municípios da Região firmaram, na época, um termo de cooperação para planejamento integrado.

Eram partes integrantes do sistema de apoio ao esforço de Planejamento Urbano o Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano (CNDU), sucessor da Comissão Nacional de Política Urbana (CNPU) e do (Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU) e a Empresa Brasileira de Transporte Urbano (EBTU). Ambos, CNDU e

EBTU, cumpriram importante papel na consolidação dos instrumentos de planejamento de Florianópolis.

Mas foi o Banco Nacional da Habitação (BNH) a primeira instância do amadurecimento do processo de planejamento de Florianópolis. O Município conseguiu aprovar e implantar o projeto Comunidade Urbana de Recuperação Acelerada (CURA), o CURA I, compreendendo primeiramente as comunidades do Estreito, Coloninha, Sapé, Capoeiras e Jardim Atlântico no Continente, depois, numa segunda fase, a Trindade, o Santa Mônica, o Pantanal, o Córrego Grande no CURA II. O Governo Federal, até os anos 90 (mais exatamente até a Constituição de 1988), priorizava recursos para as Regiões Metropolitanas que ele próprio criava. A partir de 1988, a atribuição de criar Regiões Metropolitanas foi transferida para os estados. O fato de Florianópolis não ter sido considerada região metropolitana pelo Governo Federal, ou seja, não preencher requisitos quantitativos então estabelecidos, representou não ter acesso a muitos dos programas

existentes à época, especialmente nas áreas de saneamento, transportes e habitação.

A implantação, com base na Constituição Estadual, da Região Metropolitana da Grande Florianópolis veio a ocorrer, apenas, no final dos anos 90, através da Lei Estadual nº 15.834, de 6/1/1998. A partir de então, Florianópolis passou a desenvolver, no âmbito da Administração Pública, uma série de exercícios de busca de recursos financeiros. Não sendo beneficiado pelos critérios de participação no principal tributo estadual, o ICMS (é o 5º município em ordem descendente de participação), o município tem procurado assegurar condições de financiamento do Poder Público através da maximização da sua capacidade tributária. Foi um dos primeiros do Brasil a incluir no seu Código Tributário o instituto do "Solo Criado", bem como o mecanismo da "transferência de índices de direito de construir" (Lei Municipal nº 3.338, de 28/12/1989), assim como a Taxa de Fomento ao Turismo (Lei Municipal nº 3.297, de 29/11/1989, alterada pela Lei Complementar



nº 34, de 26/02/1999).

O fato de Florianópolis ter se habilitado para o Programa HABITAR BRASIL BID I e ter sido a primeira cidade brasileira a se habilitar ao mesmo programa em sua segunda edição (HABITAR BRASIL BID II) demonstra que os mecanismos de planejamento em nível municipal alcançaram patamares de maturidade e credibilidade indiscutíveis. Esse programa visa à recuperação social, econômica e ambiental de áreas degradadas por ocupação irregular.

O Programa contemplou, nas duas edições, as Comunidades do Chico Mendes (Vila Aparecida I e II e Novo Horizonte) e do Morro do Mocotó (ou Morro do Governo). Esta última merece um registro especial: foi o primeiro assentamento urbano precário criado “provisoriamente”, pelo próprio governo, quando, por ocasião da construção da Ponte Hercílio Luz, nos anos 20 do século passado, cuidou de remover famílias que moravam junto à cabeceira insular da ponte que se construía, nas

imediações do cemitério que ali estava localizado, antes da transferência deste para o Itacorubi.

Consolidam esta constatação a aprovação e a implantação do Sistema Integrado de Transporte Coletivo (SIT), com recursos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Também junto ao BNDES o Município conseguiu credenciar-se para receber recursos do Programa de Modernização da Administração Tributária e dos Setores Sociais Básicos (PEMAT).

O ápice dessa consolidação, sem dúvida, foi atingir as condições técnicas, econômicas e financeiras para obter empréstimo junto ao Fondo Financiero Para El Desarrollo de La Cuenca Del Plata ou Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata (FONPLATA), organismo financeiro multilateral. Concretizada, essa operação de crédito permitirá acelerar a implantação de importantes obras preconizadas pelo Plano Diretor da Cidade.





Sistema de Transportes em Florianópolis

Eliane Veiga

Florianópolis é palco de transformações sociais importantes, dentre elas a evolução do trânsito e meios de transportes. Na pacata Vila de Nossa Senhora do Desterro do século XVIII, o transporte era feito essencialmente por embarcações, das pequenas baleeiras e chalupas às históricas naus que traziam viajantes estrangeiros a estas paragens.

Como as distâncias maiores eram percorridas dessa forma, o domínio do espaço geográfico era condicionado por roteiros náuticos, que interligavam as freguesias da Ilha e do Continente fronteiro¹. Além da orla marítima, as comunidades do interior da Ilha, que habitavam regiões atendidas por bacias hidrográficas, tais como a Lagoa da Conceição, a Lagoa do Peri, o Itacorobí, o Saco Grande, o Rio Tavares e Rationes², utilizaram habitualmente esses caminhos durante o século XIX, e muitas ainda no século XX, transportando cargas e passageiros.

Carros de boi, charretes e cavalos cobriam, por terra, as distâncias entre as comunidades, percorrendo as precárias estradas de



Carro de boi

então, e, no centro da Vila Capital, andava-se fundamentalmente a pé, havendo, ainda, além das charretes e cavalos, aranhas, e, eventualmente, alguma cadeirinha de arruar, carregada por escravos de alguma senhora mais abonada.

Ligação com o mar

A importante relação que Florianópolis manteve com o mar até o final do século XIX caracterizou a ocupação dos núcleos tradicionais e engendrou uma rede de caminhos marítimos, terrestres e fluviais, destacando-se, por exemplo, além do centro, localidades como Ribeirão da Ilha, Saco dos Limões, Santo Antônio de Lisboa, Rationes³, São João do Rio Vermelho, Saco Grande, Trindade, Lagoa da Conceição e Costa da Lagoa, todas com traços ainda evidentes da colonização açoriana. No interior da Ilha e na orla continental a comunicação era feita por meio de embarcações, ou, por terra, através de estradas muito precárias, a pé, a cavalo e em carros de boi.

