

Estudos sobre o Plano Diretor

Contribuições técnicas para a revisão
do projeto de lei do PDP de Florianópolis



COMDES

Conselho Metropolitano para o
Desenvolvimento da Grande Florianópolis



Estudos sobre o Plano Diretor

Contribuições técnicas para a revisão do projeto de lei do PDP de Florianópolis

Apresentação

Nas audiências públicas do Plano Diretor de Florianópolis, ocorridas nos meses de março e abril deste ano, prevaleceram os embates sobre os procedimentos para a construção do Plano em detrimento da análise da proposta propriamente dita. Preocupados com a perspectiva de um crescente agravamento das questões urbanas locais sem a disponibilização de um Plano Diretor atualizado, cidadãos presentes nessas audiências se mobilizaram para encontrar alguma forma de contribuir para a superação deste impasse.

Atendendo a convocatória contida de apresentação texto do projeto de lei, a Associação FloripAmanhã convidou o Conselho Regional de Arquitetura e Urbanismo de Santa Catarina – CAU SC; o Conselho Regional de Economia de Santa Catarina – CORECON SC; o Conselho Regional de Engenharia e Agronomia de Santa Catarina – CREA SC e a Ordem dos Advogados do Brasil - Santa Catarina – OAB SC para contribuírem no aprimoramento da proposta. Estas organizações profissionais indicaram representantes para comporem, juntamente com outros técnicos um grupo de trabalho multidisciplinar voluntário, reunido com o objetivo de apresentar contribuições fundamentadas em conhecimentos acumulados em suas áreas de atuação.

Este Grupo de Trabalho partiu de uma discussão geral para definir a abordagem que seria dada nas análises. Buscando tornar mais produtivo o trabalho, e objetivando não perder os conteúdos tratados, foi sugerido um modelo de estrutura para apresentação dos pareceres que incluíssem comentários, questionamentos e recomendações visando ampliar as discussões sobre os aspectos técnicos do Plano.

A gama dos pareceres reflete as áreas de competência dos participantes, podendo ocorrer, desta forma, que outras questões igualmente importantes não tenham sido devidamente tratadas. Sem a pretensão de apresentar uma nova versão para o Plano ou parte dele, este trabalho restringiu-se a tratar dos aspectos que possibilitem deixar mais claras as proposições nele contidas facilitando o posicionamento pró-ativo dos diversos atores sociais.

Também não houve preocupação de buscar compatibilização e consenso entre os pareceres. Ao contrário, a diversidade das opiniões com suas nuances contribui para evidenciar alguns cuidados necessários à formulação do plano como instrumento de gestão urbana, orientador de ações públicas e privadas no território do Município.

A complexidade de elaboração de um Plano Diretor que efetivamente traduza um Projeto de Cidade exige criteriosos cuidados em todas as suas etapas. Os avanços da participação social e suas reivindicações necessitam de um adequado suporte técnico. É um árduo trabalho de muitas idas e vindas para essa montagem. A etapa do somatório dos desejos individuais ou de grupos homogêneos precisa ser ultrapassada para que se possa atingir o patamar dos acordos ou do pacto social possível, que englobe o maior número de desejos compatibilizados com o que possa ser de interesse coletivo (M.Tereza,2012).

Embora o Plano Diretor seja a principal expressão, a condução desse processo vai

além da sua execução, abrangendo toda a Gestão Integrada do Planejamento Territorial. Uma estrutura institucional contemporânea e respeitada com uma equipe técnica competente e suficientemente dimensionada para assumir estas responsabilidades é condição imprescindível para se atingir os resultados almejados. A proximidade da mudança na administração municipal traz a oportunidade de retomada desse processo com a importância devida que o tema requer.

Nas últimas décadas inúmeros eventos internacionais vêm produzindo tratados sobre sustentabilidade e qualidade de vida nas cidades. Neste âmbito se fala muito nas escalas global e local sem que muitos de nós tenhamos consciência de que as maiores escalas representam meras abstrações. É na escala do lugar que se estabelece o modelo de desenvolvimento a partir das intervenções públicas e privadas, formais e informais, da minúscula casa aos grandes empreendimentos. O território real é o do município. Com esse entendimento, a responsabilidade de cada um de nós ultrapassa o limite das nossas propriedades, dos nossos clubes, da nossa cidade e abrange toda a escala planetária.

Cotidianamente precisamos nos indagar acerca da nossa parcela de contribuição nessa imensa construção coletiva. As discussões sobre o Plano Diretor nos oferecem a oportunidade de repensarmos essas nossas relações com o ambiente que vivemos e os impactos positivos ou negativos que vimos causando. O momento atual com a universalização do acesso às mais diversas informações, não nos dá o direito de privilegiarmos interesses individuais retardando decisões urgentes em prol do interesse coletivo.

A condição de moradores de Florianópolis, lugar tão privilegiado pela sua natureza, sua história e sua cultura, exige de cada um de nós uma parcela de contribuição. Participar da consolidação de um compromisso de todos com a construção de uma cidade com maior qualidade ambiental, mais justa e sustentável é o principal objetivo deste documento.

Florianópolis, novembro de 2012

Ronaldo de Lima

Presidente CAU – SC - Conselho de Arquitetura e Urbanismo de Santa Catarina

Paulo Roberto de Jesus

Presidente CORECON – SC Conselho Regional de Economia de Santa Catarina

Carlos Alberto Kita Xavier

Presidente CREA-SC - Conselho Regional de Engenharia e Agronomia de Santa Catarina

Paulo Roberto de Borba

Presidente OAB-SC - Ordem dos Advogados do Brasil - Santa Catarina

Coordenação Geral

Elizenia Prado Becker

Presidente Associação FloripAmanhã

Coordenação Técnica

Silvia Ribeiro Lenzi

Arquiteta CAU – SC - Conselho de Arquitetura e Urbanismo de Santa Catarina

Sobre a Jornada de Apresentação dos Estudos

Iniciamos este trabalho objetivando produzir um documento com reflexões sobre aspectos técnicos do Plano Diretor, mas na medida em que fomos avançando nos nossos estudos achamos oportuno compartilhar com outros atores sociais os conteúdos dos pareceres técnicos elaborados.

Com esse intuito foi realizada uma jornada de trabalho no dia 22 de novembro de 2012, na sede da CDL Florianópolis, quando os especialistas apresentaram sucintamente suas análises complementando o parecer mais abrangente produzido com a “visão do forasteiro” - usamos esse termo para caracterizar a opinião de um especialista de outra cidade sem envolvimento com as etapas anteriores deste trabalho, suas particularidades e conflitos. Para esta empreitada foi convidada a Arquiteta Maria Tereza Fortini Albano, servidora da Secretaria de Planejamento de Porto Alegre, que assim como os demais contribuiu voluntariamente na elaboração destes pareceres.

Esta jornada contou com a participação de aproximadamente cem pessoas incluindo vereadores da nova legislatura. Vários temas relacionados com a revisão do Plano Diretor foram abordados reconhecendo os valores contidos em sua versão preliminar, mas sem deixar de apontar algumas discordâncias, questionamentos e recomendações.

As apresentações trouxeram informações e abordagens consistentes, reforçando a intenção inicial de focar as discussões em distintos conteúdos e nas suas formas de apresentação. Entendemos que o objetivo de congregar saberes para enriquecer esta proposta foi alcançado. Sem a pretensão de cobrir todos os aspectos contidos no plano estas reflexões se agregam a outras da mesma natureza, já encaminhadas, contribuindo também para fundamentar a tomada de decisões das comunidades locais e demais segmentos sociais sobre a proposição de normativas orientadoras da construção de uma cidade melhor para todos.

Mesmo reconhecendo a urgência de um Plano Diretor atualizado, ressaltamos a importância de retomada deste processo com todos os segmentos sociais mobilizados na primeira etapa deste trabalho visando o estabelecimento de um almejado Pacto Social. Pacto este que conduzirá a implementação deste plano inserido em um processo de planejamento e gestão urbana comprometido com a superação das deficiências e com ampliação das qualidades reconhecidas da paisagem, da cultura e do modo de vida da Cidade de Florianópolis.

Florianópolis, dezembro de 2012

Elizenia Prado Becker

Presidente Associação FloripAmanhã

Silvia Ribeiro Lenzi

Arquiteta

CAU – SC - Conselho de Arquitetura e Urbanismo de Santa Catarina

Pareceres

Contribuições para a discussão do Projeto de Lei do Plano Diretor

Arq. Maria Tereza Fortini Albano

Aspectos Gerais do texto do Projeto de Lei do Plano Diretor

Arq. Silvia Ribeiro Lenzi; Arq. Raul Pargendler; Arq. Eduardo Castells e Arq. Guilherme Llantada - Equipe arquitetos Conselho Regional de Arquitetura e Urbanismo de Santa Catarina - CAU SC

Operações Urbanas Consorciadas e Enclaves Urbanos

Arq. Cesar Refosco

Parecer sobre o Plano Diretor

Roberto de Oliveira, PhD. Engenheiro Civil

Integração Plano de Ordenamento Náutico e novo Plano Diretor

Alexandre M. Mazzer, D.Sc.- Oceanógrafo

Saneamento e Plano Diretor

Eng. Sanitarista Fernanda Maria Vanhoni,- CREA

APPs e Meio Ambiente

Emerilson Gil Emerim, Me.- Biólogo e João Guilherme Wegner da Cunha, Geólogo

Desenvolvimento Estratégico e Impacto Econômico

Econ. Flávio Lopes Perfeito e Econ. Paulo Roberto de Jesus

Conselho Regional de Economia de Santa Catarina - CORECON/SC 7ª Região

Análise Jurídica do Plano Diretor

Adv. Lio Vicente Bocony – OAB

Parecer sobre a Mobilidade no Plano Diretor

Prof. Roberto de Oliveira – PHD

Questões de Mobilidade constantes no texto do Plano Diretor

Arq. Dora Orth e Eng. Lenise Grando Goldner

Parecer sobre Segurança Pública e Plano Diretor

Miguel Ângelo Silveira e Prof. Roberto de Oliveira, PhD

Contribuições para a Discussão da Minuta do Projeto de Lei do Plano Diretor de Florianópolis

Arq. Maria Tereza Fortini Albano

INTRODUÇÃO

O presente documento pretende contribuir para a discussão do Projeto de Lei que define um novo Plano Diretor para Florianópolis. É o resultado de uma série de repetidas leituras sobre a minuta do texto legal realizadas como objetivo melhor compreender suas proposições. Desde já se ressalta que não foram analisados mapas e anexos da proposta.

A intenção é valorizar os resultados até aqui obtidos e sugerir encaminhamentos para a continuidade dos trabalhos com vistas a fortalecer o processo de discussão no rumo da aprovação da lei na Câmara Municipal.

Sabe-se que chegar até este ponto não foi tarefa fácil, pois a cidade ou o município que todos nós queremos, não pode ser o somatório dos desejos da cada um individualmente, mas sim o acordo ou o pacto social possível, que engloba o maior número de desejos compatibilizados com o que possa ser o interesse coletivo.

Portanto, cabe registrar inicialmente, que há de ser e conhecer a proposta ora apresentada como uma **versão consolidada** de um projeto de lei, resultante de um longo processo de trabalho que se desenvolveu por aproximadamente seis anos e que teve como pressuposto construir de forma participativa, um projeto de cidade ou de município para a Florianópolis das próximas décadas, atendendo às premissas destacadas pelo Estatuto da Cidade, pela Lei Orgânica Municipal e pelas determinações do Ministério das Cidades no que se refere à campanha dos Planos Diretores Participativos.

Ao longo das leituras realizadas uma primeira visão global mostrou que, de forma geral, todos os conteúdos mais recentemente presentes nos planos diretores de diversos locais, estão representados nesta proposta para Florianópolis. O plano contempla princípios e diretrizes gerais, conceitos sob a forma de um glossário inicial ou dispersos ao longo dos diversos Títulos, Capítulos e Seções; a indicação de estratégias, políticas, programas e projetos relacionados a uma priorização de temáticas originadas da discussão realizada; a definição de um Modelo de Cidade que enfatiza onde estão as principais preocupações com o desenvolvimento e crescimento da cidade; instrumentos de gestão e participação social; instrumentos muito bem colocados sobre políticas específicas como a de Paisagem e Patrimônio Cultural; instrumentos de reconhecimento da diversidade urbana como as Áreas Especiais, entre as quais a Área Especial de Interesse Social é muito relevante; instrumentos de regulação para a intervenção no solo, bastante bem explicitados no seu Plano de Uso e Ocupação do Solo; instrumentos de Suporte à Decisão como o Sistema de Informações e o de Avaliação do Desempenho Urbano e ainda uma proposta de Sistema Municipal de Gestão do Plano Diretor, no qual, de forma bastante audaz se propõe até uma Agência de Desenvolvimento Urbano para Florianópolis.

Entretanto, neste momento, para além de uma **versão consolidada** é necessário avançar para a produção de uma **versão compatibilizada** trabalho produzido, capaz de promover as necessárias adequações e também o aumento de sua coerência interna.

Essa versão poderá ser formulada na medida em que houver uma disposição para olhar de forma integrada os resultados obtidos fazendo leituras cruzadas dos diversos conteúdos do plano com o objetivo de harmonizar eventuais distorções, aumentar a clareza do conjunto de ideias e questionar, talvez, algumas ausências de conteúdos como a sentida em relação àqueles que já foram objeto de trabalhos como os do *Floripa 2030*, realizado com ampla participação social e técnica ou o denominado *Vita e Otium*, decorrente dos estudos realizados para a tese de doutorado do arquiteto Néelson Saraiva, que também elencou estratégias para o futuro de Florianópolis e região.

Cabe registrar que qualquer avanço na produção de um documento mais definitivo passa por um trabalho de integração de equipes multidisciplinares da Prefeitura de Florianópolis, envolvendo o grupo de técnicos responsável por esta primeira versão, complementada, por equipe de profissionais da área do direito e, se for o caso, por profissionais de outras áreas do conhecimento com experiência em planejamento urbano, que possam melhor expressar as propostas, de forma então **compatibilizada** e mais afinada com os reais objetivos do desenvolvimento urbano e municipal pretendido.

Na sequência, considerando como opção metodológica aproveitar a própria estrutura do documento legal, apresenta-se uma série de **comentários** gerais, um conjunto de **questões** mais ou menos críticas e um elenco de **recomendações** sobre aspectos específicos de cada parte da minuta de lei proposta.

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Do artigo 1º ao artigo 3º

COMENTÁRIOS GERAIS

- apesar de louvável a preocupação de elaborar um glossário observa-se basicamente que:
 - os conceitos apresentados em ordem alfabética não contribuem para a compreensão das principais ideias do plano diretor;
 - a leitura do conjunto torna-se bastante fragmentada e deixa uma porção de dúvidas, quer por estar fora de contexto, quer pela falta de clareza, quer pela aparente imprecisão dos conceitos adotados;
 - embora o glossário apresentado seja bastante extenso, na medida em que se avança na leitura da lei, se encontram muitos outros conceitos que não fazem parte das definições do glossário.

ALGUMAS QUESTÕES

- De acordo com o inciso I, artigo 3º, “afastamento” é a distância entre a edificação, equipamento ou muro até um ponto de referência.

Pergunta-se:

O ponto de referência não seria a divisa do lote?

- Apesar de usar a expressão “perímetro urbano”, na definição de “consolidação ou preenchimento de vazios” apresentada no inciso XVI, do artigo 3º, o plano não define inicialmente uma diferenciação entre áreas urbanas e rurais.

Pergunta-se:

A definição do “perímetro urbano” está mapeada em anexo do Plano Diretor? Não seria importante deixar claro no texto da lei, se existem áreas urbanas, de expansão urbana e territórios rurais?

- No inciso XVI, artigo 3º o conceito apresentado refere que “consolidação ou preenchimento de vazios urbanos” é a priorização pelo desenvolvimento de projetos urbanísticos ou arquitetônicos em lotes dentro do perímetro urbano para o melhor aproveitamento da infraestrutura e investimentos públicos.

Pergunta-se:

Trata-se de um conceito ou de um objetivo?

A ideia de preenchimento de vazios não estaria mais bem definida pela de estímulo à densificação de Áreas Urbanas de Ocupação Prioritária?

- De acordo com o inciso XX, artigo 3º, “desmembramento” é a divisão de gleba em glebas não inferiores a 10.000 m² destinadas à edificação, que não implique na abertura de novas vias públicas ou logradouros públicos, ou no prolongamento, modificação ou ampliação dos já existentes.

Pergunta-se:

Qual o significado deste padrão dentro do conceito?

O conceito apresentado não seria de fracionamento?

Desmembramentos não destinam áreas para equipamentos urbanos e comunitários?

- No inciso XXV, artigo 3º, se explicita o conceito de “função social da propriedade urbana” como o atributo a ser alcançado pela propriedade urbana que será atendido quando o uso e a ocupação da propriedade superam os índices mínimos ou conforme determinar suas características.

Pergunta-se:

Não seria melhor definir que a função social da propriedade é sempre a definida pelo Plano Diretor?

- De acordo com o inciso XXIX, artigo 3º, o “Índice de Aproveitamento Mínimo” (IAM) é o valor de referência para avaliar o cumprimento da função social da propriedade urbana.

Pergunta-se:

E se a função social não exigir aquele mínimo definido pelo plano? Não seria o caso de reconhecer que a função social depende também de outros indicadores, como por exemplo, a atividade desenvolvida em um determinado imóvel?

- De acordo com artigo 48 se destaca que para efeitos de aplicação desta lei o território está dividido em **zonas** delimitadas nos Anexos A, B e C segundo as categorias a seguir: Macrozona Núcleo Natural, Macrozona de Amortecimento Natural, Macrozona de Amortecimento Urbano, Macrozona Núcleo Urbano e Macrozona de Transição.

Pergunta-se:

Como é possível uma zona, que por conceito é menor, ser formada por macrozonas?

- De acordo com o inciso XLV a “microcentralidade” é o aglomerado urbano em enclave localizado próximo aos eixos viários principais com atividades e empreendimento de uso miscigenado.

Pergunta-se:

A “microcentralidade” é um conceito exclusivo para situações categorizadas como Áreas de Enclave Urbano? Neste caso existe apenas quando decorrência de um projeto? Qual a razão para usar a palavra micro?

A microcentralidade poderia ser uma espécie de zoneamento para centralidades locais?

O plano hierarquiza as centralidades, reconhecendo centralidades locais?

Qual o conceito de centralidade adotado pelo plano?

- De acordo com o inciso LI, artigo 3º, o conceito de “recuo” corresponde ao de faixa de terra pertencente à propriedade particular para fins de modificação do alinhamento.

Pergunta-se:

Neste caso, não seria recuo viário?

RECOMENDAÇÕES

- que seja realizada, em conjunto com a equipe responsável pela elaboração do trabalho, uma avaliação criteriosa do conjunto de conceitos apresentados com vistas a propiciar maior clareza e precisão do conjunto de ideias;
- que sejam eliminados do Plano Diretor conceitos que poderiam estar no Código de Obras;
- que seja avaliada a possibilidade de melhor explicitação dos conceitos importantes junto aos diversos títulos e capítulos do texto legal, mais próximos da temática a que se referem;
- que seja editada, após a aprovação da lei, uma versão comentada do plano diretor com a intenção de melhor comunicar - em uma linguagem acessível - o conteúdo do projeto da Florianópolis das próximas décadas;
- que, na mesma publicação, possa ser anexado, no final, um glossário de termos técnicos, incluindo conceitos urbanísticos pertinentes e compatíveis com as ideias do plano diretor;
- que sejam padronizadas algumas expressões usando sempre a mesma em todas as situações em casos relacionados, por exemplo, à denominação do Plano Diretor (Plano Diretor de Florianópolis ou Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Florianópolis ou Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável de Florianópolis ou Plano Diretor Participativo de Desenvolvimento de Florianópolis).

TÍTULO I - DA POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO URBANO

CAPÍTULO I (Dos Princípios, Objetivos e Diretrizes de Desenvolvimento Sustentável de Florianópolis)

Artigo 4º ao artigo 8º

COMENTÁRIOS GERAIS

Sobre as diretrizes

- o texto sobre as diretrizes, de forma geral, está muito bem redigido, apresentando o registro de contribuições bastante importantes do debate com participação social;
- o texto aborda tantos conteúdos, que não ficam claros quais são os principais focos do Plano Diretor;
- observa-se que muitas as diretrizes apresentam conteúdos idênticos aos

referidos nos princípios;

- seria, talvez, interessante que estas diretrizes estivessem vinculadas com as temáticas que o Plano Diretor contempla ou então, deveriam ser encaminhadas aos organismos setoriais da prefeitura ou de outras esferas governamentais que tratam dos diversos assuntos;
- seria também interessante, que ao tratar de especificidades das áreas territoriais dos diversos distritos de Florianópolis, as diretrizes pudessem estar associadas a Planos Distritais específicos.

Sobre as estratégias

- observa-se que mesmo antes de explicar o que são as estratégias enquanto conjunto de propostas, já se explica o que é Projeto Deflagrante;
- considerando que Políticas, Programas e Projetos Deflagrantes são conteúdos subordinados à denominação de Estratégias, no título do Capítulo seria interessante usar apenas a expressão Estratégia;
- considerando a hierarquia adotada a explicação sobre o que são estes Projetos Deflagrantes deveria estar depois de políticas e programas, que, por sua vez, também deveriam ser conceituados de forma geral dentro do tema das estratégias.

ALGUMAS QUESTÕES

- Quais os reais focos deste Plano Diretor de Florianópolis?
- De quais questões pretende efetivamente dar conta?
- Como as diretrizes se relacionam com as estratégias do plano?
- Qual a razão para não se incorporar nas estratégias, por exemplo, questões como a do desenvolvimento econômico, a do turismo e a da valorização das zonas de costa?
- Em que medida poderão ser incorporadas ao Plano Diretor as contribuições das duas **Oficinas de Desenho Urbano de Florianópolis** e os conteúdos do trabalho **Floripa 2030**?
- Em que medida poderão ser incorporadas ao plano os conteúdos dos estudos registrados na publicação *Vita et Otium: traçando novas diretrizes físico espaciais para o litoral catarinense articulado às serras*, do Instituto Silva Paes, desenvolvidos a partir de tese de doutorado do Professor Néelson Saraiva?

RECOMENDAÇÕES

Sobre as diretrizes

- avaliar cada diretriz com o objetivo de verificar se esta tem uma correspondência no projeto de lei do Plano Diretor, incorporando somente aquelas que são compatíveis com os objetivos deste;
- encaminhar as demais diretrizes aos organismos competentes dentro e fora da esfera municipal;
- providenciar, como opção alternativa, uma publicação que faça parte da memória do processo participativo de construção do Plano Diretor desenvolvido por tanto tempo ou constituir um anexo deste com todas as preocupações manifestadas pela sociedade, agrupadas talvez, por eixos temáticos onde as pessoas possam se identificar como autoras das ideias.

Sobre as Estratégias e Modelo de Cidade

- promover, em conjunto com a equipe responsável pela elaboração do documento final, ora em avaliação, uma discussão sobre as estratégias com o objetivo de verificar a possibilidade de incorporar outros conteúdos e melhor clarear o Modelo de Cidade que se quer.

TÍTULO I – DA POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO URBANO

CAPÍTULO II (Das Estratégias, Políticas, Programas e Projetos Deflagrantes de Ordenamento Territorial),
CAPÍTULO III (Das Estratégias, Políticas, Programas e Projetos Deflagrantes de Paisagem e valorização Histórica),
CAPÍTULO IV (Das Estratégias, Políticas, Programas e Projetos Deflagrantes de Mobilidade e Acessibilidade),
CAPÍTULO V (Das Estratégias, Políticas, Programas e Projetos Deflagrantes de Saneamento Básico) e CAPÍTULO VI (Das Estratégias, Políticas, Programas e Projetos Deflagrantes de Habitação Social)

Do artigo 9º ao artigo 47

COMENTÁRIOS GERAIS

- considerando que “estratégia” é a denominação principal, à qual estão subordinados os itens Políticas, Programas e Projetos Deflagrantes, o nome do capítulo poderia ser apenas “Da Estratégia” seguida do nome que define a sua especificidade como, por exemplo, “Ordenamento Territorial”;
- a ousadia e inovação do disposto entre os artigos 9 e 47 nos leva a refletir sobre a questão da gestão do Plano Diretor, embora este aspecto seja destacado apenas na parte IV da presente proposta de lei;

- qualquer tentativa de avançar na implementação de uma política de desenvolvimento urbano, passa pela proposta de um adequado sistema de gestão, sem a qual o Plano Diretor **não passará de um protocolo de intenções;**
- a ideia de Projeto Deflagrante poderia ser substituída pela de Projeto Estruturante, pois não se tem como dizer qual deles acontecerá primeiro considerando questões tais como oportunidades que surgem sem previsão, destinação de recursos e políticas de outras esferas de governo;
- **é importante rever alguns tópicos no que se refere à clareza e nomenclaturas adotadas;**
 - não ficou suficientemente claro o que é o **Modelo de cidade** e seus **Elementos Estruturadores;**
 - há de se valorizar a concepção do modelo proposto explicitando seus objetivos, seus principais conceitos, suas escalas espaciais e suas representações espaciais que devem estar presentes no conteúdo da lei (junto ao texto, de forma esquemática e em anexos, de forma mais detalhada);
 - **é importante que cada estratégia esteja acompanhada sua representação espacial;**
 - **é importante que cada estratégia apresente além dos seus princípios, diretrizes e objetivos específicos, a conceituação de seus programas e projetos de forma geral;**
 - seria interessante propor como **Instrumentos Complementares** ao Plano Diretor os diversos **Planos Setoriais ou Intersetoriais** que o sistema de gestão deverá discutir de forma integrada;
 - nesta lógica o Plano Diretor dá as diretrizes gerais e os **Planos Complementares são** concebidos a partir das ideias principais deste, com equipes de especialistas que se integram às equipes do organismo de planejamento municipal;
 - são exemplos, os planos de saneamento, de mobilidade e de habitação de interesse social, exigidos mais recentemente pelo Ministério das Cidades;
 - na discussão do Sistema Municipal de Gestão Integrada do Plano Diretor-SMGIPD há de se ampliar o conceito para o de Sistema Municipal de Gestão Integrada do Planejamento Urbano (ou do planejamento territorial municipal) - SMGIPU ou SMGIPTM verificando a melhor forma de estabelecer as interfaces entre as diretrizes do plano mais global com as diretrizes das políticas setoriais;
 - como decorrência, na discussão sobre os instrumentos urbanísticos, **há de se reconhecer outras categorias de instrumentos.**

ALGUMAS QUESTÕES

- Como incorporar os conteúdos provenientes de outros estudos já realizados para Florianópolis?
- Como pensar a questão das estratégias enquanto gestão?

RECOMENDAÇÕES

- rever a localização de conteúdos, avaliando melhor o que pode estar no Plano de Uso e Ocupação do Solo enquanto plano normativo e o que poderia e deveria ser explicitado nas estratégias enquanto ideias norteadoras da cidade ou município que se quer para as próximas décadas;
- verificar a possibilidade de incorporar outras estratégias ao Plano Diretor;
- trabalhar a clareza do documento;
- explicitar melhor qual é o Modelo de Cidade que se quer;
- apresentar mapas do Modelo de Cidade naquilo que se refere às suas **representações espaciais**;
- verificar a possibilidade de retirar do plano diretor conteúdos que se referem à operacionalização de políticas como, por exemplo, os programas descritos no artigo 33 (Programa de educação para a mobilidade nas escolas, Programa de educação para transportadores, Programa de educação da condução defensiva e responsável, ou o descrito no artigo 34 (Programa de instalação, delimitação e sinalização cicloviária adequada de áreas da cidade onde a bicicleta compartilha a mesma pista com os motorizados, segundo esquema do Anexo L6)

TÍTULO II - PLANO DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

CAPÍTULO I (Do Zoneamento), CAPÍTULO II (Do Zoneamento Ambiental e seus Instrumentos), CAPÍTULO III (Das Áreas Especiais de Intervenção Urbanística), CAPÍTULO IV (Dos Usos e Limites de Ocupação do Solo), CAPÍTULO V (Dos Limites de Ocupação do Solo), CAPÍTULO VI (Do Parcelamento do Solo Urbano), CAPÍTULO VII (Das Ocupações Unifamiliares e dos Condomínios) e CAPÍTULO VIII (Dos Terrenos de Marinha)

Do artigo 48 ao artigo 155

COMENTÁRIOS GERAIS

- Sem entrar especificamente no mérito da maioria dos conteúdos, se verifica que:
 - o organismo de planejamento é citado muitíssimas vezes sem que a

estrutura do sistema de gestão tenha sido apresentada;

- muitas denominações e expressões utilizadas não são conceituadas nem no plano de uso e ocupação do solo, nem no glossário;

- muitos conteúdos são remetidos para legislações específicas;

- conteúdos que definem prazos estão espalhados ao longo do texto;

- aparecem siglas sem tradução;

- há uma dificuldade bastante grande de compreender a questão do zoneamento de uso do solo (reserva da biosfera, áreas de preservação permanente, zoneamento ambiental, classificação dos usos originada de atividade econômica, noção diferenciada de macrozona);

- o capítulo das Áreas Especiais de Intervenção Urbanística indica um conjunto de instrumentos que bem poderiam estar no Título específico sobre instrumentos.

- Registra-se que os conteúdos que se referem à regulação de uso e ocupação do solo (regime urbanístico) não foram objeto de análise por este documento considerando que devem ter estreitas relações com definições de planos anteriores e que devem ser discutidas por profissionais da cidade de Florianópolis.

ALGUMAS QUESTÕES

- Seria possível separar, de alguma forma, o que é instrumento do que é regulação?
- Seria possível juntar, de alguma forma, todos os conceitos gerais com as estratégias?
- Seria possível separar ou retirar do plano diretor os programas que se referem à operacionalização (gestão do cotidiano) de políticas setoriais do que é estratégia de longo prazo?
- É possível estabelecer multas e definir valores de custos no conteúdo de um plano diretor?

RECOMENDAÇÕES

- remeter, sempre que possível, os conteúdos que definem prazos para as Disposições Transitórias;
- remeter, sempre que possível, o maior número de definições sobre padrões, parâmetros e critérios para Anexos;

- remeter, sempre que possível, para o Título III, todos os demais instrumentos que se encontram esparsos na lei, mudando a denominação do Título III para Instrumentos do Plano Diretor;
- propor, na medida do possível, uma categorização de instrumentos por tipos (instrumentos de regulação para a intervenção no solo, instrumentos que categorizam Áreas Especiais, instrumentos de gestão);
- retirar, se forem considerados convenientes para a proposta global, conteúdos que se referem à operacionalização de serviços decorrentes de políticas setoriais;
- estudar uma forma de clarear e revisar melhor a questão do parcelamento do solo;
- promover a realização de oficinas técnicas para testar os dispositivos de controle da edificação e do parcelamento do solo;
- discutir a necessidade de delimitar territórios urbanos e rurais.

TÍTULO II - PLANO DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

CAPÍTULO IX (Da Paisagem e do Patrimônio Cultural)

Do artigo 156 ao artigo 200

COMENTÁRIOS GERAIS

- este capítulo IX trata de uma política setorial específica e está muito bem elaborado e completo (bem estruturado, muito claro, bem posicionado quanto ao tema);
- representa, de fato, uma estratégia para curto, médio e longo prazos a ser implementada para a questão **Da Paisagem e do Patrimônio Cultural**;
- como estratégia até poderia, quem sabe, representar um plano complementar específico ao Plano Diretor;
- parece questionável que alguns conteúdos, sobre procedimentos (como as sanções), façam parte da proposta do Plano Diretor.

QUESTÃO

As representações espaciais da questão **Da Paisagem e do Patrimônio Cultural** estão todas em anexos sobre esta temática?

RECOMENDAÇÕES

- verificar a possibilidade da estratégia em questão representar um plano complementar ao Plano Diretor;
- valorizar a estrutura adotada para este capítulo como exemplo para outras partes da lei.

TÍTULO II - PLANO DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

CAPÍTULO X (Do Sistema Viário e dos Transportes) e CAPÍTULO XI (Do Zoneamento de Interesse Social)

Do artigo 201 ao artigo 264

COMENTÁRIOS GERAIS

DO SISTEMA VIÁRIO E DOS TRANSPORTES

- são bastante interessantes algumas definições que mostram a preocupação de pensar mobilidade e acessibilidade de forma integrada com outras temáticas urbanas como a da paisagem e a do desenho urbano;
- observa-se que a questão apresentada neste Capítulo X se complementa em outras partes da lei que, de forma geral, tratam de Mobilidade Urbana: no Título I, Estratégia de Mobilidade e Acessibilidade; no Título II, Capítulo V, no Título II, Capítulo X e no Título II Capítulo XI, o que prejudica a clareza do todo.

HABITAÇÃO

- observa-se um detalhamento bastante grande no que se refere aos padrões da habitação de interesse social, especialmente nas questões de mobilidade;
- falta clareza para compreender a diferença entre zonas e áreas de habitação de interesse social;
- observa-se que há um equívoco na forma de explicitar o significado de flexibilização.

ALGUMAS QUESTÕES

DO SISTEMA VIÁRIO E DOS TRANSPORTES

- São necessários tantos padrões diferenciados de perfis viários? Não seria mais interessante associar a largura da via com sua função e admitir então variações?
- As Áreas do Sistema Hidroviário conforme descrito no artigo 220, não seriam também Áreas Especiais de Intervenção Urbanísticas conforme artigo 57 desta minuta de lei do Plano Diretor?
- Como anda a relação do Plano Diretor com as do Plano de Mobilidade previsto na Lei Federal 12587 de 3 de janeiro de 2012 que criou a Política Nacional de Mobilidade Urbana?

HABITAÇÃO

- Poderão ser instituídas AEIS para produção de novas habitações para renda de até 10 salários mínimos?
- Considerando a exigência do Ministério das Cidades de elaborar Plano Municipal de Habitação de Interesse Social, não seria mais interessante que esse tema constituísse um plano setorial específico, deixando como conteúdos do Plano Diretor apenas as questões relacionadas com a formulação geral da estratégia, seus principais instrumentos e seus principais padrões de regulação?

RECOMENDAÇÕES

MOBILIDADE

- tentar enxugar ao máximo o texto passando alguns conteúdos para anexos;
- reunir, na medida do possível, todos os padrões de mobilidade, inclusive os definidos para a política de habitação de interesse social em um único anexo de padrões de mobilidade.

HABITAÇÃO

- construir um anexo para os padrões de habitação, admitindo para Áreas Especiais a perspectiva de padrões diferenciados;
- reunir, na medida do possível, todos os padrões de mobilidade, inclusive os definidos para a política de habitação de interesse social em um único anexo de padrões de mobilidade.

TÍTULO III - DOS INSTRUMENTOS URBANÍSTICOS

CAPÍTULO I (Disposições Gerais), CAPÍTULO II (Do Parcelamento, Edificação ou Utilização Compulsória), CAPÍTULO III (Do Imposto Predial e Territorial Urbano Progressivo no Tempo), CAPÍTULO IV (Da Desapropriação com Pagamento em Títulos da Dívida Pública), CAPÍTULO V (Da Usucapião Especial de Imóvel Urbano), CAPÍTULO VI (Do Direito de Superfície), CAPÍTULO VII (Do Direito de Preempção), CAPÍTULO VIII (Da Outorga Onerosa do Direito de Construir), CAPÍTULO IX (Da Transferência do Direito de Construir), CAPÍTULO X (Das Operações Urbanas Consorciadas), CAPÍTULO XI (Do Estudo de Impacto de Vizinhança), CAPÍTULO XII (Dos Projetos Especiais) e CAPÍTULO XIII (Do Detalhamento das Normas)

Do artigo 265 ao artigo 305

COMENTÁRIOS GERAIS

- há de se valorizar o avanço na introdução da Outorga Onerosa do Direito de Construir para projetos que ultrapassem o índice 1,0 como regra geral;
- os instrumentos referidos nos incisos XI e XII do artigo 265 (Projetos Especiais e Detalhamento de Normas, incluindo Planos Setoriais e Planos Específicos de Urbanização) não são citados pelo artigo 4º do Estatuto da Cidade;
- não está claro o que é APC no artigo 266;
- considera-se que o EIV, enquanto detalhamento poderia estar em uma legislação complementar ao Plano Diretor;
- observa-se que por muitíssimas vezes é citado o organismo de planejamento e até esta altura da lei ainda não foi introduzida a sua existência, o que faz supor que aparte da lei que descreve a gestão deveria estar explicitada antes do Título sobre instrumentos na estrutura da lei.

ALGUMAS QUESTÕES

- As áreas previstas no inciso V do artigo 273 não são extensas demais para possibilitar transferência de potencial construtivo?
- Qual a relação, se é que existe, entre Projeto Especial e EIV, se é que existe?
- Áreas Especiais de Enclave definem um tipo de instrumento da política de patrimônio natural ou apenas representam uma forma especial de regulação do território privado?
- É possível criar taxas dentro do Plano Diretor? (caso do EIV)

RECOMENDAÇÕES

- clarear o conceito de expansão urbana conforme artigo 271;
- clarear o disposto no artigo 272 no que se refere ao cálculo dos custos do solo criado;
- criar uma categorização de instrumentos, conceituando-os e, na medida do possível, mantendo-os em um **TÍTULO** específico sobre instrumentos;
- estruturar uma categorização de instrumentos reconhecendo diferentes tipos tais como: áreas especiais, instrumentos de regulação para a intervenção no solo, planos complementares - setoriais ou intersetoriais -, instrumentos de gestão democrática, instrumentos de avaliação e de acompanhamento do desenvolvimento urbano, instrumentos de financiamento de políticas, etc.
- renomear o **TÍTULO III-DOS INSTRUMENTOS URBANÍSTICOS** passando, por exemplo, para **DOS INSTRUMENTOS DO PLANO DIRETOR** e reunir neste título grande parte dos instrumentos de diversas naturezas que estão dispersos ao longo de toda a lei.

TÍTULO IV – DO SISTEMA MUNICIPAL DE GESTÃO INTEGRADA DO PLANO DIRETOR - SMGIPD

CAPÍTULO I (Disposições Gerais), CAPÍTULO II (Dos Distritos), CAPÍTULO III (Do Conselho da Cidade), CAPÍTULO IV (Da Agência de Desenvolvimento Urbano), CAPÍTULO V (Do Fórum de Integração entre Secretarias Municipais), CAPÍTULO VI (Da Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano), CAPÍTULO VII (Das Câmaras Municipais de Mediação de Conflitos de Uso e Ocupação do Solo) e CAPÍTULO VIII (Dos Instrumentos do Sistema Municipal de Gestão Integrada do Plano Diretor)

Do artigo 306 ao artigo 364

COMENTÁRIOS GERAIS

- considera-se bastante importante a proposição de um Sistema Municipal de Gestão Integrada do Plano Diretor dentro do conteúdo geral da proposta de plano;
- essa proposta traz instrumentos interessantes de suporte à decisão como o Sistema de Avaliação de Desempenho Urbano e o Sistema de Informações, sem os quais nenhuma gestão pública pode sobreviver na atualidade;
- a proposta referida incorpora instrumentos de gestão democrática definidos pelo Estatuto da Cidade, valorizando um Conselho da Cidade, criando um Fórum de Integração entre Secretarias Municipais e Câmaras de Mediação de Conflitos, todos muito relevantes para o processo de planejamento territorial municipal;

- com relação aos demais conteúdos, há uma necessidade de maiores esclarecimentos, por exemplo, no que se refere às convergências e às divergências entre as atribuições do organismo de planejamento proposto e as da Agência de Desenvolvimento a ser criada;
- para além das divergências e convergências entre atribuições de um e outro organismo, há de se discutir a pertinência da criação dessa Agência de Desenvolvimento Urbano, sem ao menos estar com o plano aprovado e com as principais questões da sua implementação encaminhadas;
- não tem sentido um organismo definido como o órgão coordenador do sistema de planejamento municipal estar em nível hierárquico inferior às demais estruturas do SMGIPD – caso do IPUF.

ALGUMAS QUESTÕES

- Para além do Conselho da Cidade proposto como um organismo de discussão e acompanhamento de políticas públicas relacionadas ao planejamento do desenvolvimento municipal, portanto como um conselho que não trata da rotina de do organismo de planejamento, não seria interessante valorizar também um conselho do plano diretor para aprovar de forma integrada empreendimentos e atividades de impacto na cidade e demais situações envolvendo a flexibilidade da lei?
- Existem, atualmente, outros conselhos e comissões municipais inter-órgãos envolvidos com a discussão do planejamento da cidade?

RECOMENDAÇÕES

- verificar a possibilidade de considerar o sistema de gestão proposto como um **Sistema Municipal de Gestão Integrada do Planejamento Territorial de Florianópolis** considerando a estreita relação entre o plano diretor e os diversos planos de políticas setoriais ou intersetoriais que serão, em muitas situações, implementados por organismos específicos, mas dentro de uma lógica de complementaridade ao conteúdo do plano diretor;
- valorizar um **organismo de planejamento territorial municipal**, seja o IPUF **reestruturado/refundado**, seja outro organismo, estruturando-o de fato, como o **coordenador da política de desenvolvimento do município**;
- realizar uma ampla discussão, mesmo antes de enviar o projeto de lei para a Câmara Municipal para definir de forma mais clara as atribuições do **organismo de planejamento territorial municipal**, definindo também se este é um novo organismo na estrutura da Prefeitura Municipal de Florianópolis ou se continua sendo o IPUF, como um órgão subalterno a uma Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano;
- observar o enorme número demandas específicas de planejamento urbano

(elaboração e regulamentação de legislações específicas; detalhamento de estratégias, políticas e instrumentos, que vão desde o estudo de padrões urbanísticos até a formulação de políticas e a implementação de sistemas como o de Avaliação do Desempenho Urbano e de planos complementares territoriais - setoriais ou intersetoriais) para priorizar a **estruturação prévia e urgente do organismo de planejamento territorial municipal** com equipe multidisciplinar apoiada por assessoria jurídica e demais categorias de profissionais de diversas áreas do conhecimento;

- atribuir ao **organismo de planejamento territorial municipal**, de forma compartilhada com outros organismos municipais, a implementação dos mecanismos de participação social e a organização das Conferências da Cidade e de Avaliação do Plano Diretor;

- verificar a possibilidade de constituir **comissões permanentes inter-órgãos municipais coordenadas** pelo organismo de planejamento com o objetivo descompatibilizar análises setoriais de empreendimentos e atividades causadores de impactos significativos na estrutura, infraestrutura e ambiente e de produzir pareceres que deverão ser submetidos a um conselho do plano diretor ou a outro conselho de avaliação a ser criado;

- verificar a possibilidade de incorporar ao conjunto de estratégias e às atribuições do **organismo de planejamento territorial municipal** as temáticas do desenvolvimento econômico, incluindo a questão do turismo e a da integração de políticas regionais especialmente no que se refere à questão da mobilidade, com todos os seus desdobramentos;

- suspender temporariamente o conteúdo expresso no texto legal sobre a criação de uma Agência de Desenvolvimento Urbano para Florianópolis até que sejam discutidos os seus reais objetivos específicos e as superposições das atribuições pensadas para essa instituição comparadas com as do **organismo de planejamento territorial municipal**, bem como com a de outros organismos municipais;

- considerar que projetos estratégicos de interesse governamental (grandes projetos de impacto socioeconômicos e espaciais como, por exemplo, a implementação do sistema marítimo de transporte entre o continente e a ilha com as suas devidas integrações com outros modais de transporte) possam ser alavancados por concursos públicos e implementados, aí sim, por organismos criados com finalidades específicas e prazos determinados de existência;

- relacionar todos os conteúdos do plano diretor que definem prazos, para de antemão fazer uma simulação de qual é a estrutura do sistema de gestão que deverá se criada para dar conta da implementação do plano diretor, mesmo antes de enviá-lo para apreciação na Câmara Municipal.

DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Do artigo 365 ao artigo 372

COMENTÁRIO GERAL

- observa-se uma grande quantidade de conteúdos legais que remetem para legislações ou regulamentações específicas, com e sem definição de prazos;

QUESTÃO

- Quais os conteúdos do atual plano de Florianópolis que devem ser revogados face às disposições da atual proposta?

RECOMENDAÇÃO

- destacar nas Disposições Transitórias todos os prazos referidos no corpo da lei, indicando também prazos para as demais situações consideradas emergenciais para a implementação do Plano Diretor.

CONCLUSÕES

No papel de “forasteira” na discussão da minuta do projeto de lei do Plano Diretor de Florianópolis, mais uma vez, registro o meu reconhecimento por todo o trabalho realizado reconhecendo também que, chegar a um resultado final, em que cada um e todos, se sintam de alguma forma contemplados, é algo bastante difícil.

No sentido de produzir uma síntese dos aspectos que considero mais relevantes para a produção de uma **versão compatibilizada** projeto de lei a ser enviado à Câmara Municipal destaco como muito importantes os seguintes:

1. JUSTIFICATIVA OU EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

É muito importante referir o processo metodológico de construção do Plano Diretor, deixando bem claro os seus fundamentos e as ênfases que estão por trás do arcabouço legal proposto.

Há de se explicitar melhor, enquanto conceituação e espacialização, o Modelo de Cidade desejado para a melhor compreensão do conjunto de ideias.

Embora concorde com a distinção referida nas Observações **Gerais** do projeto de lei que refere o Título I como o que apresenta um caráter *mais programático e voltado para o planejamento futuro*, enquanto que o Título II é definido como aquele de caráter *mais objetivo e no tempo presente*, considero que todos os desdobramentos do plano são igualmente fundamentais, com idêntica necessidade de encaminhamento de ações e gestão, desde o momento da aprovação da lei.

Além dos princípios e diretrizes gerais, duas grandes dimensões do plano – a das ESTRATÉGIAS e a da REGULAÇÃO –, com seu Plano de Uso e Ocupação do Solo, somadas com as outras duas dimensões – a dos INSTRUMENTOS e a da GESTÃO DO PLANEJAMENTO TERRITORIAL, são todas igualmente importantes desde o primeiro dia de implementação do plano diretor. Especialmente a questão da gestão do planejamento territorial deve deixar claro o papel do Poder Público como indutor de políticas públicas.

Os resultados esperados para longo prazo para as estratégias têm seu marco zero na aprovação da lei e, da mesma forma, cada regra prevista no Plano de Uso e Ocupação do Solo está definindo a configuração socioespacial da Florianópolis do futuro, expressando a qualidade espacial desejada, desde já.