No final do século XIX, o surgimento do bondinho puxado a burros pode ser considerado a primeira iniciativa de transportes coletivos de caráter urbano. E as balsas, baleeiras e lanchas da passagem, encarregadas da travessia Ilha Continente faziam o complemento indispensável para as comunicações de uma sociedade ainda ilhada.

Desde os primeiros tempos, eram os moradores das praias do continente que davam passagem, em canoas, a quem viesse do interior



Barca de transporte de passageiros entre o Estreito e o centro de Florianópolis - início do século XX

com destino à Ilha de Santa Catarina. Posteriormente, a empresa concessionária da travessia Ilha-Continente instalou ali seus trapiches, ainda vistos na primeira metade do século XX, fazendo a conexão com os transportes terrestres. Num dos trechos da estrada para São José, próximo à passagem Valente, havia um estacionamento de veículos. Como não havia automóveis, o serviço de táxi era feito por carros de mola, puxados por cavalos.

No Continente, o local onde fora instalado um trapiche da Empresa Valente, que fazia a travessia do canal do Estreito por meio de lanchas, configurou-se como o centro da localidade. As ruas não tinham nomes oficiais; havia a estrada geral para Biguaçu, que compreende as atuais ruas Fúlvio Aducci, Coronel Pedro Demoro e Max Schramm, e a estrada geral para São José, hoje rua Santos Saraiva. Havia ainda a rua Nova, atual Gaspar Dutra, que começava na primeira esquina depois do Quartel do 63º Batalhão de Infantaria e vinha até as terras do Coronel Pedro Demoro, na rua Espivak, atual Heitor Blum.

A consolidação e expansão das primeiras linhas de transporte marítimo esteve inicialmente atrelada ao crescimento da demanda, aos fornecedores de veículos e motores e às condições das estradas. Posteriormente, a área continental do Município foi efetivamente agregada à mesma dinâmica do território insular, e absorveu uma rede viária em formação.

Ponte Hercílio Luz e o desenvolvimento do transporte terrestre

Foi do centro da cidade que partiram os primeiros caminhos terrestres geradores de tráfego que, pouco a pouco, devido ao



Bonde puxado por burros - começo do século XX



Movimento na Ponte Hercílio Luz em meados dos anos 60



Primeiro ônibus de Florianópolis - 1920

adensamento populacional e aos conseqüentes investimentos públicos e privados, obrigou a um planejamento mais complexo e à paulatina implantação de infra-estrutura viária e de transportes coletivos típicos. Este sistema, que começou, timidamente em 1880, com as linhas de bondes puxados por burros, diferenciou-se em 1920, quando surgiu a empresa de ônibus pioneira⁴, e ganhou importância, a partir da segunda metade dos anos 20, com a inauguração da ponte Hercílio Luz, em 1926, e o incremento das primeiras empresas de ônibus. A chegada do automóvel e dos ônibus, veículos que transportavam maior número de pessoas, fez com que os bondes fossem perdendo, gradativamente, a clientela.

Em Florianópolis, o Serviço de Transporte Público de Passageiros era constituído, inicialmente, por uma estrutura muito simples, sintética e até precária. Era um prestado por empresas privadas, de caráter familiar, regulamentadas e autorizadas a funcionar pelo governo, como concessão pública, tal como é hoje. As empresas eram tão pequenas que o proprietário muitas vezes dirigia o veículo, consertava a parte mecânica e cuidava da contabilidade da firma.

Alguns ônibus atendiam apenas ao centro da cidade em linhas de curto percurso. As linhas de percurso mais longo surgiram, primeiramente, em Canasvieiras e, depois, no Saco dos Limões, no Estreito, no Canto, na Lagoa da Conceição e no Ribeirão da Ilha, quase sempre a partir da adaptação dos caminhões que transportavam cereais, produtos hortifrutigranjeiros ou pescado para os mercados do centro. Como as linhas saíam dos bairros, convergindo para o centro da cidade, constituiu-se, desde o início, o chamado modelo radial de transporte coletivo.

O Estreito⁵ se destacou por ter o primeiro balneário da capital, com casas de veraneio, já no final dos anos 20, antes mesmo de Canasvieiras. E, na segunda metade dos anos 20, a estrada e o contorno da orla marítima de Coqueiros, no Continente, já começava a ter suas praias freqüentadas. A fácil comunicação da Ilha com o continente, através da ponte Hercílio Luz, e a proximidade com o centro da cidade constituíram ótimas chances de desenvolvimento do balneário de Coqueiros. Nos anos quarenta, os primeiros empreendimentos imobiliários começaram a apontar as enormes possibilidades da região, não só como balneário, mas como área residencial. Loteamentos, estradas, instalação de energia elétrica, do primeiro telefone, e, necessariamente, serviços de ônibus para Coqueiros e Bom Abrigo foram providências tomadas a partir do empenho da comunidade.

No final dos anos quarenta, o crescimento demográfico e a recuperação social e econômica do período pós-guerra promoveram a necessidade de transporte coletivo em muitas cidades brasileiras. A

demanda de passageiros em Florianópolis, atraídos pelo centro comercial e administrativo aumentou. A maior parte dos usuários de ônibus era composta por empregados - no comércio, na prestação de serviços ou na administração pública - e estudantes. Em 1948, havia 22 linhas de ônibus na capital. A partir dos anos 50, as sucessoras das antigas empresas de ônibus de cada bairro começaram a se estruturar melhor, investindo na aquisição de mais veículos, na contratação de funcionários e na constituição de sociedades⁶.

Planejamento e transporte

Florianópolis ainda não tinha um plano diretor que orientasse o seu desenvolvimento, nem um código de edificações atualizado⁷, até que, em janeiro de 1952, foi contratado o Escritório de Urbanismo do professor Edwaldo Pereira Paiva, de Porto Alegre, para elaborar o Plano Diretor e o Código de Obras. Com isso, as obras promovidas pelo prefeito Paulo Fontes, entre 1951 e 1954, já procuravam seguir diretrizes desse primeiro Plano Diretor da cidade. Promovendo o melhoramento geral de estradas consideradas perigosas, estreitas, acidentadas e de tráfego difícil. Nessa época, elas ainda eram de saibro; só mais tarde foram macadamizadas: estrada da Lagoa, Ponta das Canas/Cachoeira, do Morro das Pedras, da Armação, do Pântano do Sul, de Cacupé, da Barra do Sul, do Rio Tavares à Lagoa, do Rio Vermelho, do Campeche, da Costeira do Ribeirão, da Vargem do Bom Jesus/Canasvieiras/Cachoeira, Canasvieiras/Ingleses, da Coloninha (em Santo Antônio), do Sítio de Capivari ao Tabuleiro (em Ingleses), da Vargem Grande, da Lagoa à Costa de Dentro e a de Ratores.

No Centro, o Prefeito Paulo Fontes deu início à construção do cais da futura Avenida Beira-Mar, à altura do Jardim Dias Velho, conforme previa seu Plano Diretor. Já se imaginava, àquela época, uma grande avenida, contornando a orla da cidade pelas duas baías. Era um trabalho previsto para várias administrações.

A Avenida Rio Branco foi prolongada após a aquisição de duas casas e terrenos que impediam a sua ligação ao Jardim Gustavo Richard, ao lado da Polícia Militar. Esta via estava para ser concluída havia três décadas. Foi adquirido um terreno com frente para o antigo Departamento de Saúde Pública para ligar a Avenida Rio Branco à Ponte Hercílio Luz. Foi feito o rebaixamento do leito da rua Felipe Schmidt, no acesso à ponte Hercílio Luz, para descongestionar o tráfego, e a terraplanagem do morro próximo à Alameda Adolfo Konder, para fazer ali uma praça. A rua Tenente Silveira pôde ser prolongada após a aquisição de um terreno na Rua Padre Roma. Essa obra aguardava já vinte anos para



Elevado Vilson Kleinubing



Elevado Francisco Dias Velho

ser executada. Outra área adquirida permitiu a abertura da rua São Jorge, fazendo a ligação entre a Rua Dom Joaquim e a Almirante Alvim. Fez-se a rua Dorval Melchíades de Sousa, na Chácara do Hespanha, e o calçamento a paralelepípedo das ruas Demétrio Ribeiro e Duarte Schutel.

Necessidade do Crescimento Urbano

Nos anos 60, a estimativa de população residente em Florianópolis, segundo cálculos do GEIPOT/1978, era de 77.585 pessoas na área urbana e 20.242 na rural⁸. A essa altura, o investimento em rodovias tornava-se uma imposição em todo o Brasil, rompendo o isolamento de cidades ainda pacatas.

Só a Paróquia de Fátima, no Estreito já contava com uns 45.000 habitantes; abrangia toda a parte continental do Município de Florianópolis, mais Barreiros, até Serraria, inclusive, e Potecas. As melhorias promovidas nas estradas e o aumento populacional impulsionaram o transporte coletivo do Continente. Havia linhas de ônibus do Estreito e de Coqueiros em direção à Ilha. O ponto final de ônibus no Estreito era a esquina da rua Tereza Cristina com a rua Pedro Demoro, enquanto a linha de Coqueiros ia até Itaguaçu. Embora o comércio nessa época já despontasse na região, os comerciantes reclamavam do hábito que o morador do continente tinha de tomar ônibus para ir à Ilha fazer as suas compras.

Aos poucos, os acessos à Capital, que obrigatoriamente passam pelo Estreito, melhoraram muito, e o asfalto foi lentamente substituindo os calçamentos. Mesmo assim, nos anos sessenta, muitas ruas do Estreito ainda eram precárias, e ficavam em estado lastimável em época de chuvas, impedindo o tráfego de veículos. Em 1966, foi criada a Secretaria Municipal para Assuntos do Estreito, transformada, em 1985, em Secretaria Regional do Continente. E a BR-101 teve grande influência no processo de desenvolvimento da parte continental de Florianópolis e dos municípios vizinhos. As primeiras estruturações significativas norteadas por um plano diretor aconteceram a partir de 1976, quando o Estreito, o bairro mais populoso de Florianópolis, já carecia muito de diretrizes urbanísticas, especialmente nas áreas de sistema viário, habitação popular e saneamento básico. A partir de 1989, por decreto municipal, o Estreito passou a ter prédios com gabarito de até 12 pavimentos, o que é forte indício do enorme crescimento da demanda em termos de usuários do transporte coletivo.

Em 1960, Florianópolis já vivia o problema da falta de terminais para as empresas de transporte coletivo. No Largo da Alfândega passaram estacionar as linhas do Estreito, de Capoeiras, do Bom Abrigo, de Barreiros, da Escola, de Campinas e do Morro do Geraldo; no Largo do

Mercado, as de Santo Amaro, São José e Palhoça; no Cais Liberdade (fundos do Bar São Pedro), a linha Biguaçu; na rua Bulcão Viana, esquina com a avenida Hercílio Luz (Largo Treze de Maio), as linhas Ribeironense, Aeroporto, Costeira e Canasvieiras; na rua Santos Dumont (imediações do Tribunal de Justiça), as linhas do Saco Grande, do Sambaqui e do Itacorubi; na rua Tenente Silveira, fundos da Faculdade de Direito a linha Sorocaba. As empresas de Florianópolis ainda não possuíam frotas padronizadas. Havia a Viação Taner, a Trindadense, a Limoense, a Ribeironense, a Florianópolis, a Transportes Coletivos São João e a Auto Viação Canasvieiras.

No final dos anos 60, os ônibus saíam de vários pequenos terminais: da Avenida Hercílio Luz, da Praça Fernando Machado, da Praça Pereira Oliveira, da Praça da Bandeira, do Cais Frederico Rolla ou da Praça Pio XII (Largo Fagundes). As empresas Taner e Trindadense foram transferidas para a Praça Pereira Oliveira, e de lá saíam os ônibus que cobriam o norte da Ilha. Na Praça Fernando Machado permaneceu a empresa Limoense, que atendia o sul da Ilha. E os pontos no Largo Fagundes eram ocupados pelas empresas que atendiam o Continente, com as linhas Canto, Estreito, Bom Abrigo, Capoeiras e Vila São João e a Ribeironense, que, nos anos 60, fazia as linhas para Coqueiros e Abraão. A Auto Viação São João fazia as linhas Capoeiras, Vila São João e Morro do Geraldo. A empresa Florianópolis fazia a linha Canto e Biguaçu, uma viagem que chegava quase a duas horas de duração.