2. CLAREZA

A questão da clareza para uma melhor comunicação e compreensão do Plano Diretor é aspecto essencial para o êxito do seu processo de implementação. Quanto a esse aspecto recomenda-se:

- revisar a redação dos conceitos e adequar a linguagem adotada, apresentando todos os conceitos que se façam necessários para uma perfeita compreensão da lei;
- verificar pertinência de utilizar determinadas denominações (áreas como sinônimo de equipamentos, projetos especiais exclusivamente como projetos de edificação, políticas com sentido de programa ou até mesmo de objetivo ou princípio);
- tentar uma simplificação eliminando duplicidades desnecessárias;
- verificar se toda a diretriz tem uma correspondência nas propostas do Plano Diretor;
- padronizar, na medida do possível, expressões que se referem a um mesmo assunto (multicentralidade, poli centralidade, polinucleada, poli nucleação, centralidade multipolar);
- tentar uma correspondência entre assuntos das estratégias e assuntos da regulação, separando, se possível, o que é regulação do que é estratégia e reunindo, ao máximo, as questões de regulação sobre o mesmo assunto;
- introduzir conceitos preferentemente junto ao tema que está sendo tratado e, se for o caso, propor glossário, localizando-o no final do texto legal ou em publicação

posterior à aprovação da lei em linguagem mais acessível;

- fazer no texto da lei referência a anexos tais como mapas, critérios, listagens, quadros e tabelas;
- transformar em anexos o maior número possível de informações;
- disponibilizar relação de siglas;
- verificar a possibilidade de retirar do Plano Diretor conteúdos que poderiam estar em regulamentações específicas sobre procedimentos (sanções, na questão do patrimônio e definição de multas, no caso do EIV);
- verificar as temáticas do planejamento territorial que poderiam estar em planos complementares ao Plano Diretor, constituindo legislações específicas;
- transpor os conteúdos que se referem a prazos do miolo da lei, localizando-os, preferencialmente, nas Disposições Transitórias
- respeitar, sempre que possível, uma mesma estrutura para os diversos temas como patrimônio, mobilidade e habitação;
- explicitar de maneira mais detalhada com texto e representações espaciais sob a forma de mapas e esquemas gráficos, o Modelo de Cidade;
- explicitar melhor as situações de flexibilidade previstas na lei.

3. ESTRUTURA BÁSICA

Embora também constitua um aspecto relacionado à clareza do todo, destaco de forma isolada a estrutura básica do documento legal do Plano Diretor na medida em que a ordem de apresentação dos assuntos contribui muito para a sua compreensão. Portanto, sobre este aspecto, recomenda-se:

- definir a estrutura geral do trabalho, de forma a respeitar uma ordenação geral e uma coerência na apresentação dos diversos assuntos;
- referir-se ao **organismo de planejamento territorial municipal** e aos diversos **instrumentos** do plano diretor somente após a apresentação desses;
- considerar como uma possível estruturação básica a que considera:
 - Objetivos, Princípios e Diretrizes Gerais;
 - Das áreas territoriais (macro divisão territorial que descreva a existência e a espacialização de territórios urbanos e rurais)
 - Estratégias;
 - **Modelo de Cidade ou Modelo de Desenvolvimento Municipal**(deve ser uma parte específica da lei que faça uma amarração do conjunto de ideias que definem um projeto de município para Florianópolis e sua relação com

a região);

- Instrumentos do Plano Diretor;

- Sistema Municipal de Gestão Integrada do Planejamento Territorial (ou outro nome que se achar mais conveniente)

- Plano de Uso e Ocupação do Solo;

- Disposições Transitórias.

- Objetivos, Princípios e Diretrizes Específicos para cada assunto, sempre que necessário.

3. INSTRUMENTOS DO PLANO DIRETOR

Seria importante que os instrumentos, como ferramentas à disposição do planejamento territorial, de forma geral e do Plano Diretor, de forma específica, pudessem estar reunido sem um único TÍTULO da lei ou junto ao TÍTULO que tratar do Sistema Municipal de Gestão Integrada do Planejamento Territorial.

Uma adequada categorização de grupos de instrumentos com seus conceitos correspondentes representaria a “caixa de ferramentas” à disposição do administrador, das equipes técnicas ou dos produtores da cidade.

Entre tantos tipos de instrumentos poderiam ser considerados:

- os de regulação para a intervenção no solo como as normas de uso e ocupação do solo;

- os de avaliação de impacto, como o EIV;

- os planos complementares, como o de mobilidade, o de habitação de interesse social e o de saneamento;

- os que categorizam áreas especiais como as de interesse social e as de interesse cultural;

- os Planos Distritais;

- os Projetos Especiais ou Deflagrantes (Estruturantes);

- os que definem mecanismos de suporte à gestão do planejamento territorial como o sistema de informações e o sistema de avaliação de desempenho urbano;

- os que definem formas de participação da sociedade no processo de planejamento territorial, como a Conferência da Cidade e os conselhos como o da Cidade e o do Plano Diretor;

- os que definem possibilidades de financiamento da cidade como a tributação e os fundos municipais para o desenvolvimento urbano;

- todos os demais instrumentos que cada cidade prevê no seu Plano Diretor.

5. SISTEMA MUNICIPAL DE GESTÃO INTEGRADA DO PLANO DIRETOR -SMGIPD

A questão do SMGIPD já foi bastante bem comentada junto ao Título específico que trata do tema. Entretanto cabe reforçar que essa proposta precisa espelhar a forma de viabilizar a implementação do Plano Diretor, e mais do que isso, a definição da forma de funcionamento do processo de planejamento territorial municipal de Florianópolis.

Nesse sentido recomenda-se:

- ampliar a discussão sobre a estrutura e atribuições do sistema, definindo-o como um Sistema Municipal de Gestão Integrada do Planejamento Territorial;
- valorizar organismo de planejamento territorial como coordenador do sistema de planejamento a ser proposto;
- estruturar a atividade do planejamento territorial estabelecendo as articulações necessárias com os demais organismos de políticas setoriais municipais, visando também uma articulação com outros organismos, na escala da região de Florianópolis;
- retirar proposta de criação de Agência de Desenvolvimento Urbano, do conteúdo da proposta de SMGIPD, discutindo prioritariamente o papel do poder público como indutor de políticas públicas;
- estruturar um conselho do plano diretor e comissões inter-órgãos para potencializar a integração intersetorial municipal.

6. OBSERVAÇÕES SOBRE ASPECTOS DE CONTEÚDO DO PLANO DIRETOR

- discutir a possibilidade de introduzir, entre as estratégias, temáticas como desenvolvimento econômico e articulação regional;
- explicitar, de forma mais clara sob a forma de estratégia, a questão **Do Patrimônio e da Paisagem Natural**;
- organizar oficinas técnicas para testar dispositivos de controle da edificação;
- aprofundar discussão de questões tais como:

- noção de flexibilidade e critérios de flexibilização;
- padrões de densificação;
- padrões e formas de parcelamento do solo;
- operações urbanas consorciadas;
- áreas de enclave urbano;
- projetos especiais.

7. OBSERVAÇÕES SOBRE GESTÃO DO PROCESSO DE TRANSIÇÃO ENTRE PLANOS

- estruturar equipe de trabalho responsável por encaminhar a transição de um plano para outro, mesmo antes da aprovação da lei;
- encaminhar, junto, ou antes, da aprovação da lei, proposta de estrutura administrativa para o **organismo de planejamento territorial municipal** que contemple atribuições relacionadas com os desdobramentos das propostas do plano diretor, inclusive com previsão de recursos humanos, considerando questões tais como:
 - estratégias, políticas, programas e projetos;
 - formulação de legislações específicas (desdobramentos do plano diretor);
 - estruturação dos sistemas de suporte à decisão (Sistema de Informações para o Planejamento Territorial, Sistema de Avaliação do Desempenho Urbano e Geoprocessamento Municipal);
 - elaboração de planos complementares ao Plano Diretor;
 - detalhamentos diversos,
 - articulação com a sociedade.

Para finalizar destaco ainda uma preocupação com os riscos que se poderá correr na implementação do plano, se não forem encaminhadas com urgência todas as medidas necessárias para um adequado processo de transição entre planos, priorizando, desde já a capacitação de recursos humanos, a definição de uma adequada estrutura administrativa para o planejamento territorial e os principais aspectos associados com uma gestão democrática.

Em 17 de outubro de 2012

Arquiteta Maria Tereza Fortini Albano

Aspectos Gerais do texto do Projeto de Lei do Plano Diretor

Equipe arquitetos Conselho Regional de Arquitetura e Urbanismo de Santa Catarina - CAU SC

Arq. Silvia Ribeiro Lenzi
Arq. Raul Pargendler
Arq. Eduardo Castells
Arq. Guilherme Llantada

Comentários:

*Para que o Plano Diretor seja reconhecido como o instrumento resultante de um Pacto Social é importante que os distintos setores da sociedade local sintam-se identificados suficientemente para se mobilizarem na sua defesa.

*A adoção de uma base filosófica ou de um marco conceitual é necessário para a convergência de posicionamentos. Ao almejar uma maior qualidade de vida para o conjunto de seus habitantes, as diretivas políticas estabelecidas para atingir esse objetivo devem estar relacionadas e bem explicitadas;

*Entendemos ser fundamental a entrega à Câmara Municipal de um documento consistente no qual as alterações que possam surgir sejam no sentido do fortalecer os princípios previamente acordados nas audiências públicas ao invés de contribuir para sua mutilação criando fragmentos de cidade antagônicos entre si e geradores de tensões sociais.

A complexidade do tema não possibilitou uma análise exaustiva de todo o documento. Este parecer, como os demais, se ateve principalmente ao texto do projeto de lei. A plena compreensão do mesmo é condição para uma análise posterior da proposta global como um todo.

Observações:

Quanto à Participação Comunitária:

*O Plano tem como característica a obrigatoriedade da Participação Popular, obedecendo aos princípios pregados pelo Estatuto das Cidades. Os resultados desta participação não estão suficientemente enfatizados no texto. Talvez seja mais adequado manter agrupadas as reivindicações da população por distrito, relacionando diretrizes específicas para cada um dos planos distritais que serão elaborados posteriormente. Desta forma as reivindicações da população de Canasvieiras, por exemplo, se destacariam e não seriam confundidas com as reivindicações da população da Lagoa.

Quanto à Estrutura do Projeto de Lei:

*O texto do plano apresenta conteúdos importantes que misturam-se a outros de caráter secundário. No caso das diretrizes, a tentativa de inclusão de todas as reivindicações da comunidade resultou em uma agrupamentos que não ressalta as idéias-força que poderiam dar mais clareza à condução ao processo.

*As diretrizes relacionadas no Art. 5º. não são contempladas na sua totalidade pelas Estratégias do plano assumindo assim mais uma característica da carta de intenções

*As diretrizes referentes aos aspectos econômicos do município não encontram rebatimento interno no plano

*Nas definições contidas nas Disposições Preliminares a Função Social da Propriedade apresentam-se de forma diferenciada da definição contida no Art. 5º. Parágrafo 2º.

*As definições apresentadas nas disposições preliminares poderiam ser encontradas em um anexo do plano e ceder lugar aos aspectos mais importantes como os Princípios, Objetivos e Diretrizes. Cada um desses itens deveriam estar com os seus conceitos melhor explicitados.

*O objetivo do plano apresenta um caráter bastante genérico perdendo-se a oportunidade de relacionar objetivos específicos associados aos potenciais e as particularidades da cidade;

*As abordagens diversas terminam, mesmo que involuntariamente, por serem seletivas. Poderá haver necessidade de outras abordagens como a questão da segurança pública, do transporte de massa, do incentivo aos projetos sustentáveis.... Ainda devem haver muitas outras situações similares que merecem um distanciamento crítico para serem corretamente avaliados

Quanto à Reserva da Biosfera Urbana:

* O Art. 18 coloca como Projeto Deflagrante à candidatura na UNESCO de Reserva de Biosfera em Ambiente Urbano. As definições sobre a Reserva da Biosfera em Ambiente Urbano (O que é? Qual o objetivo?) não aparecem incorporadas nos textos do Plano. Foram também levantadas dúvidas com relação ao processo. Oficialmente não existe Reserva de Biosfera em Ambiente Urbano na UNESCO. Se algum dia for criada, o Plano Diretor de Florianópolis ficará refém deste conceito?

* A proposta da Reserva da Biosfera deve ser bem esclarecida para que se possa compreender seus benefícios e outras consequências. É previsível que sua implementação incentive a forte discriminação social, acelerando os deslocamentos espaciais para fora da ilha de setores sociais mais carentes.

Quanto aos Condomínios:

*Nos condomínios verticais, compostos por vários blocos, buscando evitar novos transtornos no sistema viário é recomendável exigir um número de vagas para visitantes proporcional ao número de apartamentos.

* O número de 50 unidades habitacionais para condomínios unifamiliares implica em extensa porção de área urbana sem permeabilidade viária circundada por muros altos, sem interface com o espaço público agravando as condições de segurança pública.

Quanto ao Sistema Viário:

*A ligação do Continente com Ilha, por acontecer em apenas um ponto, induziu projetos de grandes vias arteriais nos acessos e saídas das pontes reforçando o conceito “rodoviarista” tão criticado pelo rompimento dos tecidos urbanos e pela desumanização que acarreta nessas zonas da cidade..

*Os viadutos, impactantes na paisagem e que em poucos casos solucionaram totalmente

os problemas trânsito pré-existentes comprometem a urbanidade. Nestes locais o usuário perde a calçada e a escala urbana deixa de ser do pedestre.

*Nos projetos dos terminais urbanos, tanto nos bairros como no centro não se aproveitou a oportunidade para qualificar o espaço urbano do seu entorno e adequá-lo à escala do pedestre..

*Levando em conta as dificuldades que a Prefeitura enfrenta para fechar o importante sistema viário em volta ao morro da Cruz, como se delinea a estratégia para implantação do “duplo H” ? Não seria um outro projeto emperrado como a PC3?

*Uma nova ligação entre Ilha/Continente que está sendo tratada fora do âmbito do IPUF deveria ter o Plano Diretor como base.

*Ha repetidas referências ao Sistema Viario (fazendo paralelo e confundido inclusive como “sistema de mobilidade” e não se apreende quais são as prioridades modais. Como estão sendo pensados os deslocamentos dentro do municipio, e intermunicipios e regionais ?.

* Se concordarmos que o pedestre é prioridade, como e quando este tema será tratado devidamente?Esta deveria uma das questões de princípio deste plano.

No documento se aceita implicitamente como necessária a quarta ligação, se questionando apenas sobre sua projeção, implementação e gestão. Foram estudados outras alternativas a partir de um enfoque mais sistêmico?

Quanto ao Sistema de Gestão do Planejamento Urbano:

*A falta de reposição de profissionais especializados, a ocupação de cargos da Diretoria por pessoal sem formação em Planejamento Urbano e o enfraquecimento do IPUF, dentre outros motivos, reduziram seu status e praticamente inviabilizaram o órgão de Planejamento Urbano de Florianópolis. O resultado deste processo é a falta de pesquisas urbanas ,de propostas para atendimento das demandas da cidade e do necessário monitoramento das medidas.

*O órgão deveria ter conhecimentos atribuição de propor, por exemplo:

- Autoria e gerenciamento do processo de Planejamento Urbano de Florianópolis (o presente Plano diretor).
- Coordenação do processo de planejamento urbano da cidade. Nos artigos 349 a 352 o Plano estabelece que o Instituto de Planejamento Urbano fique subordinado a uma Secretaria que reúne a FLORAM e a SESP.
- Recuperação da autonomia em relação aos pareceres técnicos;
- Reforço de seu quadro com pessoal técnico capacitado, através de concursos públicos.

Quanto às Densidades

*A liberação para ocupações mais densificadas deverá estar relacionada com a efetiva implantação do sistema viário correspondente e não apenas com a sua previsão. As densidades são geradores de tráfego e sem a adequada infraestrutura restringem ainda mais a mobilidade urbana. Em muitos bairros, mesmo com a mobilidade seriamente comprometida são autorizadas ocupações com taxas mais elevadas a exemplo do Córrego Grande e do Abraão. O plano deverá prever medidas que antecipem a implantação das vias de mobilidade.

*O Plano Diretor tem instrumentos que definem os limites máximos de ocupação do solo. Estes limites máximos, quando totalmente utilizados deverão atingir as densidades previstas no Plano. Foram feitos estudos de simulação para verificar se quando a ocupação máxima dos terrenos for alcançada as densidades resultantes serão no máximo as previstas ?

*O instrumento de Transferência de Índice vem sendo aplicado em Florianópolis há mais de 20 anos. Foram feito estudos para avaliar os seus benefícios, seu impacto e a aplicação dos recursos levantados? A partir desses estudos foram feitas as adequações necessárias?

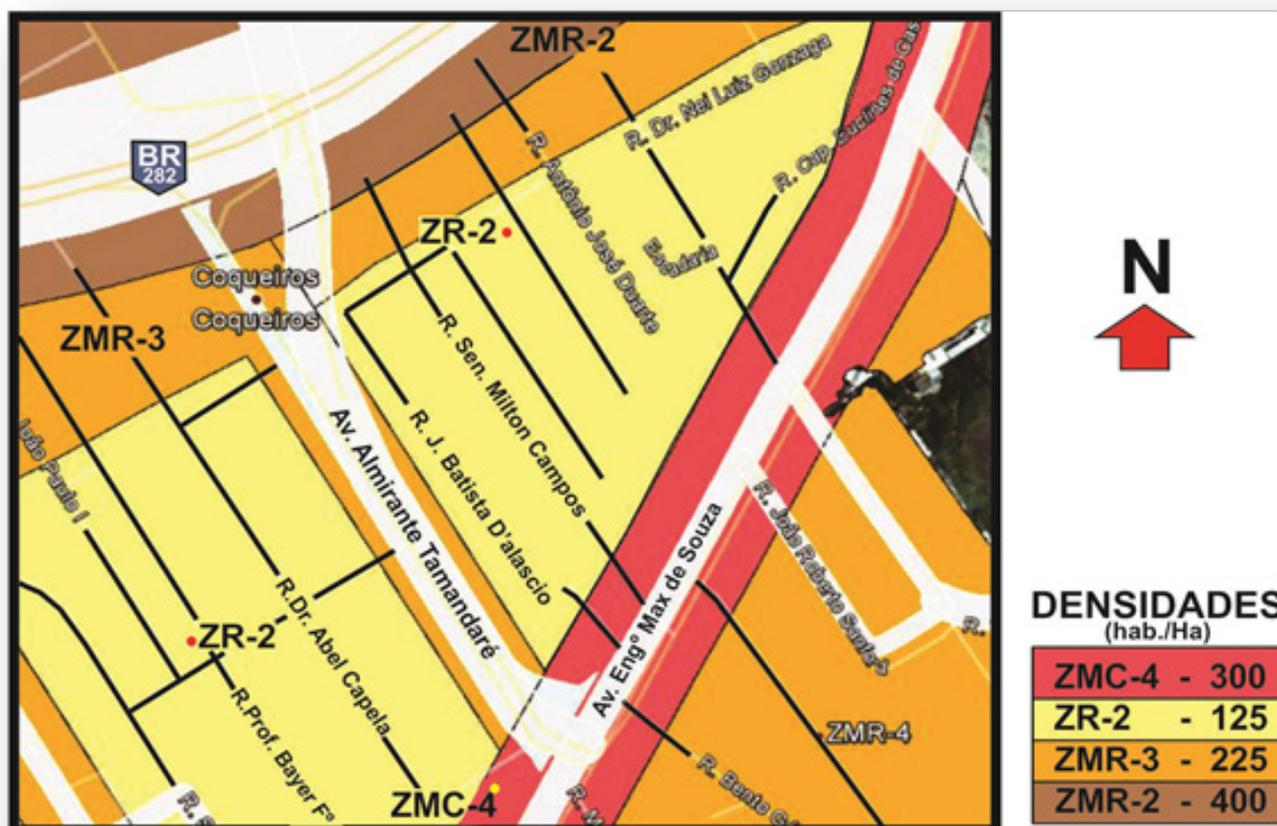
Quanto a Questões Diversas:

* O Anexo M-1, a Tabela **Limites de Ocupação** não é autoexplicativa e é muito extensa.

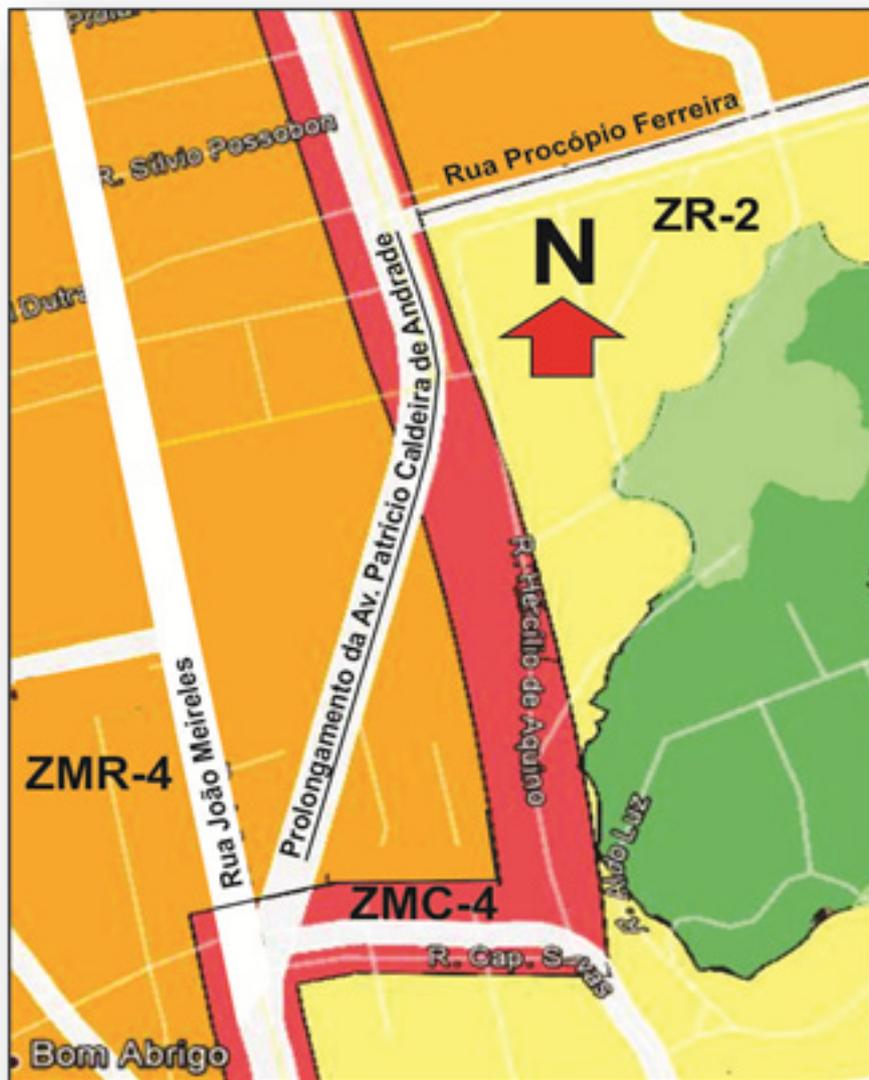
• Em ZAN -1, onde se prevê a consolidação da urbanização a definição de lotes mínimos de 25.000m² compromete a urbanidade, a permeabilidade viária e induz à informalidade.