Em torno da década de setenta, o crescimento populacional, o desenvolvimento urbano e o adensamento e expansão dos distritos já existentes, além da criação de novos, favoreceram inúmeras transformações sociais e espaciais, gerando a necessidade de uma resposta célere na infra-estrutura da cidade. Aterros, estradas, pontes e, necessariamente, a ampliação das linhas de transportes coletivos e a implantação de novos trajetos foram se tornando realidade.

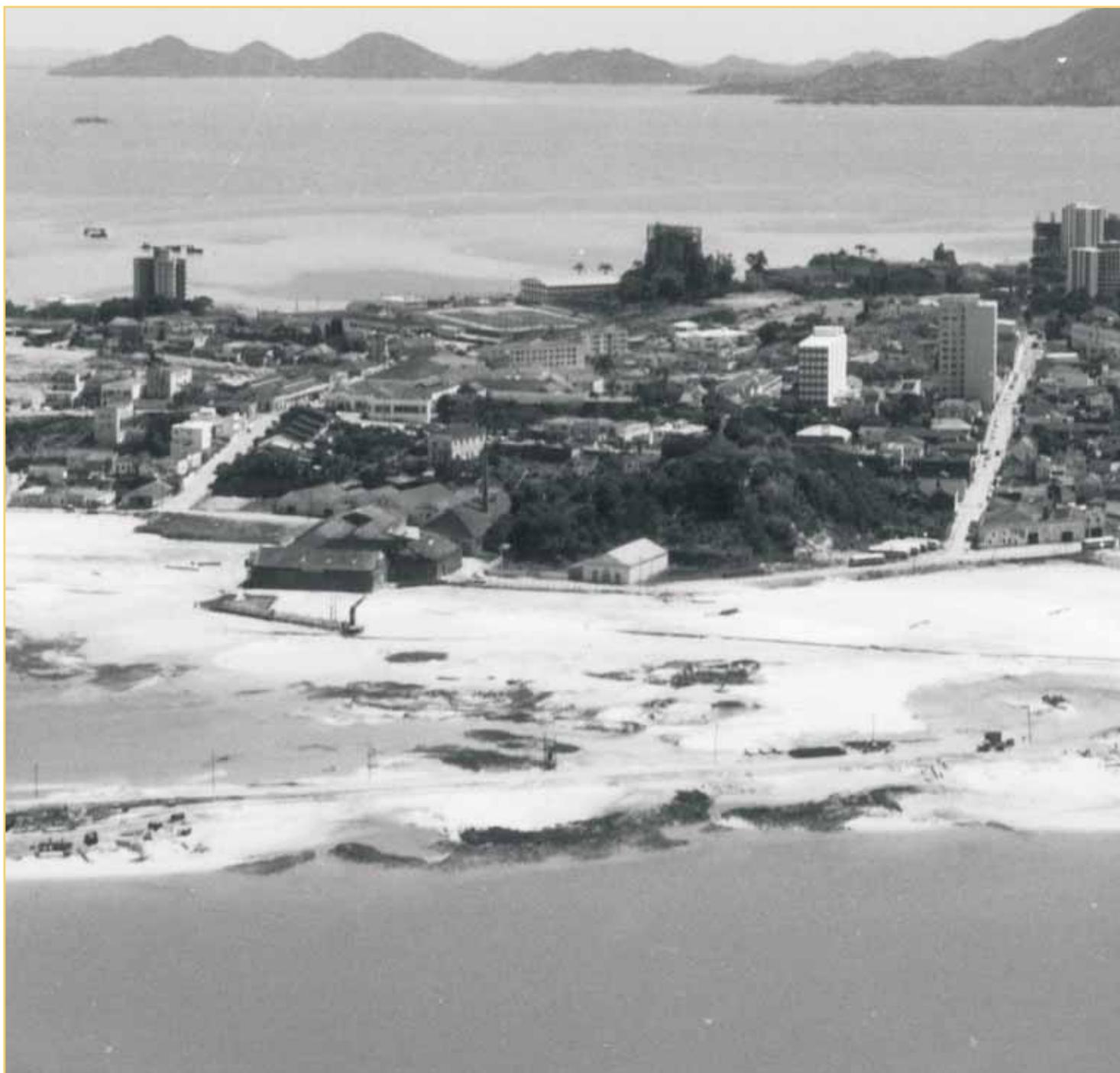
Pioneiros e visionários desbravaram as distâncias do município a partir dos anos quarenta e estão na base de um trabalho coletivo. Mas foi a complexidade crescente que Florianópolis ganhou no século XX, especialmente a partir dos anos 70, que provocou transformações definitivas, e a visão empresarial - não sem o esforço de superação das crises econômicas mais graves das últimas décadas - e a participação administrativa e técnica deram continuidade e solidez ao sistema atual. Avanços significativos na infra-estrutura urbana, respeitando as características, que tornam Florianópolis singular e tão atraente, têm sido realizados pela municipalidade, em parceria com a sociedade civil. Destacam-se a construção das pontes Colombo Machado Salles e Pedro Ivo Campos, dos elevados Vilson Kleinubing e Dias Velho e do túnel Antonieta de Barros.

Florianópolis entra no terceiro milênio na marca dos 271.281 mil habitantes, sendo 250.657 mil na área urbana, o que representa a maioria absoluta. Essa expressiva concentração de habitantes na zona urbana exigiu, nos últimos cinquenta anos, a transformação do sistema de transportes coletivos, favorecendo a locomoção das massas até seus destinos: a habitação, o trabalho, a escola e o lazer. As políticas urbanas e os ideários do desenho urbano, por sua vez, também priorizaram a organização dos espaços para os automóveis de tal maneira que o veículo seja ele de massa ou individual - é ainda o personagem principal da cena urbana, enquanto o cidadão e os organismos públicos lutam para reverter os espaços por eles tomados e humanizar as cidades.