• A criação de um grande numero de zonas, mostrando que houve rigor na definição de graduações para ocupação do solo, mas quando confrontamos com os mapas, vemos que a aplicação da tabela nos mapas em algumas situações entrem em conflito com a situação urbana existente recomendando-se uma revisão geral nos limites dos zoneamentos do Plano, com verificação “in loco”.

• Em Coqueiros nas ruas Júlio Dias, Antonio José Duarte, Senador Milton Campos, Prof. Bayer Filho e Dr. Abel Capela, nas proximidades com a BR-282. São **ruas sem saída** que, incompreensivelmente, aumentam a densidade em seu final, próximo à BR-282.



*No bairro do Abraão, o prolongamento da Av. Patrício Caldeira de Andrade a partir da Rua Procópio Ferreira faz uma inflexão até a Rua João Meireles, fazendo a conexão com o Bairro de Coqueiros. Esta via tem uma **ZMC-4** em suas laterais. Inexplicavelmente a partir da Rua Manoel Felix Cardoso os percursos divergem para sobrepor-se novamente na altura da Rua João Meireles.



*Na Agronômica a densidade na Rua Aristides Lobo (rua estreita com largura variando entre 5 e 6 metros) está definida como 400 hab./Ha. (**ZMC-2**).

Ainda na Agronômica, em ruas de alvele e estreitas (parte das ruas Juvan Rocha, Tangará, Tv. Riachuelo, etc.), a previsão é de 400 hab./Ha. (**ZMC-2**).

No Itacorubi onde aconteceu nos últimos anos uma concentração espantosa, a lateral da Rua Pastor William Richard Schisler Fº, rua estreita com largura em torno de 6 metros, com 450 ou 300 hab./Ha. (**ZMC-4**).

Comparemos estes exemplos com, a Av. Patrício Caldeira de Andrade nos bairros de Capoeiras/Abraão, no Continente, avenida larga com 20 metros de largura (foto a seguir), com previsão de 450 ou 300 hab./Ha. (**ZMC-4**).



*Em zonas que, por mudança na legislação tornou-se possível construir nas divisas até altura de 9 metros, estamos assistindo a um festival de agressões urbanas:

- Desrespeito a recuos mínimos necessários em relação ao lindeiro, habitações sem insolação, direito à paisagem.
- No novo Plano Diretor foram corrigidas essas distorções da legislação?



Recomendações:

Revisão do texto do Plano Diretor para eliminação das redundâncias e contradições; inserção de medidas e mecanismos que assegurem a efetiva implementação do plano; revisão de sua estrutura incluindo uma parte introdutória com o histórico da evolução do plano e do planejamento local, registro das participações das comunidades e do marco teórico-conceitual em texto introdutório; corpo da lei mais enxuto remetendo os parâmetros, sempre que possível, para tabelas anexas; agrupamento de artigos, parágrafos e incisos que fazem referência ao mesmo tema; nivelamento da abordagem das políticas públicas contidas no plano possivelmente restringindo-se às suas diretrizes, objetivos e ações estratégicas; agrupamento das propostas por distrito no que é de sua especificidade e síntese extraída do conjunto das propostas de caráter geral para a cidade.

Equipe arquitetos

Conselho Regional de Arquitetura e Urbanismo de Santa Catarina – CAU SC

Arq. Silvia Ribeiro Lenzi

Arq. Raul Pargendler

Arq. Eduardo Castells

Arq. Guilherme Llantada

Florianópolis, novembro de 2012

Operações Urbanas Consorciadas e Enclaves Urbanos

Arq. Cesar Augusto Refosco

Registro no Conselho de Arquitetura e Urbanismo (CAU) nº 124959-2

O Objetivo básico e principal da Operação Urbana Consorciada (OUC) é **“viabilizar intervenções de maior escala, em atuação concertada entre o poder público e os diversos atores da iniciativa privada.”**(*)

(*) conforme Estatuto da Cidade – Guia para Implementação pelos Municípios e Cidades; editado pela Câmara Federal em 2002.

Sua utilização no Brasil surge como proposta nos anos 80, e pela primeira vez é incluído no projeto de lei do Plano Diretor de São Paulo em 1985, já com o duplo objetivo de promover mudanças estruturais em certas áreas da cidade e mobilizar recursos privados para tal.

Depreende-se que a função desse instrumento, pois, é possibilitar a participação do capital privado como alavancador para os investimentos em infra-estrutura e desenvolvimento, suprimindo a carência de recursos públicos que deveriam promover tal infra-estrutura e desenvolvimento.

Sua implementação, no entanto, tem se demonstrado extremamente complexa e extensa. Presente no Plano Diretor de São Paulo em 85, apenas em 91 se desenhou a primeira delas (Operação Urbana Anhangabaú, com prazo de execução de 4 anos) que, de cinco propostas de ocupação no escopo da Operação, apenas uma chegou a se concretizar: a regularização de cerca de 5.000,00m² de área construída da Bolsa de Valores de São Paulo. Após seu encerramento, uma nova Operação foi definida (Operação Urbana Centro – que abrangia uma área de 660 hectares, incluída a área da Operação Anhangabaú, agora extinta). Em 5 anos de vigência, a Operação Urbana Centro aprovou uma única proposta de construção nova e uma regularização.

Outras Operações Urbanas foram implementadas em São Paulo na década de 90:

“A OPERAÇÃO URBANA ÁGUA BRANCA (Lei no 11.774/95) abarca um território com cerca de 500 hectares, e sua criação justificou-se por referir-se a uma área próxima ao centro, com muitos terrenos vagos ou subutilizados e, ao mesmo tempo, bem servida por transporte coletivo nos vários modos – trem, ônibus e metrô –, além de apresentar problemas crônicos de drenagem. Dentre seus objetivos, estão o de promover a complementação e otimização da infra-estrutura já instalada, a reintegração de áreas seccionadas pela ferrovia e o aumento da taxa de permeabilidade do solo. (...) Como resultado até o momento (2002), a operação tem um grande empreendimento aprovado, de um empreendedor (Ricci Engenharia e Comércio): a implantação de um grande Centro Empresarial, sobre um terreno com cerca de 100.000 m².”(*)

(*) extraído de Estatuto da Cidade – Guia para Implementação pelos Municípios e Cidades; editado pela Câmara Federal em 2002.

“A OPERAÇÃO URBANA FARIA LIMA (Lei no 11.732/95), envolvendo uma área com aproximadamente 450 hectares situada na região sudoeste do Município de São Paulo, uma das mais dinâmicas do ponto de vista do mercado imobiliário, foi apresentada com a justificativa da necessidade de prolongamento da Av. Faria Lima, pretendendo-se a criação de uma via paralela à Av. Marginal do Rio Pinheiros, para aliviar a saturação viária da região sudoeste. Seu perímetro compreende duas áreas distintas: Área Diretamente Beneficiada, limítima às obras de prolongamento da Av. Faria Lima e Av. Hélio Pellegrino, e uma área mais

ampla, denominada Área Indiretamente Beneficiada. (...) A lei definiu um programa de investimentos que inclui, além das obras viárias, um novo terminal de ônibus, habitações de interesse social destinadas à venda financiada para a população favelada existente no perímetro e seu entorno, a construção de habitações multifamiliares para venda financiada à população residente em área de desapropriação e que queira permanecer na região, e, ainda, a aquisição de imóveis para implantação de praças e equipamentos institucionais. Apenas o custo do viário (incluindo as desapropriações) seria de 120 a 150 milhões de reais.

Estes programas, no entanto, nunca saíram do papel, tendo a Operação Faria Lima, até hoje (2002), investido apenas em melhoramentos viários, como os dois prolongamentos da Av. Faria Lima e o prolongamento da Av. Hélio Pellegrino.”(*)

(*) extraído de Estatuto da Cidade – Guia para Implementação pelos Municípios e Cidades; editado pela Câmara Federal em 2002.

A mais recente Operação Urbana, na cidade de São Paulo, é a denominada OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA ÁGUA ESPRAIADA, de 2004, e é a única iniciada sob a conceituação definida no Estatuto da Cidade de 2002. Tem prazo estimado de implementação de 15 anos.

“A Operação Urbana Consorciada Água Espraiada prevê as seguintes Intervenções: (i) conclusão e adequação da Avenida Jornalista Roberto Marinho, o que inclui seu prolongamento até a Rodovia dos Imigrantes, a execução de ponte para interligá-la à Marginal Pinheiros, implantação de viadutos, passarelas, vias locais e outras Intervenções; (ii) prolongamento da Avenida Chucri Zaidan até a Avenida João Dias; (iii) alargamento da Avenida Washington Luis; (iv) implantação de unidades de HIS para reassentar as populações atingidas pelas Intervenções; (v) implantação de áreas verdes e espaços públicos; e (vi) desapropriações e obras necessárias para a execução das Intervenções.”(**)

(**) extraído do prospecto de distribuição pública dos CEPACs da Operação Água Espraiada, atualizado em 2008 – 4 anos após o início da operação.

A complexidade e extensão de implementação de uma Operação Urbana Consorciada a torna um instrumento que, embora possa se conformar eficaz na resolução de grandes problemas de natureza urbana no que concerne a seus investimentos, deve ter sua aplicação investida de exaustivo planejamento e delimitação. A definição da área de abrangência de uma OUC não pode ser estabelecida de forma açodada e intempestiva.

A definição a priori, no Plano Diretor, de um rol de Áreas Prioritárias para OUC contradiz a necessidade desse exaustivo planejamento referido. E sua determinação de prazo máximo de início (4 anos) é um flagrante convite ao seu esquecimento e à sua não realização.

Sugere-se, pois, que sejam reavaliadas as prioridades relativas às OUC, de forma que não sejam definidas à priori (ou, quando máximo, uma ou duas que venham a ser consideradas auto-evidentes), remetendo ao escopo dos órgãos de planejamento o seu estudo e definição.

Observe-se os objetivos principais das OUC centrados na resolução, implementação e financiamento das obras e investimentos de natureza pública urbana, para o que concorrem estímulos de coeficientes de uso de solo proporcionados à iniciativa privada que, em contrapartida (seja através dos CEPACs, seja de outras formas de retorno), proporcionam os recursos necessários à tais obras e investimentos.

Uma vez que o Estatuto da Cidade estabelece (§1º do art. 33) que os recursos provenientes das contrapartidas só podem ser utilizados na própria OUC que os define, torna-se evidente que as OUC não fazem sentido se implementadas em áreas em que não se estabeleçam a necessidade dos grandes investimentos públicos em infra-estrutura e melhorias de grande abrangência urbana.

Dessa forma, estabelecer que a implementação de urbanização planejada sobre as denominadas ZAN só possa ocorrer mediante OUC (de forma obrigatória como estabelece o art 71 ao tratar de Áreas de Enclave Urbano) é uma contradição do princípio que norteia o complexo instrumento das Operações Urbanas Consorciadas.

Há que se considerar que áreas de expansão urbana (e parte significativa das ZAN do tipo 1 se enquadram nessa situação) podem ser desenvolvidas e urbanizadas integralmente por meio da iniciativa privada (sempre, por óbvio, sob controle e fiscalização pública na medida do respeito e adequação às leis, quer de parcelamento de solo, quer de restrições ambientais), submetê-las ao domínio exclusivo da implementação de uma OUC estabelecerá uma desnecessária e indesejável barreira de complexidade que provocará uma grande retração dos investimentos privados nessas áreas.

Isso não implica que áreas do tipo ZAN não possam ou não venham a ser incorporadas em OUC.

Sempre que a área de abrangência de uma OUC contemplar ZAN (total ou em parte) ou qualquer outro zoneamento ordinário do município, a lei que definir uma OUC tratará dessa especificidade.

Assim, a implementação dos denominados Enclaves Urbanos nas ZAN, na forma definida na proposta de Plano Diretor pode e deve ser objeto de tratamento não exclusivo.

Em outras palavras: a implementação de uma OUC até pode contemplar a implantação de Enclaves Urbanos como parte de seu escopo (estando dentro de sua área de abrangência). Porém, a implantação de parcelamento de solo nos moldes de um Enclave Urbano em ZAN não necessariamente é do porte e da abrangência de investimentos públicos que justifiquem, por si só, uma Operação Urbana Consorciada. Outros instrumentos, como os Projetos Especiais e os Planos Setoriais de Urbanização, podem servir perfeitamente para sua execução.

Sugere-se, pois, desvincular a obrigatoriedade de Operação Urbana Consorciada na implementação de Enclaves Urbanos.

Como complemento sugere-se também, que os limites e parâmetros de configuração de Enclaves Urbanos (no que respeita a seus índices mínimos, básicos e máximos) sejam revistos e readequados.

Cesar Augusto Refosco
Registro no Conselho de Arquitetura e Urbanismo (CAU) nº 124959-2

Parecer sobre o Plano Diretor

Roberto de Oliveira, PhD. Engenheiro Civil.

Parte 1: condução do processo participativo

Pode-se dizer sem o menor comedimento que o processo foi muito mal conduzido, tendo em vista que a equipe técnica da Prefeitura, apesar de bem intencionada e de possuir alguns profissionais capacitados, não sabia e continua não sabendo como conduzir a participação popular. Este processo de auscultação da vontade das pessoas apesar de ser a base de qualquer projeto, neste caso, do projeto da cidade precisa ter uma decodificação técnica; esta passagem da linguagem popular para requisitos técnicos de projeto não foi feita a contento. Pior do que isto, este modo de agir em decodificar as aspirações da população em proposição técnica factível não foi oferecido à população, seja como alerta, seja como procedimento técnico responsável. As pessoas ainda continuam a pensar que a vontade delas deve ser absorvida na íntegra, mas isto não é condizente com a técnica tanto de planejamento de uma simples edificação e muitíssimo menos com uma entidade complexa como o é uma cidade. Apesar de existir a Resolução 65 do Concidades em que diz que a participação deva ocorrer em todas as etapas do Plano Diretor, esta proposta contém uma ilegalidade e uma inconsistência acadêmica séria. A ilegalidade se divide em duas vertentes: a primeira é que só a profissionais legalmente habilitados (pelo CREA e/ou CAU, por exemplo) cabem decisões desta natureza e a segunda que é resolução e não lei. A inconsistência acadêmica é que nunca se conseguiu na Academia em teses ou outra forma aceitável que a população traçasse ao menos o projeto de uma casa ou traçado de rua, quanto mais “planejar” uma cidade! (Vide CV do autor.)

Parte 2: o que é um plano diretor efetivamente

Outra deficiência notável na população, bem como em alguns urbanistas, é o conceito de cidade a ser aplicado tanto na condução de um Plano Diretor como na gestão urbana. Para simplificar, a cidade surgiu como um grande ponto de encontro das pessoas; portanto, todas as ações de um Plano desta magnitude devem ser dirigidas a esta definição. Porém isto não era o que ocorria e, infelizmente ainda ocorre com muitos planejadores: querem uma cidade que seja especialmente estética em todos os seus detalhes. A estética é muito relevante, mas não pode ser o atributo predominante, devendo ficar atrás da funcionalidade dos encontros que a tornam a “máquina de morar” mais eficiente “inventada” pelo homem. A prova disso é que a urbanização do planeta está perto de atingir 80%. Resumindo, planejar uma cidade significa facilitar o encontro das pessoas, se possível, é desejável que estes espaços de encontro sejam bonitos. Acima de tudo, apesar do adiantado das discussões sobre o Plano Diretor, muitos de seus participantes ainda desconhecem a diferença entre plano e projeto, bem como da sua gestão, e consequente necessidade de adaptação constante do plano à dinâmica da cidade.

Parte 3: impressão geral do Plano Diretor

A filosofia percebida deste plano foi melhorar as condições ambientais deste local privilegiado pela natureza de modo a aumentar o uso urbano onde é possível e viável ambientalmente, enquanto que determina maior proteção às áreas onde não deva haver urbanização, em maior, menor ou nenhum grau. Esta gradualidade, no entanto somente será possível se as zonas de amortecimento vizinhas à urbanização intensificáveis e às “non edificandi” estiverem com base cadastral precisas. Isto significa que o território seja aparelhado com uma gestão técnica que necessitará de um órgão competente para tal tarefa, entidade que não existe atualmente, dado o crescente e visível desgaste e desmobilização que

o órgão de planejamento sofre. Além disto, torna-se necessário o aporte de pesquisa para mapear as áreas legalmente protegidas e a consequente zona de amortecimento. Aí reside uma dificuldade até agora intransponível, pois o IPUF não está aparelhado para pesquisa e isto é uma deficiência recorrente.

Parte 4: condicionantes da sua aprovação

Uma das maiores interrogações à finalização do Plano Diretor é sua aprovação pela Câmara de Vereadores. Ao invés de apenas ser referendado, corre o risco de ser emendado, portanto mutilações podem ocorrer e isto é perfeitamente discutível desde que a população já participou do projeto com só um processo participativo. Portanto é pouco coerente ser revisado novamente pelos seus representantes já que todo processo já foi abalizado ou escrutinado pela população, ouvido os conhecedores do assunto. Portanto esta questão é de fundamental importância para a cidade, ao desarmar interesses fora da agenda técnica, bem como dos anseios maiores da população que paradoxalmente já os tinha representado.

Parte 5: política habitacional

A maior carência de todos os planos diretores e este não foge à regra é colocar a questão habitacional como se fosse mais uma na problemática da cidade. A cidade é um local por excelência para as pessoas morarem e entorno desta verdade irrefutável deveriam ser conduzidos quaisquer planos. Neste tópico não foi evidenciado que toda população precisa morar em algum lugar e não apenas as classes mais baixas, o que, aliás, será alvo de atenção especial na Parte específica do Plano em apreço. Este Plano Diretor não reserva espaço adequado na cidade não apenas para baixa, mas também para média renda, por incrível que possa parecer. Os loteamentos também precisam ter regras para se adequarem com mais ênfase à “genética da cidade” expressa na Parte 2 (a cidade é uma máquina de morar, isto é, para todos morarem). Mas isto é assunto muito profundo para se tratar num parecer. Os loteamentos precisam reproduzir a cidade e não serem metastásicos, ou seja, reproduzir com intensidade um tipo de célula, tanto só comércio, como só indústria, como só residências. Até a presente data, os loteamentos não passam de uma reprodução acelerada de células (casas) do mesmo tipo. Todas as porções da cidade devem ter e áreas compatíveis de apoio. Este plano encetou uma medida, embora tímida, mas muito eficaz para começar a reverter esta deterioração cancerígena da cidade. Ao acabar com o uso exclusivo (exceto nas APPs), fomentou pelo menos a volta da cidade conceitual, ou seja, aquela em que as tarefas são feitas com pouca ou nenhuma necessidade de grandes deslocamentos. Existem bairros na cidade nos quais as pessoas necessitam pegar o carro para comprar pão e leite; este é um exemplo básico, mas que estas inadequações com outros usos conjugados elevam a necessidade de deslocamento. (Depois se explicaria a analogia com o cancer das cidades, que existem e as matam aos poucos: maior exemplo a crescente imobilidade do trânsito, efeito das células cancerosas linfáticas, isto é, dos carros em excesso em artérias estreitas e entupidas).

Parte 6: Habitação de Interesse Social (HIS)

Tal qual a Política Habitacional, o objetivo para as camadas de mais baixa renda resolve, ao menos em parte um problema recorrente da falta de reserva técnica de áreas para os pobres. O exemplo de Brasília continua emblemático nesta questão de HIS neste plano, embora tente mascarar-se de uma aparente solução: lá deliberadamente se expulsou o pobre (o trabalhador de nível hierárquico mais baixo) do Plano Piloto para lugar nenhum, restando apenas a periferia de Gamas, Guarás, por aí afora; aqui, com a criação de ZEIS se aprovei-

tou de áreas já ocupadas ilegalmente (por omissão de uma reserva técnica acima mencionada) para arremedar uma zona excludente metastásica anti-cidade denominada de ZEIS. Com esta criação, apesar de bem intencionada, os pobres continuam segregados da cidade apesar de paradoxalmente dentro dela. Em locais ditos “assentamentos sub-normais” o povo sofre com a falta de presença do estado pela insuficiência de creches, postos de saúde, e, principalmente de melhor acessibilidade à própria cidade na questão seguinte que é a oportunidade de trabalho, escola. Atualmente se vê no Rio de Janeiro as UPP’s, que é a tentativa de reverter à sociedade a área das favelas tomadas pelo estado paralelo dos traficantes e milícias irregulares e ilegais. As ZEIS podem até começar, mas seu sucesso como parte da cidade e seu resgate à sociedade dependerão de novas atitudes que as recolocuem efetivamente dentro da cidade. Antes de precisarmos criar UPP’s em Florianópolis, precisamos de medidas que revoguem a segregação espacial e social promovida pelas ZEIS e as resgatem para a cidade. Isto pode ser feito por meio de medidas baseadas no conceito de cidade, ou seja, colocar a cidade dentro das ZEIS pelo modo conceitual explicado na Parte 2 e demais partes deste parecer.

Parte 7: gestão do Plano Diretor

Todos se esquecem da gestão, ou, bem especificamente, do modo como o Plano Diretor será implantado. Este é o maior problema enfrentado pelo plano atual, especialmente por causa do excesso de poder que se atribui, principalmente, aos analistas da Secretaria de Urbanismo e Serviços Públicos. As análises estão extremamente personalistas ensejando corrupção e, portanto, desvios dos rumos traçados pelo plano. Sem gestão, nenhum plano ou programa chegará aos respectivos propósitos. Portanto a questão da gestão é tão ou mais importante que o plano. Para o caso acima mencionado na SUSP se propõe que as análises, antes de quaisquer outras medidas que se fazem necessárias, se despersonalizem. Isto pode ser feito por meio de setores divididos por etapas; a primeira verifica a viabilidade, a segunda analisa os recuos / afastamentos, a terceira em diante as posturas e suas decorrências. Outro ponto crucial é que o tempo (total, ou soma dos tempos) máximo de análise seja de trinta dias e não meses ou anos como ocorre atualmente.

Por último, uma cidade conurbada com Florianópolis (com São José, Biguaçu e Palhoça, com mais proximidade) não pode ser planejada à parte da situação de seus vizinhos, inclusive xifópagos. Portanto, a questão metropolitana tem que estar presente neste plano.

Este é o parecer.

Roberto de Oliveira, PhD
Engenheiro Civil

Florianópolis, 06 de agosto de 2012. (revisado em 30 de novembro de 2012)

Integração plano de ordenamento náutico e novo Plano Diretor

Alexandre M. Mazzer, D.Sc. Oceanógrafo

Comentário

De forma geral, o Plano diretor dispõe de boa apresentação e visão ampla, contemplando os usos náuticos. Especificamente, nos artigos 10º (alínea “b”) e 12º (inciso V) são incluídos tais aspectos no modelo de cidade. Ademais, o plano mostra-se com boa compatibilidade na perspectiva de uma suposta, uma vez que ambos constituem-se como política pública de ordenamento e gestão territorial, em nível municipal.

Observações

Apesar de incluir o uso náutico no seu modelo de cidade, com exceção do transporte hidroviário/aquaviário, apresenta poucos desdobramentos no tocante a especificação e setorização desses usos, o que não acontece com as diretrizes de uso em terra.

A proposta do Plano Diretor no seu desdobramento relativo às áreas do sistema hidroviário, conforme trata o artigo 30, dispõe de algumas normas disciplinadoras, contidas nos artigos 220 e 221.

De modo geral, tais regramentos se alinham com as adequações, ritos de licenciamentos, assim como visam à harmonização com aspectos da urbanização no entorno terrestre e com o meio ambiente.

No entanto, observa-se que as especificidades indicadas nos parágrafos 2º e 4º, a título de sugestão, podem ser complementadas com base tanto nas informações de categorização contidas no diagnóstico ambiental do Estudo Complementar do Plano de ordenamento Náutico e FLORIPA 2030, quanto nos estudos específicos urbanísticos relativos à multilinearidade.

De forma mais específica, são destacados abaixo os pontos positivos e ausentes no plano diretor referentes a ordenamento náutico municipal:

Pontos positivos

- 1) O plano de diretor prevê o uso de trapiches, piers, plataformas e fundeadouros já existentes e contempla o uso náutico para transporte aquaviário e pesca artesanal;
- 2) Ocorre previsão de pontos de transporte náutico em locação de boa aptidão na costa oeste (centro) e continental, além de rotas entre as costas norte, noroeste, central, e sudoeste.
- 3) Os enquadramentos em zonas e classes de uso propostos exibem poucos conflitos com a presença de estruturas de apoio náutico existentes.
- 4) Contempla classe específica para o desenvolvimento de projeto integrado de gestão da orla – Projeto Orla, o qual pode trazer mitigações a conflitos locais envolvendo uso náutico, turístico, comercial e residencial;

Pontos ausentes

- 1) Não prevê usos de recreação e turismo náutico de forma explícita, nem nos mapas, nem nos textos.
- 2) Necessidade de aprofundamento (talvez hierarquização) na integração de transporte intermodal e intermunicipal.
- 3) Prevê grande concentração de pontos e rotas de transporte aquaviário nas costas no-

roeste e norte, onde se constata diversos conflitos-necessidade de demarcação/zonamento

4) Há poucas indicações de usos náuticos nas costas leste-sudeste e continental.

Recomendações:

a) No parágrafo 2º do artigo 220., a destinação de vagas de 20% para uso público pode ser diversificada de acordo com a categoria e porte dessas. Devido à existência de garagens náuticas de porte miúdo e pequeno, as destinações de 20% de vagas para uso público pode comprometer a viabilidade de tais atividades, uma vez que dependem diretamente do espaço físico em terra, regido pelo uso de terras da União, além de aspectos operacionais adicionais.

b) No parágrafo 4º do artigo 220., sugerir-se-ia, que as destinações de uso de hospedagem, serviços de manutenção, venda de materiais, hospedagem e lazer, estivessem niveladas pela priorização de atividades consorciadas com as atividades náuticas sugeridas para cada compartimento, as quais podem basear-se nas potencialidades e aptidões dispostas no diagnóstico ambiental. Além disso, um sistema de categorização das atividades, quanto a tipo, porte e nível de intervenção ambiental e urbanística, pode ser utilizado em posterior desdobramento do conteúdo desse parágrafo. Tal colocação faz-se importante para a concatenação de projetos locais com o planejamento regional e para o discernimento das atividades prioritárias, com vistas ao incentivo multiculturalidade, colocadas no documento FLORIPA 2030.

c) Incluir ações de ordenamento náutico ou de integração com o Plano de Ordenamento Náutico, disposto na lei n. 7.579/09 referente a espacialização de áreas de recreação e esportes, áreas de fundeio, áreas de turismo, áreas de pesca e rotas aquaviárias, devidamente harmonizadas com o uso proposto em terra.

d) Inclusão de dispositivo legal sobre os mecanismos de integração com o Plano Municipal de Gerenciamento Costeiro.

Exemplos: Sidney-Austrália; Vancouver-Canadá; Aveiro-Portugal;

É o parecer.

Florianópolis, 25 de Julho de 2012.

Alexandre M. Mazzer, D.Sc.
Oceanógrafo

Saneamento e o Plano Diretor

Fernanda Maria Vanhoni, Esp.
Engenheira Sanitarista e Ambiental e de Segurança do Trabalho
Coordenadora da CEEST - CREA/SC

Comentário:

Com vistas a contribuir de forma mais efetiva, o Conselho Regional de Engenharia e Agronomia – CREA/SC designou alguns de seus profissionais para acompanhar as reuniões do Grupo e dividiu os assuntos de acordo com a especialidade de cada um, sendo este parecer voltado somente para os assuntos relacionados ao saneamento básico.

Após minuciosa leitura do documento (Plano Diretor - PD) encaminhado pela Instituição FloripAManhã, foi possível elaborar este parecer na qual aborda os assuntos relacionados ao saneamento básico, conforme segue.

Observações:

O artigo 4º trata dos princípios do PD, sendo dois deles mais intimamente relacionados com a questão ambiental, que são: desenvolvimento sustentável e eficiência urbana e considerando-se que o PD tem como objetivos “o pleno desenvolvimento das funções sociais, econômicas e ambientais da cidade e da propriedade”, este parecer tem como caráter apresentar o que poderia ser melhorado e incluído no documento, de forma a contribuir com o município e a sociedade em geral.

As questões voltadas ao saneamento iniciam com o artigo 36 “A estratégia de saneamento básico consiste, através de metas progressivas, na universalização do acesso aos serviços de saneamento básico no Município de Florianópolis.”

Para que exista esta universalização, é preciso o cumprimento das exigências constantes na legislação atual, na qual, pode-se iniciar com a área de resíduos sólidos. A Política Nacional de Resíduos Sólidos Lei 12.305 de agosto de 2010 possui uma série de exigências na qual todos os municípios deverão se adequar e que não foi abordado no PD. Para exemplificar, todos deverão separar os resíduos recicláveis dos rejeitos, portanto, uma das formas de estimular esta separação, seria o município estabelecer pontos de entrega voluntária em locais de fácil acesso e grande circulação de pessoas, entre outras medidas. Também é importante salientar que conforme a Lei Complementar 113/2003, a coleta de resíduos é conteneurizada, portanto, seria obrigatório o uso dos contêineres em edifícios, residências, escolas etc, e hoje isto não acontece, gerando acidentes de trabalho com os garis na coleta e outros problemas, logo, o PD também poderia se aprofundar nesta questão.

Foi encontrado somente no artigo 40 algo que se assemelha a obrigatoriedade de adaptação as novas exigências, na qual o texto na íntegra diz que: “O projeto deflagrante Centro de Gerenciamento de Resíduos Sólidos consiste em desenvolver a viabilidade técnica, econômica e de gestão empresarial de centros de reciclagem de resíduos dentro do território municipal com a finalidade de reduzir o volume de resíduos finais que o sistema produz e exporta.” É notória a deficiência do município no que tange a reciclagem, inexistindo locais apropriados para tal atividade que hoje além de obrigatória é extremamente importante dentro do processo de gestão depois da etapa de educação ambiental em não-geração. É necessário que o PD defina algumas estratégias e áreas para se adequar as mudanças.

Ainda na área de resíduos, sugere-se que o PD aborde alguns problemas que o município enfrenta com relação aos resíduos de serviços de saúde, conforme segue: a ANVISA através da RDC 306/2004 preconiza que todos os geradores de resíduos de saúde possuam o Plano de Gerenciamento de Resíduos de Serviços de Saúde - PGRSS, e no plano é preciso ficar definido entre outros fatores, o armazenamento externo de resíduos. Como fazer armazenamento externo nos edifícios comerciais e/ou mistos? É preciso que se exija que os projetos de edifícios comerciais e/ou mistos que abriguem ou possam abrigar estabelecimentos de saúde (consultório odontológico, clínicas, laboratórios e outros) apresentem o local para armazenamento externo de resíduos recicláveis, rejeitos e completamente separado e de fácil acesso aos veículos de coleta, o armazenamento de resíduos de saúde. Hoje a maioria dos edifícios comerciais possui armazenamento de resíduos de saúde nas garagens devido ao projeto ser deficitário nestas questões ambientais.

Sugere-se ainda que, independente de outros fatores, fique claro no PD que cada região esteja consciente de que é necessária a instalação de sistema de tratamento e disposição final de esgotos sanitários, onde serão adotados sempre os melhores projetos de engenharia para minimizar os impactos ambientais. O artigo 68 apresenta uma divisão de áreas para saneamento e energia conforme segue: “Áreas do Sistema de Saneamento e Energia são as áreas necessárias para assegurar a localização adequada de equipamentos urbanos subdividindo-se em:

- I - Áreas para Tratamento e Abastecimento de Água Potável (ASE-1);
- II - Áreas para Tratamento e Disposição Final de Esgotos Sanitários e Águas Pluviais (ASE-2);
- III - Áreas para Disposição Final de Resíduos Sólidos (ASE-3);
- IV - Áreas para Disposição Transitória de Resíduos Sólidos (ASE-4)”.

Este mesmo artigo poderia prever também uma área de proteção existente ao redor de obras nas quais seja imprescindível o afastamento urbano, como por exemplo, estações de tratamento de água e esgotos, estações de transferência de resíduos, reservatórios de água, aeroportos etc. Tal medida se faz necessária para que seja evitado o crescimento desordenado e por consequência a pressão da população para transferência do local, como já ocorre com a estação de transferência de resíduos existente no Itacorubi e a exemplo de outros municípios, a estação de tratamento de esgotos de Potecas no município de São José.

Com relação a água, consumo, abastecimento, pouco foi tratado, portanto, sugere-se que no mínimo esteja estabelecido as formas de captação permitidas, incentivos para utilização de águas da chuva, assim como poderia ser estudada a viabilidade de exigência de uso da água da chuva nos projetos de novos edifícios. Também o fator reservação não foi abordado, e poderia estar incluído no artigo 68 como área específica tamanha a importância que possui um local que abriga reservatório de água.

Por fim, sobre o Estudo de Impacto de Vizinhança destaco as sugestões de inclusão em vermelho, sem que haja qualquer alteração de teor, mas sim, apenas uma forma de resguardar os órgãos fiscalizadores e a sociedade com a apresentação sempre de uma Anotação de Responsabilidade Técnica.

Art. 281. O EIV será acompanhado de Relatório de Impacto de Vizinhança - RIV, documento formal sob a responsabilidade do proponente e **acompanhado da devida Anotação de Responsabilidade Técnica**, que exponha sucintamente, em linguagem clara e objetiva, as características e repercussões significativas do empreendimento ou atividade sobre o ambiente urbano, com destaque para as medidas mitigadoras ou compensatórias sobre os impactos negativos.

Art. 287. Para atender seus objetivos e princípios, o EIV deverá ser elaborado e instruído da seguinte forma:

.....

Com as anotações de responsabilidade técnica pela elaboração de cada projeto e levantamento componente do EIV.

.....

Recomendações:

A recomendação é para que todas as questões relacionadas ao saneamento básico sejam reavaliadas em conjunto com os técnicos da área que atuam no município para que sejam incluídos os quesitos faltantes no documento.

É o parecer.

Florianópolis, 01 de Agosto de 2012.

Fernanda Maria Vanhoni, Esp.
Engenheira Sanitarista e Ambiental e de Segurança do Trabalho
Coordenadora da CEEST - CREA/SC

APPs e Meio Ambiente

Emerilson Gil Emerim, MSc, Biólogo. CRBio 2511903 D.
João Guilherme Wegner da Cunha, Geólogo CREA/SC.

De forma geral observa-se no PL do Plano Diretor de Florianópolis o uso, diria exacerbado e mesmo confuso, da palavra “ambiental”, que aparece em 75 (setenta e cinco) citações ao longo de todo o texto, buscando, à nosso ver um “conceito” de sustentabilidade, que o “todo da obra” não consegue materializar.

Contudo o Plano se mostra como a primeira iniciativa de se unir critérios urbanísticos com aspectos naturais como flora fauna, hidrologia, geologia e geomorfologia.

1- DAS DEFINIÇÕES, OU AUSÊNCIA DESTAS:

Inicialmente evidencia-se, numa leitura do referido PL, dificuldades na interpretação e aplicação da Seção II – Das Áreas de Preservação Permanentes, associada à ausência, de definições que deveriam constar no Art. 3º do referido PL.

Exemplo simples – a definição de **banhados naturais** e sua “faixa marginal”, **promontórios, tômbolos, vegetação de transição de manguezais**, reservatório, lagoas naturais e artificiais.

2- DAS APPS E RESTRIÇÕES DE USO DO SOLO, DE CUNHO ADMINISTRATIVO:

Apesar de reconhecer como APPs, aquelas determinadas no Novo Código Florestal, (**Art. 51 do PL**), e “legislação vigente”, no caso 11.428/06 (lei da mata atlântica), o PL inova ao considerar como **não edificante** a áreas com vegetação de mata atlântica.

A- Os tômbolos – Art. 55 III - def. “são formações que resultam da acumulação de materiais arenosos ou cascalhentos que ligam uma ilha ao continente”.

Na delimitação da área não edificante dos tômbolos deve-se considerar, o todo, ou seja desde **a base**, a área de acumulação de materiais arenosos cujo limite inferior é definido pela linha representativa da profundidade de fecho para o regime da ondulação no respectivo setor de costa e, **nos topos**, pela linha que representa o contato entre aquela acumulação arenosa e as formações geológicas por ela unidas?

B- As Florestas secundárias, a partir do estágio médio, “contíguas a UCs” , art. 55 IV:

A lei da mata atlântica, 11.428/06, autoriza a supressão de vegetação no estágio médio, para o parcelamento do solo em área urbana consolidada. A própria lei federal Dispõe sobre a utilização e proteção da vegetação nativa do Bioma Mata Atlântica. Definir como não edificante as áreas com vegetação em estágio médio e avançado adjacentes a Unidades de Conservação e app’s configura um grau de subjetividade muito grande a aplicação da lei.

A definição de áreas de preservação permanente e área não edificantes num plano diretor não deve seguir unicamente os aspectos ecológicos. Deve levar em conta os aspectos econômicos e sociais derivados da delimitação destas áreas. Delimitar áreas de preservação permanente sem levar em conta os três critérios (ecológico, econômico e social) corre-se o risco de tornar a gestão destas áreas insustentável para o poder público municipal. Há que se pensar na viabilidade econômica destas app’s e áreas não edificantes para o município.

Da mesma forma como o PL propõe um Plano de Macrodrenagem Urbana para definição e enquadramento de elementos hídricos, o mesmo deveria propor um Plano de Conservação da Cobertura Vegetal mediante a realização de um inventário dos remanescentes florestais no município que indique quais os que deveriam ser preservados mediante critérios ecológicos. Até a confecção deste inventário se adotaria os princípios da Lei da Mata Atlântica.

Os mapas de zoneamento não refletem as áreas definidas no texto como de preservação permanente e não edificantes ao sobrepormos por exemplo encostas com declividade de 25 graus, áreas adjacentes a manguezais com cota inferior a 1m, e florestas primárias e secundárias (estágios médio e avançado).

No texto do PL, não existe diferenciação entre UCs de Uso Sustentável e de Proteção integral, conforme o texto seriam todas. Temos em Florianópolis diversas UCs, cujas áreas contíguas são áreas urbanas consolidadas.

Qual seria esta “zona de amortecimento” ? O PL deveria definir um prazo para os planos de manejo com a definição das zonas de amortecimentos nas UC's inseridas no município.

C- Nos Promontórios – inexistente no PL definição de promontório. Seria aquela do Art. 28 do Código Ambiental de SC, vigente, apesar da ADIN ?

XLVIII - promontório ou pontão: *maciço costeiro individualizado, saliente e alto, florestado ou não, de natureza cristalina ou sedimentar, que compõe a paisagem litorânea do continente ou de ilha, em geral contido em pontas com afloramentos rochosos escarpados avançando mar adentro, cujo comprimento seja maior que a largura paralela à costa;*

D- Reservatórios artificiais - Os 15 metros no entorno de **reservatórios artificiais que não decorram de barramento ou represamento de cursos d'água**, no Novo Código Florestal, Art. 4º, § 1º, **não possuem APP.**

No PL (**Art. 56**), como não diferencia, reservatório artificial de natural, passam os 15 metros do entorno destes, a ser de “uso público” e livre circulação. Há necessidade de uma melhor definição de reservatório de acordo com o seu fim (abastecimento público, lazer, macrodrenagem, etc)

Conforme se pode perceber, numa rápida leitura do referido PL, o mesmo fomenta, na área ambiental, significativa insegurança jurídica, aos usos de solo futuros. A ausência de necessárias definições e o uso equivocado de outras, remetem a necessária revisão de todo o seu conteúdo.

Ao analisar o plano diretor vigente, percebe-se que o principal problema do mesmo não é a falta de app's e sim a falta de mecanismos para sua conservação.

Ao longo do texto do PL existem citações a resoluções do Conama que devem ser retirados justamente pela hierarquia de uma lei municipal sobre estas resoluções. Além do mais corre-se o risco de ter a resolução revogada e a mesma permanecer no texto da lei. Se o conteúdo de tais resoluções for pertinente deve-se trancreve-los não integra ao PL.

Emerilson Gil Emerim, MSc, Biólogo. CRBio 2511903 D

João Guilherme Wegner da Cunha. Geólogo CREA/SC.

Desenvolvimento Estratégico e Impacto Econômico

Econ. Flávio Lopes Perfeito e Econ. Paulo Roberto de Jesus
Conselho Regional de Economia de Santa Catarina - CORECON/SC 7ª Região

COMENTÁRIO

De forma geral, a proposta do Plano é audaciosa, abrangente e contempla as necessidades e reformulações estruturais que poderão dotar a cidade das condições básicas para equacionar os problemas atuais, com equipamentos necessários à sua transformação em polo econômico e de qualidade de vida para a sua população. Neste documento vamos nos ater a analisar os tópicos referentes à obtenção dos recursos financeiros capazes de viabilizar a implementação das ações planejadas.

Nosso referencial são os Artigos: 6º, itens IV, V, XXXI e XXXV; 194, 260, 267, 268, 269, 320, 337, 350 e 356 do Anteprojeto de Lei do Plano, cuja cópia não apresenta data de sua versão.

OBSERVAÇÕES

Sob o enfoque econômico-financeiro, viabilizar a execução do Plano requer expressivo volume de recursos financeiros, tal a sua abrangência. Somente o desenvolvimento de atividades geradoras de recursos será capaz de fazer frente aos desafios, pois a capacidade de geração de recursos, incluindo a dificuldade para criação de novos tributos ou aumento das alíquotas, e de endividamento da municipalidade tem limites conhecidos, em especial os referentes à Lei de Responsabilidade Fiscal.

Embora cite fontes de recursos financeiros, parece-nos, já de início, que o Município dispõe de pequena margem de manobra para alavancar os recursos necessários à execução da maioria dos Projetos no tempo requerido para a efetividade das soluções previstas no Plano.

Precisa ser avaliada a possibilidade de, efetivamente, ter-se acesso a recursos financeiros de outras fontes, que não aquelas próprias do orçamento municipal, para executar os Projetos, muito abrangentes e inovadores em sua maioria.

Cabe perguntar qual a vocação econômica (principais atividades) de Florianópolis e como esta vocação poderá contribuir para a geração de recursos financeiros, pelo menos no montante e no tempo requeridos pelo Plano, de forma a torná-lo efetivo. Isso evitará que o Plano se transforme em uma juntada de boas intenções, sem possibilidade de implementação e, portanto, amplifique, no tempo, os problemas que procura equacionar.

RECOMENDAÇÕES

Identificar, de modo objetivo, as fontes de recursos financeiros, em especial, aquelas consideradas “fundos perdidos”, colocados à disposição por organismos internacionais.

Definir, de modo objetivo, o limite de responsabilidade e prioridades dos diversos órgãos municipais, concorrentes em recursos financeiros e em prioridades não contidas no Plano, haja vista que algumas ações podem ultrapassá-lo e inviabilizar a efetiva implementação dos Projetos, no tempo requerido.

AUTORIA:

Econ. Flávio Lopes Perfeito e Econ. Paulo Roberto de Jesus, representando o Conselho Regional de Economia de Santa Catarina - CORECON/SC 7ª Região

Análise Jurídica do Projeto de novo Plano Diretor do Município de Florianópolis

Adv. Lio Vicente Bocony – OAB

Comentário: Trata-se de análise jurídica feita para a ONG FloripAmanhã pelo advogado Lio Vicente Bocorny, integrante da Comissão de Direito Imobiliário da OAB/SC, acerca do Esboço de Projeto de Lei do Novo Plano Diretor, de autoria da Prefeitura Municipal de Florianópolis. O objeto do parecer é a análise do Projeto de Novo Plano Diretor sob o enfoque da “técnica legislativa”, contendo observações, recomendações e sugestões.

Observações: Sob o enfoque da técnica legislativa, o Plano Diretor merece ser aprimorado a fim de que se obtenha uma melhor sistematização da matéria e de que seu conteúdo possa ser melhor apreendido pelos operadores que irão interpretar e aplicar o novo diploma legal. No item a seguir serão apresentadas 4 recomendações com vistas à almejada sistematização/ordenação. Também são listadas 3 sugestões de inclusão de conteúdos, objetivando que a matéria atinente ao ordenamento territorial e mobilidade urbana seja, na medida do possível, concentrada no Plano Diretor.

Recomendações:

a) necessidade de revisão de todos os artigos, inciso e alíneas da lei, com vistas a:

- a1) Corrigir erros de grafia e de português;
- a2) Adaptações conforme Lei Complementar 95/98
- a3) Afastar obscuridades e omissões que permeiam o texto
- a4) Exclusão de matérias que são alheias ao plano diretor (ordenamento territorial)

b) Necessidade de melhor sistematização do texto, com supressão de dispositivos repetidos e ordenação lógica de matérias;

c) Supressão de dispositivos cujo conteúdo exceda da competência legislativa do Município (ex.: matéria atinente à desapropriação, direito de superfície etc.)

d) Disciplinar adequadamente os órgãos a serem criados e a respectiva dotação orçamentária/contratação de pessoal.

Sugestões:

a) Seja incorporado ao texto legal o Plano de Mobilidade Urbana (Lei 12.587).

b) Redução, na medida do possível, de todos os dispositivos que remetem a criação de outras leis (a disciplina legal deve estar, tanto quanto possível, dentro do próprio texto do PD)

c) Inclusão de matérias atinentes à construções sustentáveis e outras formas de estímulo de proteção ao meio ambiente (IPTU verde etc.), que estão ausentes no texto legal

Nota: As opiniões jurídicas acima manifestadas referem-se ao entendimento do advogado Lio Vicente Bocorny, e não refletem necessariamente a opinião da Ordem dos Advogados do Brasil, ou quaisquer de suas comissões e/ou outros integrantes da Comissão de Direito Imobiliário.

É o parecer, sub censura.

Florianópolis, 20 de agosto de 2012.

LIO VICENTE BOCORNY - OAB/SC 20.200

Parecer sobre a mobilidade no Plano Diretor

Roberto de Oliveira, PhD. Engenheiro Civil.