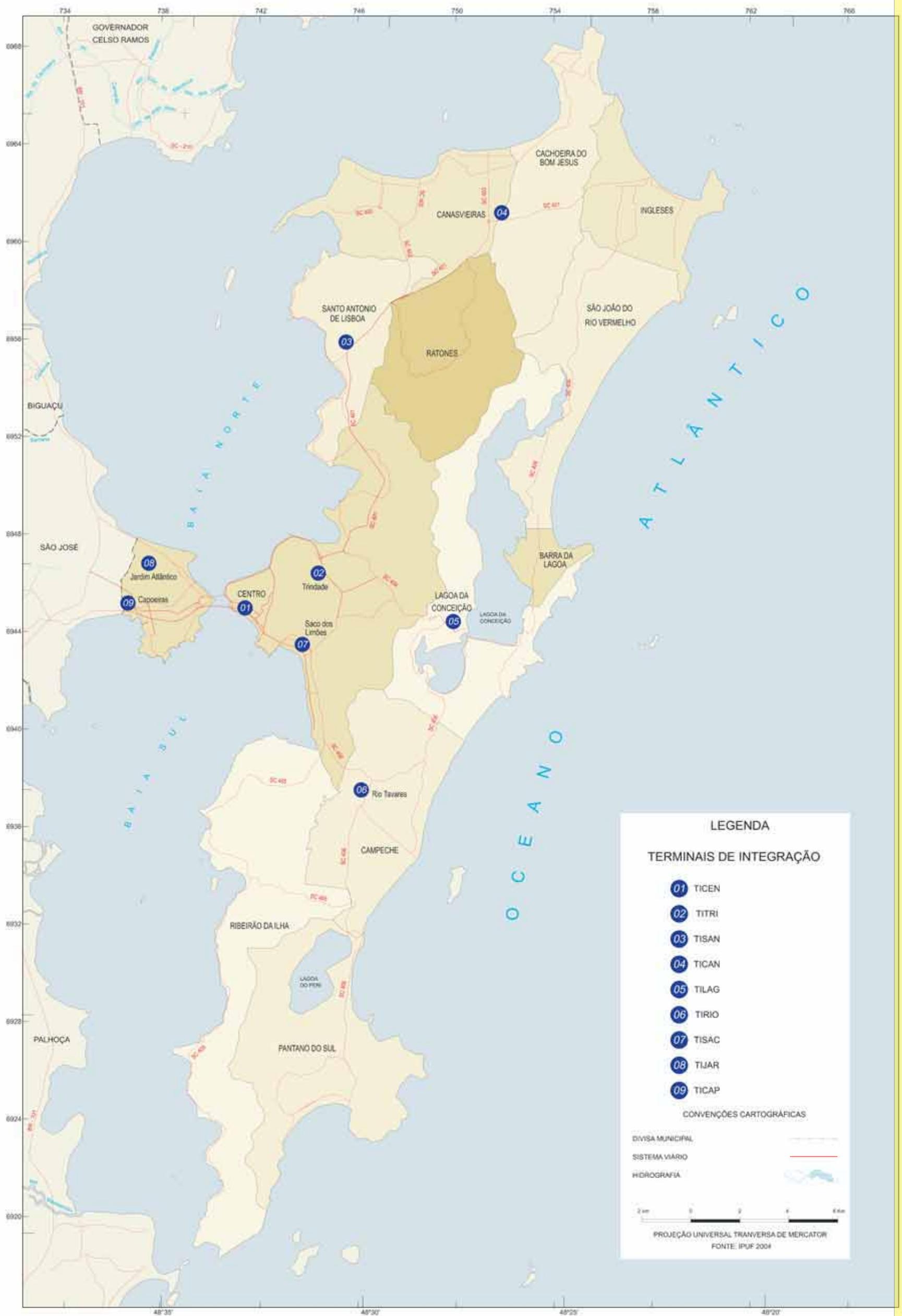
O Município de Florianópolis, com 436,5 km² de extensão - a maior parte insular, além de uma península continental - divide-se em 12 distritos administrativos: Canasvieiras, Cachoeira do Bom Jesus, Ingleses do Rio Vermelho, São João do Rio Vermelho, Rationes, Santo Antônio de Lisboa, Centro, Lagoa da Conceição, Ribeirão da Ilha, Pântano do Sul, Campeche e Barra da Lagoa, localidades que, há poucas décadas atrás, não dispunham de um transporte coletivo eficaz. Ainda está presente na memória de pelo menos duas gerações que acompanharam a virada do milênio o tempo em que se andava a pé ou a cavalo, a novidade dos primeiros ônibus e as dificuldades de outrora.

No rápido processo de urbanização dos aglomerados brasileiros - e Florianópolis não foge a essa regra - o transporte coletivo de qualidade passou a ser um desafio permanente, destacando-se entre as principais preocupações dos últimos governos, ao lado das intervenções no sistema viário, no saneamento e na habitação. A implantação do Sistema Integrado de Transportes de Florianópolis, em 2003, pela Prefeitura Municipal, veio contribuir para a melhoria da qualidade dos deslocamentos e, também, para uma mudança nas concepções de tempo e espaço. O Sistema de Transportes Integrados, criou novos pólos de transporte coletivo os terminais de bairro - e desafogou o trânsito de ônibus da área central. Atualmente, a concessão dos transportes está a cargo de cinco empresas de ônibus municipais - Transol, Canasvieiras, Emflotur, Estrela, Insular e Trindadense - a maioria delas criada a partir do esforço pioneiro de cidadãos que vislumbraram o transporte coletivo como uma realidade, para uma Florianópolis que, há quarenta ou cinquenta anos, ainda dava seus primeiros passos nessa área, quando alguns dirigiam táxis, lotações ou os primeiros ônibus, feitos a partir de chassis de caminhões.

Para um futuro próximo, a reativação do transporte náutico é uma das alternativas que aparece como mais humanística e ecológica para contribuir nos deslocamentos entre os bairros da capital e interligar os municípios da Grande Florianópolis.



Obras do aterro da Baía Sul





TODOS OS DIREITOS RESERVADOS AOS AUTORES E AO
IPUF INSTITUTO DE PLANEJAMENTO URBANO DE FLORIANÓPOLIS

Legislação Ambiental de Ocupação do Solo

Marinez Scherer

Por ser um ambiente insular, e, por consequência, geograficamente isolado do restante do continente, a Ilha de Santa Catarina necessita de estudos e cuidados maiores em relação a sua dinâmica ecológica, uma vez que os impactos ambientais tendem a ser maiores em ambientes frágeis como este.

O Capítulo 17 da Agenda 21 dedica um programa de ação inteiro à problemática das ilhas, constando que “ ilhas são um caso especial da tarefa de implementar desenvolvimento e conservação do meio ambiente”. Também Cicin-Sain (1993) afirma que as ilhas representam a máxima expressão da zona costeira, por serem rodeadas e enclausuradas pelo mar. Esses ambientes requerem um projeto de gestão integrada da zona costeira bem desenvolvido e implantado para que haja desenvolvimento sustentável.

No entanto, a preservação desse ambiente singular e frágil está sendo ameaçada na Ilha de Santa Catarina. Uma análise no principal instrumento de regulamentação do uso do solo, o Plano Diretor, principalmente dos Balneários, leva à reflexão de que falta integração entre os diferentes interesses de segmentos da sociedade civil e do governo no que se refere à preservação dos ecossistemas. Segundo Cecca (1999), “da forma como está concebido o Plano Diretor, o Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis - IPUF opera desvinculado das Secretarias de Saúde, Habitação, Educação, Transporte e Meio Ambiente”.

Observa-se, pois, que a gestão ambiental integrada não é levada em conta no planejamento da Ilha de Santa Catarina. Como não há Plano Municipal de Gerenciamento Costeiro e a sua elaboração não tem data prevista, o zoneamento da Ilha fica por conta dos Planos Diretores.

Esses planos prevêem áreas verdes (AV), de preservação permanente (APP), de preservação com uso limitado (APL), de preservação de mananciais (APM), áreas de parques e reservas naturais (APR), além de áreas destinadas às diferentes ocupações do solo. No entanto, em muitos casos, a delimitação das áreas destinadas à preservação do ambiente natural pelo Plano Diretor não coincide com as que as legislações pertinentes determinam.

A comparação do zoneamento estabelecido pelo Plano Diretor com as áreas protegidas por legislação vigente (em nível federal e estadual) nem sempre resulta satisfatória. Como exemplo desse fato, basta citar que certas áreas de vegetação de restinga e dunas, consideradas áreas de preservação permanente pela legislação federal e pela estadual, são consideradas áreas edificantes pelo Plano Diretor (caso da região dunar de algumas praias da Ilha).

Infelizmente, a Ilha de Santa Catarina é um bom exemplo da falta de integração horizontal e vertical que existe em todo o Brasil. Por se tratar de uma ilha, é considerada terra da União nas Leis Federais (portanto é um patrimônio público) e área de especial interesse ecológico conforme a Lei Estadual. Grande parte dela é composta por ecossistemas como manguezais, restingas, dunas, lagoas ou Mata Atlântica, ecossistemas estes protegidos por leis ambientais e tombados como áreas de preservação permanente (APP). Ou seja, se as legislações ambientais federal e estadual fossem realmente cumpridas, os lugares ocupáveis do território da Ilha seriam poucos.

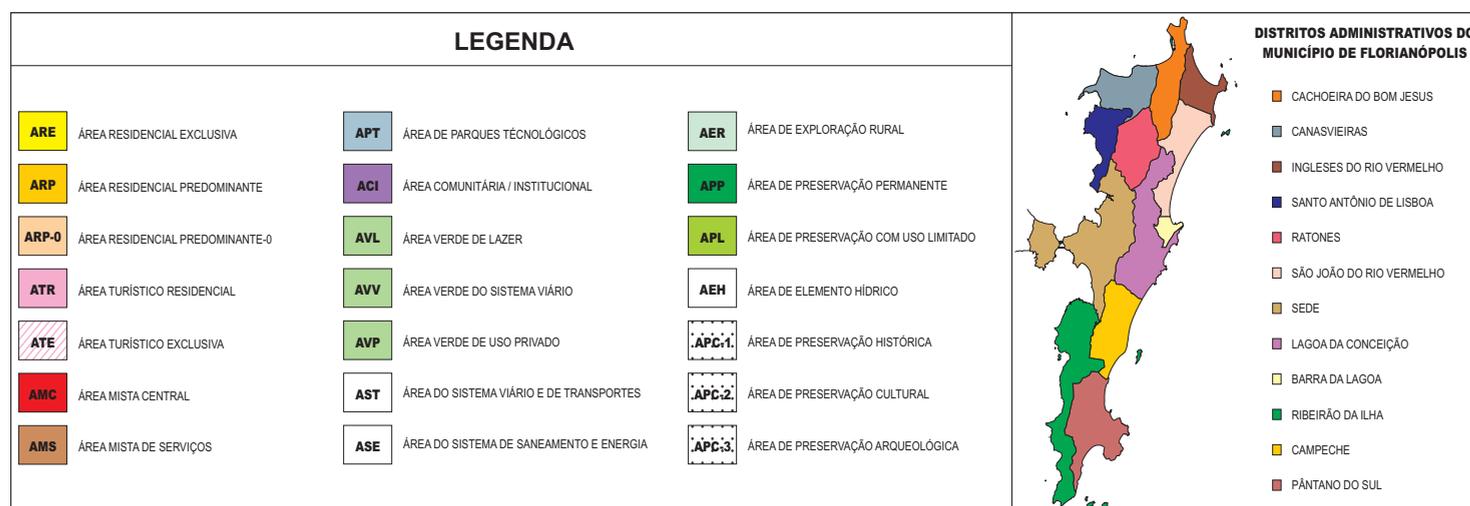
Cabe aqui a ressalva de que muitas vezes a ocupação de APP ocorre devido à falta de consenso no entendimento das definições dos ecossistemas costeiros entre os órgãos ambientais, planejadores e fiscalizadores. As diferentes definições desse ambiente causam impasses jurídicos e levam a distorções. Como já visto, falta a definição oficial, baseada em conhecimentos científicos, dos ecossistemas e ambientes costeiros.