AS BASES CONCEITUAIS E FLOSÓFICAS DO PROBLEMA DA CIDADE

Os problemas

As cidades do Brasil passam por um agravamento da situação da circulação e tráfego nas quais as autoridades constituídas dizem que é falta de mobilidade, quando na realidade outros problemas muito sérios é que provocam esta queda das suas funcionalidades. As cidades médias e principalmente as grandes estão perdendo qualidade na questão fundamental do seu conceito. Temos problemas embutidos de cinco vertentes distintas: (a) fiscal-institucional, (b) cultural, (c) filosófica, (d) técnica e (e) científica. (a) Atualmente vive-se uma situação onde o governo federal incentiva o transporte individual pelos incentivos à indústria automobilística enquanto que para o transporte público não dá a devida correspondência; isto agrava o que se reportará como rodoviarismo inseqüente. Sem contar que faz anos que o governo federal se retirou, sob todos os pontos de vista—em especial na questão de suporte às ações científicas e tecnológicas, e agora agrava a arrecadação pela redução do IPI que impacta a receita via repasse de Fundo de Participação—do apoio ao transporte urbano municipal. (b) Culturalmente, e especialmente para nossa cidade, andar de carro dá status, inclusive benefícios penais, já que danos em pedestres (definitivos ou parciais) são crimes de menor ou quase nenhuma imputabilidade (dolosos). (c) Filosoficamente falando, o meio do conhecimento de planejamento urbano tem uma idéia, sem nenhuma comprovação científica, que baixas densidades são prejudiciais (à saúde mental e à segurança) às pessoas; aqui vai se provar que uma das medidas para reduzir problemas de deslocamentos urbanos é a intensificação urbana, medida aliás, que é uma das excelentes propostas do Plano Diretor. (d) Tecnicamente, a cidade carece de um órgão de gestão urbana condizente com as expectativas da cidade; é uma unanimidade nos meios científicos e tecnológicos, bem como os de gestão, que o atual IPUF não tem condições de exercer suas funções. Finalmente, (e) cientificamente, o órgão que deveria planejar não tem sucesso em suas ações, pois não tem estrutura de pesquisa, ou seja, não existe apoio científico perene às ações de planejamento e gestão urbana; não é tecnicamente possível planejar sem pesquisa.

Acessibilidade ao invés de Mobilidade: um dos óbices, senão o principal.

Acessibilidade é a possibilidade de se sair de um lugar, mover-se e chegar a outro, enquanto que mobilidade é o ato de apenas mover-se. A diferença primordial é que mobilidade não se

reporta às pessoas, mas somente aos meios de transporte, ao contrário de acessibilidade que é inerente, portanto firmemente centrado nas pessoas, para as pessoas e entre pessoas.

Quando se está numa cidade as pessoas precisam ter acesso às outras, bem como à paisagem, especialmente na apropriação do espaço que lhes cercam com o objetivo de identificar-se com ele, ter referência, sobretudo se sentir incluído nele, espaço. As pessoas precisam “ver as outras” para se equilibrarem emocionalmente, para aceitar as diferenças, enfim, estabelecer contato, mesmo visual, o que gera uma supervisão social; este fator de sociabilidade tem influências decisivas em diversos outros indicadores de qualidade de uma cidade.

Especialmente o ato de se ver e de ver os diferentes é a mola mestra da segurança pública e qualidade de vida; é o que se traduz como turismo: as pessoas viajam para verem outras culturas, ou seja, pessoas diferentes. A mobilidade não se endereça a isto e sim para satisfazer demandas de tráfego por meio de alargamento de ruas, construção de viadutos, isto é, sem ir nas causas dos problemas, apenas se interessa por seus efeitos.

As referências do “ver” numa cidade significam fazer parte dela (*sense of place* ou inclusão social) através da identificação com símbolos. O exemplo mais atual de referência é a ponte estaiada (Ponte Otávio Frias de Oliveira) de São Paulo; desde que foi inaugurada serve de fundo para transmissões de TV que partam de São Paulo. Qual era o outro símbolo de São Paulo? Avenida Paulista? Talvez fosse a garoa....Aqui em Florianópolis e mesmo para o Estado de Santa Catarina, a Ponte Hercílio Luz tem uma carga imensa de simbolismo.

O mover faz parte intermediária deste processo, portanto não é um fim, como se coloca na literatura; parece uma atitude preconceituosa: onde se menciona acessibilidade, pretendem entender como se fosse unicamente para pessoas portadoras de necessidades especiais. Na verdade, a acessibilidade se baseia numa advogável necessidade de Desenho Universal Urbano que significa “a cidade ao alcance de todos”, pessoas grandes e pequenas, crianças e velhos, ricos e pobres, com ou sem quaisquer dificuldades de quaisquer ordens. Acessibilidade é um processo vetorial querendo dizer que necessita:

- a) definição do início (de onde se sai);
- b) da orientação (para onde);
- c) do fim (onde se chega);e,
- d) da intensidade,

Por outro lado, a mobilidade é um escalar que só indica intensidade (depressa, devagar ou parado—deixando de lado o fator distância a ser percorrida, deixando esta variável escamoteada). A mobilidade assim caracterizada requer obras intensas de engenharia (de tráfego e de infra-estrutura), enquanto que a acessibilidade se consegue quase sem estas medidas caras e que vão, mais tarde, requerer outras obras, indefinidamente. A acessibilidade

trabalha no ordenamento urbano pela criação de centralidades e do uso mais sustentável dos espaços urbanos, ou seja, dentro do conceito primordial de cidades. A mobilidade implica em aumento de velocidade de tráfego, diminuindo o apego com a cidade, perdendo as referências dela, diminuindo ou acabando com uma supervisão social efetiva que é o fator de mais alta relevância de prevenção a criminalidade; com este “aumento” de velocidade, a mobilidade possibilita “jogar” os menos favorecidos para mais longe da cidade; e é a intenção manifestada no discurso habitacional e no dos transportes públicos de longa data. A acessibilidade exige que se faça uma cidade igualitária, exige que se aumente a densidade e heterogeneidade, preconizando, portanto o uso misto de funções levando ao melhor comportamento dentro da cidade, além de melhorar a sustentabilidade. Encurtando, a base da idéia que está embutida no termo mobilidade é reativa quanto aos problemas urbanos, enquanto que o termo acessibilidade embute medidas pró-ativas de combate à falta de qualidade da cidade. Outro aspecto altamente negativo de se enxergar problemas urbanos sob a ótica da mobilidade é que este modo de pensar só pensa em satisfazer a demanda, que sendo crescente, nunca será atendida, portanto a mobilidade é uma idéia de “beco sem saída para as cidades.”

Finalmente, para associar mobilidade e acessibilidade a modelos de planejamento e gestão urbana, e exemplifica-las temos duas situações gerais em escala mundial. Na primeira, a negativa, a mobilidade é o pino-mestre do modelo norte-americano tão sobejamente imitado no Brasil por loteamentos tipo Alpha Ville (no caso fechado) e outros nem tão caracterizados (aqui temos o Parque São Jorge, neste caso aberto). Nestes ambientes existe uma drástica separação entre funções que contrariam o conceito de cidade, somado ao agravante da densidade baixa. No Brasil a maioria dos planos urbanos pretende copiar o modelo norte-americano denominado *suburban sprawl*, sobejamente insustentável sob o prisma ambiental (altíssimo consumo de combustível, por exemplo) sem apresentar a propalada qualidade social vantajosa com relação ao modelo de alta densidade (a saúde mental não depende da densidade). Este assunto é abordado em textos e apresentações já divulgados (ver “Desenvolvimento Urbano: padrões de sustentabilidade”, palestra proferida por este autor no GIDUR da Caixa Econômica Federal, em 2009), nos quais se prova, além dos males provocados aos relacionamentos sociais, a insustentabilidade de uma cidade assim constituída sob quaisquer aspectos. Na segunda situação está o modelo europeu de gestão urbana, já que o planejamento é pouco sentido desde que partiu de um processo orgânico, isto é, de tentativa e erro por séculos até o acerto atual. Este modelo foi a base das nossas cidades, que, com o passar do tempo foi importando o modelo americano, especialmente no rodoviarismo irracional que criou problemas de muitas vertentes (especialmente o ambiental, que será visto logo abaixo) não só para as cidades, mas também para todo o sistema de transporte brasileiro.

Não temos mais nem transporte ferroviário, nem marítimo, muito menos iniciativas de intermodalidade—especialmente aqui em Florianópolis. Neste modelo europeu temos como característica a média e alta densidade, mas com heterogeneidade de uso, sem fragmentação de atividades, ou com heterogeneidade de uso. É um modelo de alta sustentabilidade, sob todos os aspectos, desde que garante à princípio os relacionamentos sociais que são a base desta aquisição. Sobretudo é o modelo de cidade que resgata sua definição como ponto de encontro de pessoas.

COMO A DENSIDADE INFLUENCIA OS CUSTOS URBANOS NA QUESTÃO DA ACESSIBILIDADE

Conceito de sustentabilidade urbana e seus indicadores

A sustentabilidade urbana foi estudada por Lewis Mumford, um dos brilhantes filósofos do urbanismo, ao longo da História da Humanidade. Lá, desde que as cidades se tornaram um aglomeramento de pessoas, ou seja, desde 3500 anos antes de Cristo, as densidades que faziam com que as cidades tivessem vida longa, seja por quais motivos fossem, giravam entorno de 130 habitantes por hectare.

A densidade é um dos indicadores mais relevantes na questão da possibilidade de encontro de pessoas; sua medida é pelo número de pessoas por unidade de área (em geral, pessoas por hectare—dez mil metros quadrados, para questões urbanas, já que se usa—em Geografia, por exemplo—habitantes por quilometro quadrado). Este número se qualifica melhor indicador urbano quando associado à diversidade de uso urbano, ou ao grau de heterogeneidade urbana explicitado pela maior quantidade de comportamentos possíveis na área urbana. A maioria dos planos diretores trata o uso do solo por função, por exemplo, função residencial, ou comercial. No entanto, a melhor maneira de se gerir uma cidade seria por comportamentos. O comportamento se revela um termo melhor que a função, pois a funcionalidade urbana conduz a piores resultados na questão de encontros. De uma maneira simplificada, no conceito comportamental as edificações que se vizinham ou confrontam devem ter comportamento similar; com isto se evitam choques do tipo colocar um supermercado imenso ao lado de residências unifamiliares. Neste caso, somente comércio e serviços de igual escala de uma casa seriam admissíveis, inclusive benvindos, do tipo uma pequena mercearia ou escritórios (de advogado, engenheiro, dentista, por exemplo, de uma sala, por exemplo).

Impactos econômicos medidos pela densidade

A densidade urbana também tem alto impacto no custo de implantação e manutenção de infra-estrutura urbana. Infelizmente, não se nota preocupação da maioria dos técnicos quanto a estes aspectos econômicos de “construção, uso e manutenção” de cidades, nos quais a densidade tem uma enorme interferência. Os custos de infra-estruturas também tem alta variabilidade em função da densidade, conforme mostra a Figura 1.

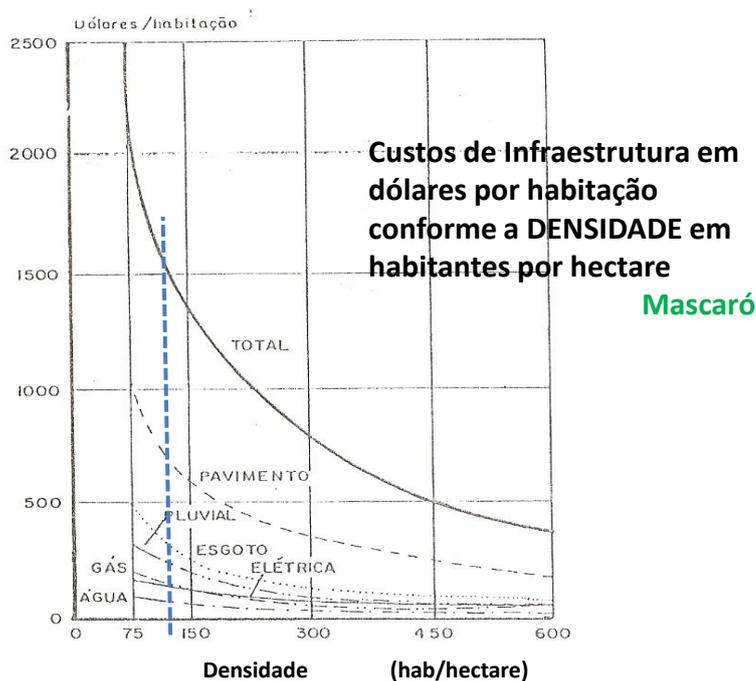


Figura 1: custos de infra-estrutura e densidade

A cidade de Florença foi exaustivamente estudada por um conhecido urbanista norte-americano (Kevin Lynch) que gostaria de saber porque a Itália, com suas cidades aparentemente confusas e caóticas, apresenta altíssima qualidade de vida.

Segundo o Professor Mascaró, uma implantação em 150 pessoas/hectare custa metade da de 75 pessoas/hectare, e muito menos ainda que a de padrão de subúrbio norte americano, pois caracteriza uma distribuição exponencial de mesmo comportamento da Figura 1. Em azul tracejado se mostra qual seria o valor desta implantação para a cidade de Florença. Este valor é o mesmo (aproximadamente igual) do revelado por Mumford na questão da sustentabilidade urbana (cidades sustentáveis) ao longo da História.

A baixa densidade vem sendo defendida apaixonadamente por urbanistas (com raríssimas exceções, como o autor do PDP de Florianópolis, Arquiteto Rubens Pesci), bem como o

zoneamento por função (em base excludente, dentro do padrão norte-americano) sem que haja pesquisa séria sequer que comprove malefício ou benefício às pessoas pela adoção da alta ou baixa densidade. No entanto, uma pesquisa dentro de rigorosa base científica (Adams, 1992) demonstrou que não existe diferença entre saúde mental de pessoas que vivem em baixa ou alta densidade. Por outro lado, a estabilidade da vizinhança e o tempo de residência são fatores preponderantes nesta estabilidade emocional; em segundo lugar vem o modo das pessoas estabelecerem laços fortes de relacionamento entre as pessoas. Tudo isto se refere a qualidade de vida na ambiência habitacional, por conseguinte na cidade e sua mobilidade. Reporte-se à questão da supervisão social que somente é efetiva se houver sentido de comunidade ou vizinhança saudável por meio da criação de mecanismos de acessibilidade (que, no caso se trata de acessibilidade visual).

No Brasil, repetidamente, vem se adotando uma tentativa de replicar o modelo norte-americano de baixa densidade com zoneamento homogêneo. Este padrão de zoneamento (que, infelizmente, continua ganhando corpo no planejamento urbano no Brasil, com raras exceções) provoca a quebra do conceito de cidade, pois colide frontalmente com seu conceito (ponto de encontro) por afastar as pessoas entre si e estas dos locais de trabalho, lazer e outras necessidades universais. Este afastamento se caracteriza pela grande necessidade de transporte de “massa”, cuja insolvência se verifica pelo Brasil a fora, e, em especial, nas grandes cidades.

A densidade e o custo dos transportes públicos e privados

Altos custos de tarifa, e grande perda de tempo das viagens são os principais efeitos na questão da desatenção a acessibilidade das pessoas. A Figura 2 mostra o custo do transporte coletivo em função da densidade.

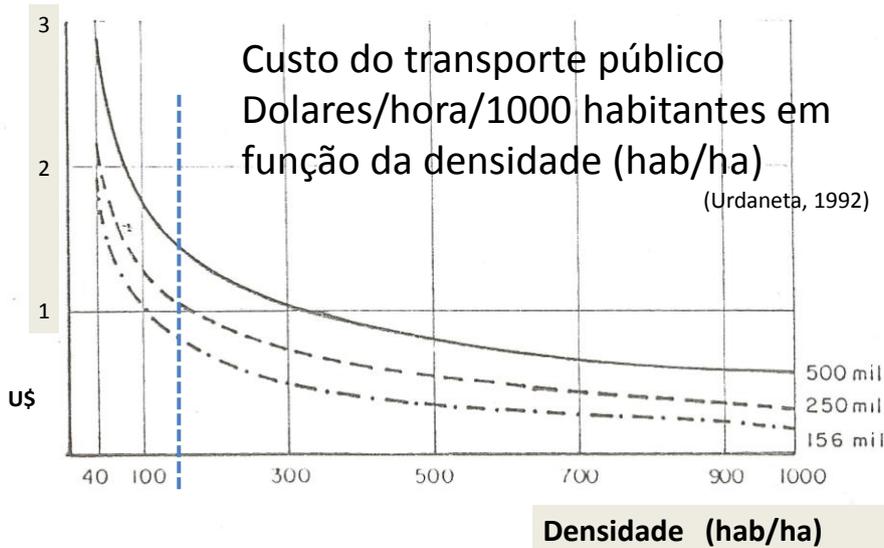


Figura 2: Custo de transporte público e densidades

Esta figura mostra que os custos de transporte público sobem exponencialmente quando as densidades caem; do mesmo modo, descem suavemente à medida que as densidades aumentam. Em azul tracejado se mostra qual seria o valor de Florença, ou o exemplo atual das cidades sustentáveis ao longo da História. Na questão do transporte público, um estudo da Região Metropolitana de Toronto, Canadá, revelou que abaixo de 20 pessoas/hectare o transporte público não é viável, e que somente a partir de 80 pessoas/hectare começam a acontecer lucros (METRO TORONTO PLANNING, 1990). Nossa cidade tem uma média muito baixa de densidade quando se considera toda área da ilha e continente, especialmente na ilha. O transporte coletivo, portanto, sem adensamento proposto pela criação de centralidades, fica altamente deficitário; esta é a situação atual. Daí o Instituto CEPA vislumbrou corretamente a criação de eixos estruturantes altamente adensáveis somados ao incentivo de centralidades. Por exemplo, em áreas de 40 hab/hectare, que ainda será a densidade da lagoa da Conceição quando totalmente ocupada (dentro do plano atual e desejo da população), dada a topografia e a presença da lagoa e dunas, além dos morros, nem transporte coletivo, nem infraestrutura serão viáveis em tempo algum. Este é outro lado da sustentabilidade: a parte econômica do tão falado *triple bottom line*: não existindo dinheiro (economia) não se faz saneamento (ambiente). Para o caso do tratamento de esgotos do supra-citado Bairro, os técnicos da empresa de saneamento revelaram na época do início do tratamento das águas servidas que as contas de água nem chegavam a pagar a conta de eletricidade das respectivas máquinas. Pode-se dizer que tem alguém de fora do bairro que está pagando o saneamento da

Lagoa.....Porquê? A baixa densidade não viabiliza este e todos os outros serviços de infraestrutura.

Outra visão mais materialista de sustentabilidade, diz respeito ao consumo de recursos não-renováveis, exemplifica-se pelo consumo de gasolina. Os ambientes urbanos da América do Norte na dita moderna teoria de desenvolvimento urbano denominado *suburban-sprawl* ou “suburbia” (contração de *suburban-utopia*) se baseando na baixa densidade e segregação de funções, tem como efeito sobre as infra-estruturas que já foi abordado nas Figura 1 e2. Este modelo vem sendo copiado cada vez mais intensamente pelo mundo afora pelo seu forte apelo urbanístico-estético, inclusive no Brasil. No entanto, o que se coleta de informações são efeitos altamente segregantes e podendo ser causador de diversos problemas de ordem sociológica, sendo por isto uma negação do conceito de cidade aqui estabelecido a partir de sua gênese.

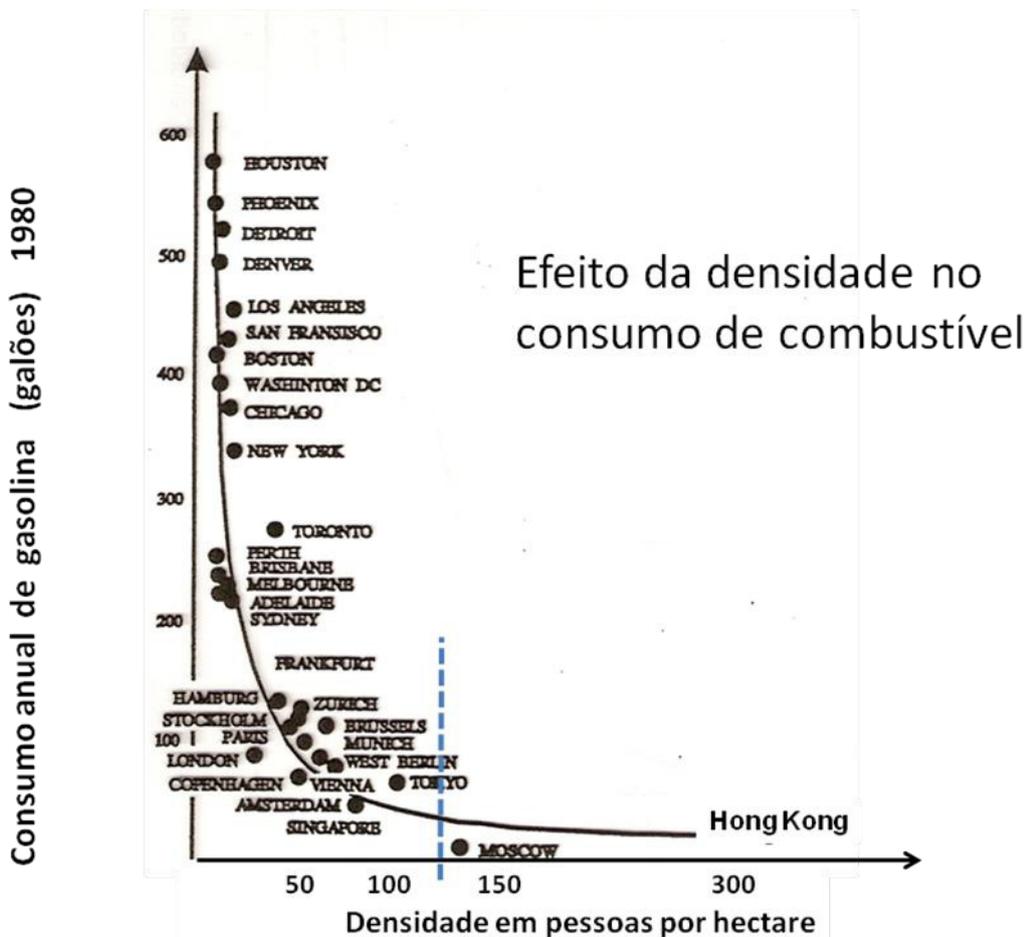


Figura 3: consumo de gasolina e densidade de algumas cidades no mundo. (Adaptado de Newman & Kenworthy, 1989)

As cidades norte-americanas como Houston, Chicago e Detroit tem as densidades do citado *suburban-sprawl*, isto é entre 12 e 16 habitantes por hectare e possuem o consumo médio de

gasolina três vezes maior que as cidades européias, por exemplo. Em azul tracejado se mostra qual seria o valor de Florença ou o valor das cidades sustentáveis ao longo da História. Pode se concluir que o atual Plano, em suas idéias, vão conduzir a uma lógica urbana mais sustentável, tanto ambientalmente quanto socialmente e economicamente.

A acessibilidade no novo Plano Diretor de Florianópolis

O novo plano está bem situado com relação ao promover acessibilidade ao invés de apenas mobilidade. Ao ampliar a ocupação (pelo adensamento) nas centralidades e permitir o uso misto deu passos certos nesta direção. Ao adensar, além dos custos de implantação e operação reduzirem-se, vão ser diminuídas as demandas por viagens, pois a cidade fica mais perto para mais pessoas, além de sobrar mais impostos da administração pública para serviços de maior interesse público do que apenas construir viadutos, alargar ruas e subsidiar transportes públicos deficitários. As centralidades claramente incentivadas vão fazer com que mais serviços sejam postos a distâncias mais convenientes da população, reduzindo a pressão sobre acessos.

No entanto, a redação tem alguns pontos no tocante ao aspecto da “mobilidade” que ferem a caracterização de um plano e algumas incoerências, das quais são resumidas pela citação de itens específicos:

- a) Onde se diz hidroviário, o termo mais adequado é aquaviário;
- b) Artigo 31 inciso III é típico de disposição transitória; não poderia estar ali;
- c) Artigo 32 inciso I exclui o uso de VLT ou VLP ou VLTP que são modais de futuro uso (por serem viáveis em médio prazo) podem compartilhar com vias rodoviárias convencionais. Portanto, este item é altamente negativo e restritivo a estes modais que são perfeitamente adequados à situação atual: pouco espaço para desapropriações no centro e alguns bairros de modo economicamente viável.
- d) No mesmo artigo porque não se colocou túnel entre o Itacorobi e Lagoa da Conceição? Em verdade, todas estas obras descritas, apesar de serem claramente possíveis, engessam outras medidas que podem parecer impensáveis no tempo atual, mas podem se descortinar como plausíveis mais tarde.

A impressão que dá desta redação é que o(s) redator(es) quer(em) prever tudo que possa acontecer, ou seja, ao invés de uma carta de princípios urbanos, aponta para soluções pré-fabricadas. Isto não se coaduna com a dinâmica de qualquer cidade, ainda mais com a atratividade induzida e incentivada desta. Demonstra ignorância quanto a dinâmica de um Plano Diretor que é um processo contínuo e não uma visão estática, engessante e protegível por condicionantes burocráticos como alguns subterfúgios detectados acima.

Era o que tinha a relatar dentro de uma exposição curta, podendo ser pedidos mais esclarecimentos.

Florianópolis, 06 de agosto de 2012. (atualizado em 30 de novembro de 2012)

Professor Roberto de Oliveira, PhD

Engenheiro Civil

Currículo Vitae pode ser acessado em <http://lattes.cnpq.br/7673354297723463>

Questões de Mobilidade constantes no texto do Plano Diretor

Arq. Dora Orth

Eng. Lenise Grando Goldner

Referente: Questões de **Mobilidade** constantes no texto do anteprojeto de lei do **Plano Diretor de Florianópolis** – versão preliminar apresentada pelo Poder Público Municipal (sem data). Fonte: http://www.pmf.sc.gov.br/arquivos/arquivos/pdf/17_04_2012_9.19.10.067b3427b85d109e93c85eca1f4108fb.pdf , acessado em 08/agosto/2012.

Solicitante: Grupo de Estudos Técnicos do Plano Diretor de Florianópolis.

Considerações iniciais

A análise foi elaborada sobre os Artigos referentes à mobilidade constantes em três capítulos do Plano Diretor de Florianópolis em discussão:

- Capítulo IV - DA ESTRATÉGIA, POLÍTICAS, PROGRAMAS E PROJETOS DEFLAGRANTES DE MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE – Artigos. 28 a 35;
- Capítulo X - DO SISTEMA VIÁRIO E DOS TRANSPORTES – Artigos 201 a 222;
- Capítulo XIII - DO DETALHAMENTO DAS NORMAS. Seção I - Dos Planos Setoriais. Artigos 298 a 300.

O parecer foi emitido tomando como referências: a) os conhecimentos acumulados pelas autoras durante suas atividades como professoras e pesquisadoras; b) a Lei nº 12.587/ janeiro de 2012 - Política Nacional de Mobilidade Urbana (http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm), que detalha as orientações apresentadas anteriormente pelo Estatuto das Cidades - Lei 10.257/2001 e a Política Nacional de Desenvolvimento Urbano – PNUD/2004.

Análise por Capítulos, com as recomendações e/ou sugestões:

Capítulo IV - DA ESTRATÉGIA, POLÍTICAS, PROGRAMAS E PROJETOS DEFLAGRANTES DE MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE – Artigos 28 a 35.

Em relação ao Art 28: A **mudança nos critérios de mobilidade**, apresentada ao longo do Plano Diretor, poderia ser mais expressiva, com maior inovação nas alternativas propostas.

*A mudança de critérios se justifica quando o sistema em vigor entra em crise por não atender mais as necessidades: é o caso da mobilidade nas cidades, incluindo aí Florianópolis e região adjacente. Uma mudança de critérios de mobilidade implica em um pacote de ações concatenadas, com força para mudar os rumos em curso. **Sugestão de Estratégias:***

- a) *Criar um grupo especial para gestão da crise de mobilidade em Florianópolis e Região Metropolitana;*
- b) *Acordar entre os atores locais “como dividir a rua” frente as novas prioridades no uso do espaço público: pedestres, bicicletas, ônibus/táxis/vans, motos, automóveis, caminhões;*
- c) *Fazer um Pacto entre Poder Público, Setor Privado e Cidadãos para juntos recuperar as condições de mobilidade através de ações de implantação de forma generalizada, de baixo custo e com resultados à curto prazo.*

Sugestão de ações de curto prazo (2anos):

- a. *Limitar a velocidade máxima para veículos a motor, inclusive motos, em 60 Km/hora em toda a Ilha, e 30 Km/hora nas vias estreitas, para tornar mais fácil e seguro o compartilhamento do uso dos espaços públicos. Na cidade de São Paulo foi implantado recentemente o limite de 60 Km/hora para todos os veículos.*
- b. *Revisar, de forma emergencial, o desenho dos logradouros públicos, adequando as prioridades às condições locais (sem padronizações), eliminando sempre que necessário, as vagas de estacionamento em vias públicas para implantar passeios e ciclovias.*
- c. *Definir locais de estacionamento de carro, motos e bicicletas, principalmente próximo aos terminais de ônibus e barcos, e estimular a construção de edifícios garagens, nos centros urbanos e nos PGTs.*
- d. *Aumentar a frequência de ônibus em todas as linhas, mesmo as deficitárias, com subsídios públicos para baratear o custo para o usuário.*
- e. *Definir faixas preferenciais para circulação de ônibus e prioridades absolutas sobre outros veículos automotores para o acesso as vias após as paradas.*
- f. *Elaborar o Plano de Mobilidade de Florianópolis (prazo legal até janeiro de 2015, de acordo com a Lei 12.587/2012 - Política Nacional de Mobilidade Urbana), que deve considerar a integração com a região adjacente.*
- g. *Iniciar, de forma emergencial:*
 - a. *A recuperação dos passeios (nas vias mais fáceis), garantindo uma faixa de 1,20 m livre de obstáculos.*
 - b. *A implantação (nas vias mais congestionadas) recuos nas paradas de ônibus e nos acessos a PGTs (escolas e afins).*
 - c. *A implantação do Sistema de Informações para elaboração de planos e projetos e avaliação dos resultados (subsídios necessários para a gestão da mobilidade).*

Sugestão de ações de médio prazo (5anos):

- a. *Implantação de linhas experimentais de travessia pelas Baías.*
- b. *Experimentação de alternativas inovadoras, como bicicleta pública, sistemas de tarifação integrados, etc.*
- c. *Sistema de Informação + Sistema de Gestão (usando técnicas e tecnologias inovadoras).*

Sugestão de ações de longo prazo (10 anos):

- a. Renovação geral dos passeios*
- b. Implantação dos corredores exclusivos de ônibus*
- c. Implantação do Sistema Cicloviário*
- d. Implantação do Sistema Hidroviário*
- e. Atualização do Plano de Mobilidade de Florianópolis e Região*

Em relação ao Art 29: No item II - Política de Sistema Viário Padronizado e Hierarquizado, o termo padronizado é questionável na realidade de Florianópolis: as características urbanas locais não seguem um padrão.

Em relação as Seções I e II: nada a acrescentar, uma vez que apenas sugere programas sem detalhá-los.

Em relação a Seção III - No item II, falta elencar o projeto de continuação da Beira-Mar até o Aterro Sul, pois a proposta existente de um sistema binário com as vias existentes (do Pantanal e da Carvoeira) é uma solução emergencial que terá efeito de curta duração.

Em Relação a Seção IV – nada a acrescentar.

Em relação a Seção VI – Transporte nas Baías: não está claro qual a diferença com a Seção I – Transporte Hidroviário.

Como observação final referente aos programas e ações elencados, falta menção aos: a) táxis e motos, e sua relação com o transporte; e b) ônibus escolares e de turismo; c) compartilhamento de automóveis (car-sharing), que estão começando a ser adotados em várias cidades, inclusive Curitiba.

(<http://veja.abril.com.br/noticia/ciencia/por-dentro-do-laboratorio-americano-que-esta-criando-a-cidade-do-futuro>).

Capítulo X - DO SISTEMA VIÁRIO E DOS TRANSPORTES – Artigos 201 a 222.

Seção I – Do Sistema Viário e Cicloviário

Em termos gerais a classificação das vias e seus dimensionamentos parece demasiado “padronizado” para a realidade de Florianópolis, onde a estrutura viária existente não obedece padrões e as possibilidades de alterá-las são muito difíceis, uma vez que não foi deixado espaço público durante o forte crescimento da cidade durante as últimas décadas. Praticamente todo o sistema viário principal já está traçado e suas margens já estão parcialmente ocupadas por edificações recentes e de porte importante, como por exemplo, as vias principais do Itacorubi, do Pantanal, do Córrego Grande etc.

Em relação ao Art. 201:

- a. Corrigir a especificação do Anexo (acho que é D e não L);
- b. o item IV - vias sub-coletoras talvez pudesse ser eliminado para diminuir as classes;

- c. os itens IX, X e XII devem ser remanejados no texto, talvez como parágrafos, pois não são classes de vias: ciclofaixas e vias compartilhadas, assim como os passeios, fazem parte de vias coletoras ou de vias locais, por exemplo;
- d. o parágrafo 4 deve ser rediscutido pois será muito difícil proporcionar estacionamento público + passeios + ciclovias nas vias panorâmicas. Algo vai ter que ser sacrificado, sendo o mais coerente sacrificar o estacionamento em vias públicas!
- e. o parágrafo 5 também deve ser rediscutido, pois é fortemente desaconselhado implantar ciclovias junto a vias de trânsito rápido. As ciclovias podem ser implantadas ao longo das vias laterais das vias rápidas, assim como os passeios de pedestres.

Em relação ao Anexo D – Mapa do Sistema Viário

Opinião da Arq. Dora Orth: talvez pudesse ser rediscutida a proposta de classificação das vias. Pelas características atuais das vias estaduais (SCs) em Florianópolis, nenhuma delas apresenta as condições exigidas para ser uma via rápida, embora seja usada como tal. Cabe perguntar: a Ilha de Santa Catarina precisa de vias de trânsito rápido? Talvez não fosse mais coerente com nossa realidade e vocação turística ter um trânsito de velocidade moderada, humanizada, segura?

Opinião da Eng. Lenise Grando Goldner: acha importante prever vias rápidas para ligar pontos distantes, desde que sejam adequadas ao Código de Trânsito Brasileiro. (ANEXO I - DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES: "VIA DE TRÂNSITO RÁPIDO - aquela caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível." Acesso em 20/ago/2012: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503.htm)

Em relação ao Art. 202: deve ser revisto ou retirado, pois é inviável adequar constantemente o dimensionamento das vias a uma demanda que varia ao longo do tempo.

Em relação ao Art 203: talvez a classificação das ruas pudesse ser definida de acordo com outros critérios e não pelas dimensões de caixas mínimas. Classificar de acordo com a largura da caixa restringe o número de faixas por sentido, embora em Florianópolis é difícil ter muitas faixas de circulação!

Sugestão:

- a. *Vias de Trânsito rápido – devem ter no mínimo: 1 faixa exclusiva para ônibus por sentido; faixa de canteiro para mobiliário (paradas de ônibus, postes,...); 2 faixas para carros por sentido; 1 faixa de acostamento por sentido; 1 faixa lateral por sentido (essa poderia ter ciclovia) e 1 faixa de passeio por sentido de circulação.*
- b. *Vias arteriais - devem ter no mínimo: 1 faixa exclusiva para ônibus por sentido; faixa de canteiro para mobiliário (paradas de ônibus, postes, ...); 1 faixa para carros por sentido; 1 faixa ciclovia por sentido; e 1 faixa de passeio por sentido.*
- c. *Vias Coletoras - devem ter no mínimo: faixa de canteiro para mobiliário (paradas de ônibus, postes, ...); 1 faixa para carros por sentido ; 1 faixa ciclovia por sentido; e 1 faixa de passeio por sentido.*
- d. *Vias Locais - devem ter no mínimo: faixa de canteiro para mobiliário (postes, ...); 1 faixa para carros por sentido; 1 faixa ciclovia por sentido; 1 faixa de passeio por sentido; e 1 faixa de estacionamento se possível.*

Art 220 e 221: Nada a acrescentar.

Seção IV – Dos Estacionamentos

Art. 222:

Parágrafo 1 – Muito Bom!

Parágrafo 2 – deveria ser eliminado, porque tira o efeito do anterior.

Parágrafo 3 – Talvez pudesse ser reforçado, para ficar claro que os estacionamentos não podem ser transformados em espaços comerciais, por exemplo!

Observação: *Faltou mencionar as vagas de táxis, de embarque e desembarque, de carga e descarga.*

Em relação aos Anexos L.3 a L.5:

- a. Especificar no cabeçalho a qual versão do Plano Diretor se refere e datar.
- b. Especificar quais as fontes e critérios usados para determinar os parâmetros contidos nas tabelas.

ANEXO L.3 – Esquema de Acessos e Estacionamentos

Acrescentar a fonte dos esquemas apresentados. Exemplo para as pág. 1, 2, 3 e 6: Boletim Técnico No. 32, CET/SP - Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo.

ANEXO L.4 – Padrões para Estacionamentos

- a. Item 1.4 – Hotéis e demais meios de hospedagem: Deveria incluir vagas para estacionamento de motos; incluir no mínimo 02 vagas de embarque e desembarque;
- b. Escolas de 2º. Grau, escolas especiais e profissionalizantes: incluir no mínimo 02 vagas de embarque e desembarque; corrigir texto da quarta coluna;
- c. Cursos superiores, supletivos, cursinhos: incluir no mínimo 02 vagas de embarque e desembarque; incluir vagas para táxis; corrigir texto da quarta coluna;
- d. Lojas de departamentos: 01 vaga de moto é pouco.
- e. Mercados, supermercados...: 01 vaga de moto é pouco.
- f. Shopping Center, Galerias e Centros Comerciais: 01 vaga de moto é pouco; 02 vagas para táxi é pouco; 01 vaga para carga e descarga é pouco; prever no mínimo 02 vagas para embarque e desembarque.

Observação: *Faltou menção aos Estudos de Avaliação de Impacto de PGVs – Polos Geradores de Viagens. Sugere-se usar Modelos de Geração de Viagens adaptados à realidade brasileira e preferencialmente à cidade de implantação do PGV, elaborados com rigor científico (ver: Boletins Técnicos, Teses, Dissertações, Manuais de órgãos Oficiais). No caso de não existir, usar o “Trip Generation” do ITE – Institute of Transportation Engineers, na sua última versão publicada.*

Os Modelos de Geração de Viagens servem para fazer a estimativa das viagens geradas pelo PGV.

CAPÍTULO XIII - DO DETALHAMENTO DAS NORMAS. Seção I - Dos Planos Setoriais. Artigos 298 a 300.

Em termos gerais, o conteúdo do Capítulo XIII é de extrema importância pelo necessário detalhamento das normas contidas de forma sucinta no Plano Diretor Urbano. Talvez caiba acrescentar prazos limites para a apresentação dos planos setoriais pelo poder público.

Em relação ao Art 298, o Item V - Plano Setorial Cicloviário deveria ser suprimido, já que no Art. 299 consta que o Plano Setorial de Mobilidade deve incluir “todos os modais, motorizados e não motorizados, individuais e coletivos”.

Em relação ao Art. 300 – as diretrizes do Plano Setorial de Mobilidade fecham de forma coerente a temática de mobilidade com a realidade de Florianópolis e os anseios de sua população. A definição da hierarquia na circulação (item I) é uma questão fundamental na escolha de alternativas de solução, principalmente em uma cidade onde os espaços públicos são pequenos em relação a demanda. O estacionamento (item VI) é um problema justamente porque não existe espaço público suficiente para atender de forma usual toda a demanda: a solução terá que buscar alternativas inovadoras.

Segundo o Ministério das Cidades, desde 2007, o Plano de Mobilidade Urbana era previsto como obrigatório para cidades com população acima de 500 mil habitantes, e como fundamental para cidades acima de 100 mil habitantes. A partir Política Nacional de Mobilidade Urbana aprovada em janeiro de 2012, fica obrigatório o Plano de Mobilidade Urbana, Integrado ao Plano Diretor Municipal, para todos os municípios com mais de 20mil habitantes, sendo o prazo para sua aprovação de 3 anos, ou seja, até janeiro de 2015.

Considerações Finais:

O texto referente à Mobilidade, constante no Anteprojeto de Lei de do PDP de Florianópolis e analisado neste parecer, representa grandes avanços no uso das ruas. Todos aqueles que contribuíram em sua construção, merecem a gratidão dos cidadãos florianopolitanos. No entanto, como o texto foi elaborado antes da nova Lei 12.587 de janeiro de 2012 – Política Nacional de Mobilidade Urbana, deve ser feita sua atualização em relação principalmente a alguns aspectos:

- Incentivo ao desenvolvimento científico e tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;
- Regulação dos serviços de TPC (Transporte Público Coletivo): política tarifária; integração física tarifária e operacional dos diferentes modos e redes de transporte etc.
- Estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de

TPC.

- Divulgação dos impactos dos benefícios tarifários concedidos.
- Direito dos usuários.
- Atribuições dos municípios.
- Objetivos de curto, médio e longo prazo.
- Meios financeiros e institucionais.
- Mecanismos de monitoramento e avaliação.
- Políticas de Estacionamento.
- Táxis e Motocicletas.
- Operação e disciplina do transporte de carga na infraestrutura viária.

Documentos a consultar:

- a. Lei 12.587 de janeiro de 2012 – Política Nacional de Mobilidade Urbana
(http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm)
- b. Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro.
(http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm)

Ver ainda: <http://www.cidades.gov.br/index.php/publicacoes>

- c. Livro/Guia PlanMob: Construindo a Cidade Sustentável - Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana. SeMob - Ministério das Cidades, 2007.
- d. Manual de BRT – Bus Rapid Transit - Guia de Planejamento. SeMob / Ministério das Cidades, dez 2008.
- e. Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades. SeMob - Ministério das Cidades, 2007.
- f. Implantação de Sistemas de Transporte Acessíveis. SeMob - Ministério das Cidades, Dez 2006.

É o parecer.

Florianópolis, 20 de Agosto de 2012.

Dra. Dora Maria Orth – Arquiteta

Dra. Lenise Grando Goldner – Engenheira Civil

Parecer sobre Segurança Pública e Plano Diretor

Miguel Ângelo Silveira e Prof. Roberto de Oliveira, PhD.

1 Introdução

Até a presente data, a segurança pública tem sido conduzida por profissionais cuja capacitação não incluía a prevenção, muito menos, desta associada aos efeitos negativos de uma ambiência planejada sem a adoção de medidas preventivas à segurança pública. Tanto na polícia civil, onde a administração é conduzida por bacharéis em direito, quanto na militar, onde somente agora a questão da prevenção na ambiência urbana é tratada. No momento atual, as pesquisas especializadas apontam que a população anseia prioritariamente por segurança especialmente nos pontos de vista tanto pessoal e patrimonial. Nesta última está a questão do desenho urbano, onde a população manifesta sua apreensão com a instabilidade nas edificações especialmente a habitacional. Por outro lado, a sensação e efetivamente a insegurança domina nas ambiências públicas onde no seu desenho e zoneamento, critérios de segurança não foram efetivados.

Pelo lado do planejamento urbano nada se tem feito no tocante de incluir tópicos de ambiência que diminuam o ensejo da prática delituosa. Especialmente no Brasil, após os anos de chumbo da ditadura militar, as forças de segurança sofreram pelo estigma do exagero de sua missão coadjuvante daquele período e tiveram, com a Constituição de 1988, seus poderes e sua ação restringidas. Os três fatores acima citados se associaram e o resultado tem sido calamitoso para o país, onde o número de perdas de vida pela quase “guerra civil não declarada” provoca mais mortes e feridos, que numa situação de beligerância sem contar os danos materiais e psicológicos que qualquer guerra provoca. Dada a exiguidade de tempo e espaço, este fator não será abordado aqui.

Os empreendimentos de habitação de interesse social tem que se atentar para os benefícios ditos indiretos, mas de impacto muito forte na qualificação ambiental, do ordenamento territorial. A simples criação de ordem no espaço, associada a uma produção de infraestrutura pode levar a redução drástica da criminalidade, como é o caso da ação da Prefeitura de Florianópolis no Projeto Habitar Brasil BID no assentamento Chico Mendes. Por outro lado, nas ambiências onde o zoneamento é muito homogêneo, o uso do solo passa a “ter horário” de ocupação—por exemplo—o horário comercial; no período complementar a este horário, o território fica “vazio” de pessoas que cria uma oportunização da criminalidade pela ausência de observadores de suas atividades. Este é o caso do Calçadão da Rua Felipe Schmidt do local mais central da cidade de Florianópolis.

2 A Atividade de Segurança Pública

Alves (2003) afirma que a segurança pública é a condição que se estabelece num determinado ambiente, através da utilização de medidas adequadas, com vista à sua preservação e à condução de atividades, no seu interior ou em seu proveito, sem rupturas. Além disso, temos no centro das ações de Segurança Pública, sendo a Preservação da Ordem Pública. Definida pela legislação brasileira como:

“Conjunto de regras formais, que emanam do ordenamento jurídico da Nação, tendo por escopo regular as relações sociais de todos os níveis, do interesse público, estabelecendo um clima de convivência harmoniosa e pacífica, fiscalizado pelo poder de polícia, e constituindo uma situação ou condição que conduza ao bem comum.”
(BRASIL, Art. 2º, item 21 do Dec. Lei n.º 88.777).

Por fim, percebe-se que a segurança é um sentimento que qualifica o grau de risco e de vulnerabilidade no ambiente em se está inserido. É um estado de espírito que envolve a certeza da proteção. É uma situação em que as ameaças estão relativamente dominadas e existe uma crença subjetiva de que elas assim estejam. Essas ameaças podem ser de origem

natural, como enchentes e furacões; ou de origem social, como crimes e acidentes. O acúmulo das ameaças de origem social gera a chamada crise da segurança pública, que se manifesta por um crescente sentimento de insegurança na comunidade (ESPÍRITO SANTO e MEIRELES, 2003).

3 A Responsabilidade da urbanização perante a violência

O centro da cidade tradicionalmente se caracteriza pela impessoalidade e pela frieza nas relações sociais estabelecidas entre aqueles que, cotidianamente, transitam por suas ruas e praças. Tal tensionamento nos contatos entre os transeuntes é devido, em grande parte, pelas complexas redes de interações criadas e mantidas pelos membros das distintas subculturas, que ocupam as ruas e praças da cidade. Nesse ponto, pode-se apontar como sendo dois os elementos mais importantes no entendimento do por que do aumento do crime e das taxas de urbanização ditas convencionais, são o fato do centro da cidade ser o amálgama de dois mundos: por um lado, o “market place” apontado por Weber (1966), por aglutinar em suas áreas centrais as principais atividades econômicas da cidade, e, concomitantemente, é o mundo dos “estrangeiros” (SIMMEL, 1980), em função da impessoalidade no trato entre aqueles que trabalham nessas áreas ou por aquelas pessoas que circulam esporadicamente por ele, sem que haja um envolvimento. Estas posturas convencionais fazem com que as dimensões sociais, especialmente, seguidas das ambientais não sejam trazidas ao planejamento, provocando um desequilíbrio. Assim o planejamento do ambiente urbano deve estar pautado em um processo de equilíbrio entre os objetos econômicos, ambientais e sociais.