Pode-se dizer que, dos ecossistemas e unidades ambientais presentes na Ilha de Santa Catarina, as águas costeiras, os estuários, os costões rochosos e as praias arenosas são as regiões menos protegidas dentro das leis ambientais vigentes e dentro do sistema de unidades de conservação. No entanto ressalva-se que, apesar de não citados, os estuários da Ilha de Santa Catarina encontram amparo legal nos instrumentos de proteção dos manguezais integrados aos estuários. Ecossistemas como manguezais, dunas, restingas e mata atlântica têm representações em todas as esferas de proteção ambiental, com exceção das dunas, que não se encontram protegidas pelo poder estadual. Assim, se faz necessária a inclusão das águas costeiras, dos estuários, dos costões rochosos e das praias arenosas na legislação ambiental vigente. Também se deve pensar na possibilidade de se criar unidades de conservação que englobem esses ambientes.

Frente à problemática ambiental que existe na Ilha de Santa Catarina, podem-se sugerir ações práticas que venham a contribuir para a melhor gestão ambiental de todos os ecossistemas local. Decidiu-se apresentar as sugestões por ecossistema/unidade ambiental para que sejam entendidas como medidas diretamente aplicáveis. São elas:

Águas costeiras

- Mapeamento e controle de todos os pontos de lançamento de efluentes no mar, principalmente nas águas das baías;





Formações rochosas naturais - Praia do Bom Abrigo



Costão Rochoso na Ponta do Matadeiro - Armação do Pântano do Sul

- Implantação de programas de despoluição das baías e de penalidades aos poluidores;
- Incentivo as iniciativas de utilização das águas das baías para o lazer, com o devido monitoramento e ordenação de atividades como a vela, o remo, a natação, entre outras;
- Criação de rampas públicas de acesso ao mar;
- Demarcação e fiscalização do cumprimento do limite de distância das praias para embarcações a motor;
- Determinação de pontos de entrada e saída das embarcações nas praias;
- Demarcação de zonas de pesca e zonas de surfe, a fim de diminuir o conflito entre essas atividades nos meses nos quais o esforço de pesca é maior;
- Ordenação das atividades de maricultura nas águas próximas à Ilha;
- Maior fiscalização e ordenamento da pesca realizada em águas costeiras, incluindo o cadastramento de pescadores recreativos;
- Criação de unidade de conservação que represente as águas costeiras;
- Definição de parâmetros que possam contribuir no monitoramento das águas costeiras e de suas características ambientais como a biodiversidade, os níveis de poluição orgânica e química, e a produtividade pesqueira.

Lagoas costeiras

- Mapeamento e controle de todos os pontos de lançamento de efluentes nas lagoas, principalmente na Lagoa da Conceição (região de maior adensamento urbano dentre as lagoas na Ilha);
- Implantação de programas de despoluição das lagoas e penalidades aos poluidores;
- Ordenamento das atividades náuticas nas Lagoas da Conceição e do Peri. Há de se considerar que a Lagoa da Conceição é o ambiente mais preocupante, uma vez que a Lagoa do Peri por ser parte de um parque municipal, encontra-se mais protegida;
- Estipulação de corredores náuticos para atividades de alta velocidade com barcos a motor (lanchas e *Jet Skis*) na Lagoa da Conceição;
- Incentivo a atividades de lazer potencialmente menos poluidoras como vela, remo e natação;
- Construção de rampas públicas de acesso à água na Lagoa da Conceição;
- Implantação de um programa de recuperação das margens das lagoas com vegetação nativa;

- Fiscalização do cumprimento da legislação no tocante à preservação das margens das lagoas;
- Ordenação da pesca e estipulação de épocas de defeso, com especial atenção aos baixios da Lagoa da Conceição.
- Definição de parâmetros que possam contribuir no monitoramento das lagoas e de suas características ambientais, como a biodiversidade, o assoreamento, os níveis de poluição orgânica e química, a presença de indivíduos em forma jovem e a produtividade pesqueira.

Estuários, manguezais e marismas

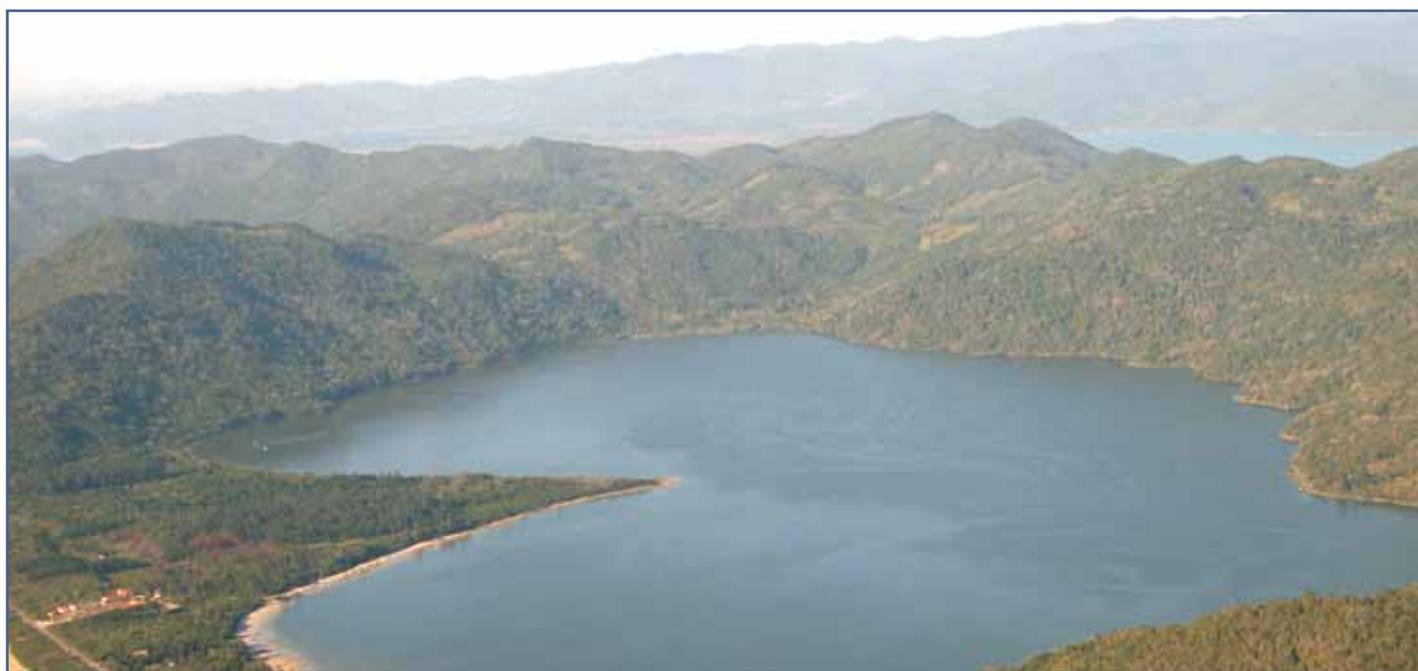
- Fiscalização do cumprimento das leis no tocante à preservação dos estuários, manguezais e marismas;
- Implantação de programas de recuperação ambiental das áreas degradadas antes pertencentes aos manguezais;
- Determinação de parâmetros ambientais dos estuários, manguezais e marismas que possam contribuir no monitoramento e de suas características ambientais, como a biodiversidade, a qualidade da água, o grau de salinidade da água, presença de espécies pouco tolerantes à poluição e a produtividade de recursos vivos marinhos.

Costões rochosos

- Determinação da quantidade permitida para coleta de recursos vivos marinhos dos costões rochosos e das épocas de defeso;
- Fiscalização efetiva do cumprimento desta determinação;
- Cadastramento dos coletores de recursos vivos;
- Demarcação de áreas proibidas para a coleta, que serviriam de banco de indivíduos jovens para os demais costões rochosos e de refúgio e *habitat* para algumas espécies marinhas;
- Criação de unidade de conservação que contemple os costões rochosos;
- Definição de parâmetros ambientais dos costões rochosos que possam contribuir no monitoramento da qualidade ambiental como a biodiversidade, a presença de espécies pouco tolerantes à poluição e a produtividade de recursos vivos marinhos.

Praias arenosas

- Estabelecimento de acessos às praias de maneira a não danificar as dunas e costões rochosos adjacentes;
- Regulamentação do uso de veículos automotores nas praias,



Lago do Peri - principal manancial de água doce de superfície da Cidade de Florianópolis

que o restrinja a seu emprego na pesca e em buscas e salvamentos;

- Criação de uma unidade de conservação que contemple as praias da Ilha;
- Definição de parâmetros que possam contribuir no monitoramento das praias arenosas e de suas características ambientais, como a biodiversidade, a compactação da areia, a evolução da erosão e a sedimentação praial, a presença de contaminantes da areia.

Dunas

- Fiscalização do cumprimento das leis referentes à mineração, à ocupação, à recreação e ao uso de veículos automotores nas dunas;
- Estabelecimento de programas de contenção, revegetação e regeneração natural monitorada das dunas nas áreas alteradas por ações antrópicas;
- Estabelecimento de programas de retirada de vegetação exótica dos campos dunares;
- Estabelecimento de programas-piloto de revegetação das dunas da Avenida das Rendeiras, com o devido acompanhamento técnico para analisar a validade e os efeitos dessas atividades;
- Determinação das áreas de estacionamento nas praias para conter o hábito de utilizar as dunas para esse fim; criação de acessos demarcados às praias de toda a Ilha de maneira que o acesso público seja garantido sem maiores danos às dunas frontais e à vegetação que as fixa.

Vegetação de restinga

- Mapeamento de todas as áreas de vegetação de restinga da Ilha, consideradas de Preservação Permanente pela legislação ambiental e pela Resolução do CONAMA nº261/1999;
- Implantação de um programa de revegetação e regeneração natural monitorada das áreas de restinga que foram alteradas por ações antrópicas e que estejam dentro do mapeamento da vegetação de restinga;
- Mudar a gerencia do Parque Florestal do Rio Vermelho para Parque Estadual do Rio Vermelho, passando sua administração para o governo estadual ou municipal;
- Criação de infra-estrutura adequada à visitação no Parque Florestal do Rio Vermelho, organizando a que já existe como as duas áreas de *camping*, o campo de futebol, a base da Polícia Ambiental e as trilhas; corte gradual das espécies exóticas no parque para que a

vegetação nativa de restinga possa se regenerar;

- Definição de parâmetros que possam contribuir no monitoramento das restingas e de suas características ambientais, como a biodiversidade, a densidade de cobertura vegetal, a presença de fauna (principalmente aves e répteis), o grau de permeabilidade do solo, as espécies endêmicas e as em perigo de extinção.

Mata quaternária

- Mapeamento e atribuição do status de preservação permanente às áreas remanescentes de mata quaternária; criação de zonas-tampão entre os remanescentes de mata quaternária e as áreas de urbanização, que poderiam ser parques de acesso público, por exemplo;
- Definição de parâmetros que possam contribuir no monitoramento da mata quaternária e de suas características ambientais como a biodiversidade, a densidade de cobertura vegetal, a presença de fauna (principalmente aves e répteis), as espécies endêmicas e as em perigo de extinção.

Mata Atlântica

- Mapeamento de todas as áreas de Mata Atlântica da Ilha consideradas de Preservação Permanente pela legislação ambiental através do Decreto n.º 750 e da Resolução do CONAMA n.º04/1999;
- Implantação de programas cujo objetivo seja preservar as encostas e suas matas, implantação de programas de reflorestamento e regeneração natural monitorada de áreas de Mata Atlântica alteradas por ações antrópicas;
- Determinação de parâmetros que possam contribuir no monitoramento da Mata Atlântica e de suas características ambientais como a biodiversidade, a densidade de cobertura vegetal, a pluviometria, a presença de mamíferos de grande porte, as espécies endêmicas e as em perigo de extinção;
- As ações citadas acima são sugestões que devem passar por análise prévia dos órgãos ambientais nas diversas esferas governamentais envolvidas (nacional, estadual e local), debate com a comunidades locais, tomando como base pesquisas científicas. As ações para a preservação dos ecossistemas devem ser tomadas de maneira emergencial, pois do contrário corre-se o risco de ultrapassar a capacidade suporte que a Ilha tem de suportar as agressões humanas.



TODOS OS DIREITOS RESERVADOS AOS AUTORES E AO
IPUF - INSTITUTO DE PLANEJAMENTO URBANO DE FLORIANÓPOLIS