Este crescimento dos centros urbanos provoca graves problemas ecológicos, econômicos e sociais. É cada vez mais difícil de gerenciar este crescimento de forma sustentável. Reconhece-se que mais de 70% do crescimento, atualmente, tem lugar fora do processo de planejamento formal e que 30% das populações urbanas em países em desenvolvimento estão vivendo em favelas ou assentamentos informais, ou seja, onde a terra de propriedade estatal ou privada vaga é ocupada ilegalmente. (ROLNIK e SAULE, 1997).

A proximidade da urbanização informal com a criminalidade e a violência vem de longe. Basta analisar o clássico “O Urbanismo” de Françoise Choay (1965), que se propõem como alternativa à desordem e ao caos urbano, cuja manifestação mais aparente é a irrupção da violência. Considera-se que tanto nas alturas do século XIX como hoje, excetuando desvios patológicos, a violência urbana expressa em grande parte os conflitos sociais latentes. Por isso, compreende-se que o urbanismo traga para si a tarefa de combater a violência enveredando num esforço de propor requalificações do espaço urbano para banir a manifestação mais radical do caos, a violência, e que contenha a intenção apaziguadora em seus objetivos.

Verifica-se que o urbanismo contribui para a despolitização da violência, pois a relaciona aos fatores de configuração e características urbanas, auxiliando nas soluções dos conflitos sociais, deixando as políticas públicas de segurança de serem os únicos autores responsáveis pela redução da possibilidade do crime e da violência. (RIBEIRO, 2009).

Segundo Newman (1996), o medo do crime é maior e mais abrangente do que a criminalidade em si, tendo grande impacto no modo como as pessoas decidem usar ou evitar os espaços urbanos. Nas últimas décadas arquitetos e urbanistas conviveram com a noção de criar espaços seguros, espaços defensáveis, onde a implementação de espaços com certas características automaticamente promoveriam espaço seguros para os usuários, sem considerar o contexto. Logo, a comunicabilidade entre o urbanismo e a segurança pública, contextualizando esta problemática, contribui significativamente para a resolução deste problema.

4 A relação do ambiente urbano com o crime

Existem características do ambiente urbano que são essenciais para a segurança. A começar pela a acessibilidade que se caracteriza como a possibilidade de supervisão, somente viável

pela presença de estruturas urbanas onde o grau de iluminação e de visibilidade no espaço público; continua por características específicas da propriedade (separação entre espaços públicos e privados pela existência de proteções físicas adequadas), passando necessariamente por atividades urbanas constantes no ambiente, promoção da territorialidade. Por outro lado, tudo isto fica prejudicado pela falta de manutenção e gerenciamento do ambiente urbano, entre outros. Pode-se exemplificar da maneira mais simples, como a poda de árvores e substituição de lâmpadas em praças públicas. Outro problema é pensar em mobilidade ao invés da acessibilidade, pois apenas esta estratégia de uso dos espaços urbanos endereça problemas pessoais; a mobilidade apenas dá vazão inconsequente das demais pelo ir e vir sem se ater às necessidades dos contatos entre as pessoas. Com estas posturas, a mobilidade somente pensa em passar conduzindo o planejamento e gestões urbanas apenas às questões viárias.

Conceber espaços edificados e áreas urbanas levando-se em conta a segurança é mais complexo do que se possa imaginar, pela simples suposição que se houvesse policiamento preventivo, presença ostensiva da polícia, em todas as vias e esquinas, permanentemente; a maioria das pessoas acreditaria que isso resolveria “todos” os problemas de criminalidade. Porém, há a limitação da atuação dos órgãos públicos, restritos somente às áreas públicas. Assim, há muitos lugares privados, propriedades particulares onde não há possibilidade de ser executado o policiamento ostensivo, preventivo. Logo, percebe-se que é impossível e inviável manter todas as áreas de uma cidade com presença física policial, mesmo que existisse um contingente para isso. Dessa forma, devem-se considerar os elementos que se poderá incluir no projeto habitacional, e mesmo estendido às demais edificações e à ordem urbana que, na ausência do policiamento ostensivo, influenciariam positivamente na diminuição da ação delituosa na propriedade. (MOLINA, 1990).

O urbanismo deve priorizar a cidade como um mecanismo de sustentação para contatos profundos entre as pessoas, ou tratá-lo como um *meeting place* (local de encontro) conforme Alexander já falava há quase cinquenta anos atrás. A cidade é o local para as pessoas se encontrarem e terem contatos. Estes contatos são de natureza variada, porém devendo ser qualificados para serem considerados válidos e contribuidores para estabilidade social. Nos EUA existe emigração de moradores dos grandes centros para os subúrbios, onde estas pessoas pensam em fugir de um alegado isolamento dos centros urbanos de alta densidade, buscando, sem muito sucesso, a estabilidade social, vizinhos, relacionamentos íntimos e sociais do subúrbio. No entanto, as vantagens propaladas por estes subúrbios não acarretaram em estabelecer as amizades de vizinhança como se esperava. (ALEXANDER, 1966).

Dwany, (1993) propõe a idéia do *sense of place*, ou o sentido de lugar: como as pessoas se identificam, orientam-se no espaço e se sentem seguros com o lugar em que moram, tornando-se membros e pertencentes ao lugar onde se encontram. As pessoas precisam de referências no ambiente urbano que o *suburban sprawl* não oferece, pois todas as casas são iguais e tudo que o urbanismo tradicional oferecia neste sentido foi abolido nestas ambiências ditas modernas. Por exemplo, o fomento ao uso do transporte individual dada a impossibilidade de realizar a menor das tarefas urbanas inviabiliza contatos pessoais neste formato urbano. Em suma, qualquer sistema urbano que não priorize a definição genética de cidade acaba se caracterizando sobretudo e genericamente insustentável. (DE OLIVEIRA, 2012)

5 A comunidade Chico Mendes

Com o objetivo de ilustrar as afirmações apresentadas, destacamos a comunidade Chico Mendes, localizada na cidade de Florianópolis, Capital do Estado de Santa Catarina. Esta comunidade possuía o maior índice de violência na Capital, entretanto foi urbanizada e transformou-se completamente. (Figura 01).



Figura 01: Ortofoto Digital. Após Urbanização (Imagem Tagged 200702SED42).
Fonte: IPUF. 2011).

A região Chico Mendes passou por um processo de reurbanização através do Programa Habitar Brasil do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), executado pela Prefeitura Municipal de Florianópolis, no período compreendido entre 2000 e 2007. Esta comunidade possuía um histórico processo de degradação urbana e social (Figura 02 e 03), fundado na fragilidade, ineficácia, inexistência de políticas públicas de cunho redistributivo, tanto sócio-econômico, quanto fundiário. O resultado da falta de planejamento e gestão urbana foi o crescimento de aglomerados humanos em condições sub-humanas, desafiando toda e qualquer política urbana e social, expondo populações inteiras ao sofrimento das precárias condições de vida.



Figura 02 e 03: Comunidade Chico Mendes. Antes do Projeto.
Fonte: FLORIANÓPOLIS. Prefeitura Municipal de Florianópolis / Secretaria Municipal de Habitação e Saneamento Ambiental. Programa Habitar Brasil – BID

A Região Chico Mendes, distinguida no Brasil, entre várias cidades, para “protagonizar” experiência piloto do Programa Habitar Brasil BID—ou Programa HBB. Este programa foi criado por meio do empréstimo junto ao BID no valor de R\$ 250.000.000,00. Assinado em

13.09.1999, onde 60% dos recursos provêm do referido Banco e 40% da União promoveu a Integração e a Urbanização, com características de relocação provisória da população na mesma área de intervenção, (Figura 04 e 05). Segundo o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA, 2010), foi um dos principais programas habitacionais, e também considerado como dos mais bem sucedidas iniciativas do governo federal, criado na segunda metade da década de 1990. (SANTANA, 2006).

As principais ações realizadas foram:

- Sistema viário: organizou-se;
- Iluminação pública: passou a existir;
- Tipologia das habitações: agradável;
- Processo de indenização e desapropriações: sem traumas;
- Critérios de financiamento e de avaliação das habitações: simples;
- Equipamentos sociais e áreas verdes: providenciados, embora de mal funcionamento;
- Recadastramento das famílias no ano de 2000: controle social evitou desvirtuamento;
- Abrigos provisórios: evitou relocação;
- Assistência às pessoas: acompanhamento social às famílias;
- Desenvolvimento da infra-estrutura: garantia de urbanização eficaz;
- Utilização dos Centros de Atividades econômicas: limitado devido à limitações de órgão financiador local.



Figura 04 e 05: Comunidade Chico Mendes. Durante execução do Projeto.

Fonte: FLORIANÓPOLIS. Prefeitura Municipal de Florianópolis / Secretaria Municipal de Habitação e Saneamento Ambiental. Programa Habitar Brasil – BID.

Inesperadamente, além da urbanização, produto e objetivo do projeto do BID, ocorreu também um declínio acentuado nos índices de criminalidade. Algo inesperado e inexplicavelmente imprevisível no projeto inicial, mas este fenômeno foi detectado pelos órgãos de segurança pública responsáveis pela comunidade. Perante este declínio inesperado, buscou-se levantar os elementos que contribuíram diretamente ou indiretamente para esse resultado.

Quadro 01 : Comparativo de Ocorrências Policiais.

| COMPARATIVOS DE OCORRÊNCIAS POLICIAIS | | |
|---|--|---|
| OUTUBRO DE 2001 | OUTUBRO DE 2009 | COMPARATIVO |
| 38 Policiais Militares; 04 Viaturas; Escala: 12X24 / 12X48 02 Operações Policiais; | 34 Policiais Militares; 04 Viaturas, 01 Moto; Escala: 12X24 / 12X48 02 Operações Policiais; | - 4 Policiais Militares; + 01 Moto; Mesma Escala Mesmas Operações Policiais; |
| 1.058 Habitantes; | 1.236 Habitantes; | Aumentou em 178 Hab. |
| 182 Ocorrências Policiais; 35 Armas de Fogo; 05 Homicídios | 41 Ocorrências Policiais; 07 Armas de Fogo; 01 Homicídios | Diminuiu em 77,5% Diminuiu em 80% Diminuiu em 80% |
| Resultado: Grande redução nos índices de criminalidade e violência. | | |

Fonte: PMSC - POLÍCIA MILITAR DE SANTA CATARINA / Central de Operações Policiais Militares - COPOM, Dados Estatísticos de Ocorrências. 2009. Acessado em 02 de Novembro de 2009.

Percebe-se nitidamente que a reurbanização influenciou significativamente para este declínio. As comunidades carentes também sofrem grande influência do meio urbanístico e edificado, como foi o caso da comunidade Chico Mendes. Uma comunidade que se tratava apenas de um aglomerado de casebres, formando uma “favela” com diversos problemas urbanos e sociais. Hoje se tornou em local habitável com excelentes características urbanas e sociais, uma Comunidade. Percebeu-se que ao passo que foi sendo executado este projeto, com a “limpeza” urbana, através do alargamento e construção de novas vias públicas, e a substituição dos casebres e favelas pelas moradias do programa, ocorria também a redução da criminalidade e da violência.

Onde havia ruelas ou becos passou-se a ter vias favoráveis ao trânsito de veículos, como também ruas em locais isolados que anteriormente não era possível o acesso. A organização urbana favoreceu muito a visibilidade podendo-se ver todos os pedestres transeuntes, os moradores passaram a ter acesso visual as suas fachadas e a via pública. As novas moradias despertaram o sentimento e o senso de lugar. Foram construídas creches, escolas, praças, áreas públicas e comuns.

A urbanização do ambiente degradado trouxe a possibilidade de ser realizado a supervisão social, promoveu a visibilidade através da melhoria substancial da acessibilidade e, conseqüente, a possibilidade de circulação livre de moradores e de veículos pelas ruas que estão mais amplas e abertas. As novas residências apresentam janelas amplas, abertas e viradas para a via pública, boa iluminação, nenhum obstáculo visual tendo, dessa forma, controle pelos seus usuários, garantindo a supervisão social. Há grande circulação de pessoas no horário comercial, e fora deste período ainda permanece uma boa circulação de pessoas, pois, o local possui diversas estruturas não-habitacionais. Entre as edificações existem vias de trânsito que permite o fluxo de veículo, garantindo a acessibilidade dos usuários da via e dos serviços de segurança pública que podem realizar o policiamento ostensivo, transitando com segurança e livremente pela comunidade.

Estes pontos, como a supervisão, acessibilidades, visibilidade foram determinantes para as atividades de segurança pública e o sentimento de segurança, explicando o fenômeno da considerável redução da criminalidade em uma das comunidades mais violentas da Capital de Santa Catarina.

6 COMPARAÇÃO ENTRE OS CALÇADÕES DO CENTRO DE FLORIANÓPOLIS E DO KOBRASSOL

Duas ambiências de mesmas intenções projetuais urbanas são selecionadas em duas cidades vizinhas, respectivamente, os chamados calçadões da Rua Felipe Schmidt (bairro Centro, Florianópolis) e da Avenida Lédio Martins (bairro Kobrassol, São José). Os calçadões foram

uma espécie de “febre” urbanística advindas da ação da prefeitura de Curitiba nas seguidas administrações do arquiteto Jaime Lerner, que por sua vez, tinha buscado em outros países a idéia.

Pesquisou-se nestes dois locais suas características urbanas, sendo que a primeira ambiência (Calçadão da Felipe Schmidt, mostrado na Figura 6) tem características homogêneas constituindo-se de comerciantes, comerciários e clientes destes serviços com horários fixos de segunda a sexta-feira das 8:00 as 20:00 horas, e sábados das 8:00 as 12:00 horas. Tem uma extensão de 3,4 km e tem policiamento de 24 (vinte quatro) policiais, além de câmeras de monitoramento 24 horas por dia. Apesar disto tem uma média de 12 ocorrências por dia. Não existe possibilidade trânsito de veículos no trecho do calçadão. Podemos dar um índice de 3,52 ocorrências por km ou 84,70 ocorrênciapolicial por km.



Figura 6: Calçadão da rua Felipe Schmidt
(Fonte: Wikipédia, acesso em julho 2012)



Figura 7: calçadão do Kobrassol
(Fonte: Wikipédia, acesso em julho 2012)

A segunda ambiência (Calçadão do Kobrassol, São José, mostrado na Figura 7) tem características urbanas heterogêneas, constituindo-se não só de comerciantes, comerciários e clientes destes serviços, mas também de residentes locais, em geral morando do segundo piso para cima. O horário de funcionamento do comércio é das 8:00 as 22:00 horas, sendo que em alguns casos até 24:00 horas, incluindo sábados. Alguns negócios funcionam também nos domingos. Tem uma extensão de 3,2 km e tem policiamento de 6 (seis) policiais, sem câmeras de monitoramento. Tem uma faixa de tráfego de veículos em cada sentido no trecho, numa velocidade bem baixa. Apesar desta aparente desproteção e aparente caos urbanístico tem uma média de apenas 4 (quatro) ocorrências por dia. Podemos dar um índice de 1,25 ocorrências por km ou 0,75 ocorrênciapolicial por km.

Comparando os números pode-se afirmar que o calçadão do Kobrassol seria 112 vezes mais seguro do que o da rua Felipe Schmidt. No entanto teríamos que considerar que as populações dos dois arruamentos e vizinhanças deveriam ser alvo de mais estudos. No entanto fica a indicação de que são diferentes quanto à criminalidade embora sejam similares na posição urbanísticas.

7. Conclusões

Para o programa Habitar Brasil-DID no assentamento Chico Mendes percebe-se que havendo o ordenamento territorial por meio da criação de infraestrutura adequada com desenho urbano adequado e produção de habitação sem relocação de pessoas teve um efeito além do esperado. O programa gostaria apenas de atacar o problema habitacional daquela localidade irregular, mas para conseguir isto teve que, além de prover infraestrutura, precisou organizar o espaço. Outro aspecto positivo foi a manutenção dos moradores pré-existentes no tecido social sem a prática da relocação. Porém o aspecto mais relevante foi diminuição drástica da criminalidade associada à produção de habitação sob a égide da organização espacial. Isto prova que a boa ambiência por si só, assegura melhoria da segurança, portanto, redução do

policiamento, desfazendo o mito da necessidade de “um policial em cada esquina” para existir segurança.

A comparação entre duas ambiências urbanas similares (calçadas) traz a informação de que a organização territorial por si só não traz a redução da criminalidade. O Centro de Florianópolis representado pelo seu calçadão da rua Felipe Schmidt apresenta uma criminalidade bem alta apesar do controle efetivo do policiamento até com auxílio de câmeras de monitoramento. Por outro lado, o Calçadão do Kobrassol, na vizinha e conurbada cidade de São José, apesar do baixíssimo efetivo policial, sem monitoramento por câmeras apresenta uma criminalidade bem baixa. Notar que o padrão do uso do solo deste calçadão é bem heterogêneo comparado com o de Florianópolis; possui um comércio bem diversificado no térreo (às vezes indo ao pavimento superior), mas tem também ocupação habitacional. Esta mistura provoca um uso constante da ambiência, promove o convívio social, criando uma supervisão social que não existe na rua Felipe Schmidt; ainda por cima tem horário mais dilatado, inclusive nos finais de semana. Acrescente-se o fato da possibilidade da supervisão social acrescida pelo tráfego de carros à baixa velocidade no Kobrassol.

7. Referências

ALEXANDER, C. “*The City as a Mechanism for Sustaining Human Contacts,*” *Institute of Urban&Regional Development*. University of California, Berkeley. WP No 50, October 1966.

ALVES, A. C. *Segurança... o que é? E Sobre Segurança*. In Revista Pela Lei e Pela Grei. GNR. Lisboa: 2003.

BRAGA, T. M. FREITAS, A. P. G. DUARTE, G. S. CAREPA-SOUZA, J. *Índices de sustentabilidade Municipal: O desafio de mensurar*. URBAN WORLD FORUM, 2002, Reports os Dialogues II – sustentable urbanization. Disponível em: www.unchs.org/uf/aai.html Acessado em: 20 ago, 2010.

BRASIL, *Constituição da República Federativa do Brasil – CF/88*. Promulgada em 05 de outubro de 1988. Brasília: Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 2004.

BRASIL, *Decreto-Lei nº 88.777, de 30 de Setembro de 1983*. *Regulamento das Polícias Militares e dos Bombeiros Militares – R 200*.

BRASIL. BID / Secretaria Especial de Desenvolvimento Urbano. *Manual do Programa Habitar Brasil BID - Orientações do Subprograma Urbanização de Assentamentos Subnormais*. Brasília, 1999.

CHOAY, F. *L’Urbanisme*. Paris: Éditions du Seuil. 1965.

DUPONT, B. *La Gouvernance et la sécurité*. In *Traité de Sécurité Intérieure*. Montréal: Hurtubise, 2007.

DWANY, A. *Neotraditional Urbanism versus Suburban Sprawl*. Video Tape, produzido por TRACE (University of Waterloo) na apresentação do tema. 1993.

ESPÍRITO SANTO, L. E. MEIRELES, A. *Entendendo a nossa insegurança*. Belo Horizonte: Instituto Brasileiro de Policiologia, 2003.

FARIAS, P. J. L. *Ordem Urbanística e a Prevenção da Criminalidade*. Revista de Informação Legislativa nº 178. Brasília: 2005.

FELSON, M. *Preventing Retail Theft: an application of environmental criminology*. Security Journal, v. 7, n. 1, 1996.

FELSON, M.; CLARKE, R. *Opportunity Makes the Thief*. Police Research Series, Paper 98, London: Home Office, 1998.

FIG – *International Federation of GIS*. *Rápida Urbanização e Mega Cidades: A Necessidade de Gestão da Informação Espacial*. Comissão 3. Relatório de 2010. Disponível em: <http://www.fig.net/pub/figpub/index.htm>. Acessado em 23 Jul, 2010.

FLORIANÓPOLIS. *Prefeitura Municipal de Florianópolis / Secretaria Municipal de Habitação e Saneamento Ambiental.* Programa Habitar Brasil - Projeto Chico Mendes. Disponível: <http://www.pmf.gov.br/habitação> Acessado em 16 de agosto de 2011.

FLORIANÓPOLIS. *Prefeitura Municipal de Florianópolis / Secretaria Municipal de Habitação e Saneamento Ambiental.* Programa Habitar Brasil - Projeto Chico Mendes. Disponível: <http://www.pmf.gov.br/habitação> . Acessado em 23 de Julho de 2010.

FLORIANÓPOLIS. *Prefeitura Municipal de Florianópolis / Secretaria Municipal de Habitação e Saneamento Ambiental.* Programa Habitar Brasil - Projeto Chico Mendes. Disponível: <http://www.pmf.gov.br/habitação> Acessado em 15 de outubro de 2000.

FLORIANÓPOLIS. *Prefeitura Municipal de Florianópolis / Secretaria Municipal de Habitação e Saneamento Ambiental.* Programa Habitar Brasil - Projeto Chico Mendes. Disponível: <http://www.pmf.gov.br/habitação> Acessado em 15 de outubro de 2000.

IPEA. *Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicada.* Disponível em: <http://www.ipea.gov.br>. 2010. Acessado em 04 Out 2010.

IPUF. *Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis.* Florianópolis: 2011.

MOLINA, A. G. P. GOMES, L. F. *Política y criminalidad en el Estado de Derecho.* Policia y Sociedad. Ministério del Interior, 1990.

NEWMAN, O. *Natural surveillance.* In: *Creating Defensible Space: crime prevention through urban design.* New York: Collier Books, 1996.

PMSC. *Polícia Militar de Santa Catarina / Central de Operações Policiais Militares - COPOM,* Dados Estatísticos de Ocorrências. Florianópolis: 2009.

RIBEIRO, A. C. *XIII Encontro Nacional da ANPUR.* Anais. Florianópolis: 2009.

ROLNIK, R. SAULE, N. J. *Habitat II – Assentamentos Humanos como tema global.* In: BOMDUKI, Nabil (org). *Habitat: As práticas bem sucedidas em habitação, meio ambiente e gestão urbana nas cidades brasileiras.* São Paulo: Studio Nobel, 1997.

SANTANA, J. V. *Banco Interamericano de Desenvolvimento e Política Urbana no Município de Belém: tensões e compatibilidades no modelo de gestão de cidades e no discurso da participação social.* Tese (Doutorado em Serviço Social). Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro. 2006.

SARAIVA, A. P. *Princípios de Arquitetura Paisagismo e de Ordenamento do Território.* Lisboa: Editor Mirandela. 2005.

SIMMEL, G. *The stranger.* In COSER, Lewis A. (ed.) *The Pleasures of Sociology,* New York: Mentor Book, 1980.

SOUZA, R. S. R. *Direito a Segurança.* Jornal Estado de Minas – Belo Horizonte - MG - Caderno: 1º Caderno - Página: 15 - Domingo, 13 de Julho de 2008.

WALNER, S. *Doutrina Geral de Polícia.* Santa Catarina: PMSC, 2000.

WEBER, M. *The City.* New York: The Free Press, 1966.

Parecer atualizado em 30/11/2012

COMDES

Conselho Metropolitano para o
Desenvolvimento da Grande Florianópolis

