

# COMISSÃO DE ESTUDOS DE TRANSPORTES E MOBILIDADE URBANA DO CAMPUS TRINDADE E DA BACIA DO ITACORUBI (CETMU)

## RELATÓRIO TÉCNICO

HISTÓRICO, DIRETRIZES, CONSENSOS E DISSENSOS SOBRE CESSÃO DE TERRENO DA UFSC PARA AMPLIAÇÃO DA RUA DEPUTADO ANTÔNIO EDU VIEIRA

Florianópolis, novembro/2013.

19.2



# **SUMÁRIO**

1 INTRODUÇÃO	1
2 CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA	6
2.1 Uso e ocupação do solo	
2.2 MOBILIDADE URBANA: UFSC E BACIA DO ITACORUBI	
2.3 UFSC E O MUNICÍPIO	18
3 ASPECTOS LEGAIS	21
3.1 Mobilidades Urbana	21
3.2 ACESSIBILIDADE UNIVERSAL	24
3.3 QUESTÕES AMBIENTAIS	26
4 INTERAÇÕES COM A COMUNIDADE	29
4.1 SESSÕES PÚBLICAS NA UFSC	29
4.2 COMUNIDADE DO PANTANAL	30
5 TRABALHOS DA CETMU	34
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS	44
6.1 PONTOS DE CONSENSO SOBRE AS CARACTERÍSTICAS GERAIS DA AMPLIAÇÃO DA VIA PÚBLICA	
6.2 PONTOS DE CONSENSO PARCIAL ENTRE AS PARTES	46
6.3 PONTOS DIVERGENTES ENTRE AS PARTES	
DECEDÊNCIAS	

Mr.



## 1 INTRODUÇÃO

A vida acadêmica e social que se estabelece no *Campus* Universitário Reitor João David Ferreira Lima da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), conhecido como *Campus* Trindade, vem merecendo cada vez mais atenção, exigindo debate e busca de soluções para os problemas decorrentes do acesso de mais de 45.000 pessoas, diariamente, ao *campus*.

Há mais de 20 anos, a questão da mobilidade urbana no entorno do *Campus* Universitário vem preocupando os órgãos técnicos de planejamento da UFSC e as comunidades dos bairros limítrofes, que, em consonância com a Administração Central, têm demandado à Prefeitura Municipal soluções e medidas efetivas, não somente para os problemas viários de circulação de automóveis, mas, principalmente, para ações que visassem à humanização e qualificação urbana da Bacia do Itacorubi.

Em 2010, a publicação da Coordenadoria de Planejamento da UFSC expôs assim a problemática do espaço físico e da mobilidade do *Campus* Universitário da Trindade e da Bacia do Itacorubi:

O crescimento acelerado e intenso do *Campus* Universitário, não é um fato isolado e nem mesmo independente. Novos bairros e loteamentos surgiram no seu entorno, nos últimos 30 anos. Estes bairros e comunidades vizinhas tiveram um crescimento vertiginoso, transformando radicalmente a paisagem urbana, a vida social, as propriedades urbanas, o comércio, as condições imobiliárias, os costumes e a cultura da população.

Em apenas 30 anos, chácaras e áreas de pastagens foram recortadas e se transformaram em loteamentos de padrão elevado, condomínios horizontais e verticais; novas ruas surgiram sendo primeiramente lajotadas e posteriormente asfaltadas, áreas verdes e matas foram apropriadas e derrubadas; cursos d'água foram poluídos, retificados, canalizados e, até mesmo, aterrados; carroças e bicicletas deram lugar aos automóveis, ônibus e caminhões que hoje congestionam as vias públicas; o ar fresco e puro deu lugar ao ar poluído pelos motores. Enfim, o aspecto bucólico do campo deu lugar à vida agitada e apressada das metrópoles do século XXI. Neste período, praticamente, toda a Região da Bacia do Itacorubi, passou de zona rural à zona urbana com características habitacionais, institucionais e comerciais, com ocupação quase extensiva do solo urbano. A expansão da urbanização de Florianópolis, partindo do Centro Histórico em direção à Trindade, foi um fenômeno muito rápido se comparado à fundação da cidade. Este mesmo processo de urbanização continua, hoje, em direção às praias, fazendo com que a Trindade e os bairros vizinhos ao *campus* passem, cada vez mais, a servir de conexão entre o Continente e os bairros do Norte e do Sul da Ilha, mudando seu caráter de bairros periféricos da cidade. (UFSC, 2010)

Da mesma forma, o sistema viário dos bairros sofreu uma transformação que foi ainda mais sentida e o aumento do número de veículos na região não só acompanhou a alteração da composição social (crescimento da população de classe média), como também acompanhou, em consumo, os recordes da produção de automóveis dos últimos anos. Esse processo irreversível guarda, porém, os malefícios decorrentes dessa transformação urbana acelerada, vivenciada por todos, situação que não

Mb

A STATE OF

H CBCO.

14



pode continuar, sob pena de observarmos, em curto prazo, uma deterioração completa das condições de vida e trabalho das populações da região.

Constata-se que a implantação do *Campus* Universitário no bairro da Trindade, bem como a chegada de outras instituições públicas à região, foram fatores determinantes da transformação urbana na região central da Ilha de Santa Catarina, com reflexos sentidos em toda a região metropolitana, mas também é fato que o *campus* da UFSC não ficou incólume a esse processo de evolução urbana, recebendo, por sua vez, fortemente, o impacto desse crescimento. A análise cuidadosa dessa evolução é, portanto, fundamental para conhecer e permitir um planejamento físico bem fundamentado, não somente do *Campus* Universitário, mas também de toda a região metropolitana de Florianópolis e cidades vizinhas.

As vias que compõem a malha viária do *Campus* Trindade e do seu entorno foram dimensionadas para um tempo em que o volume de tráfego era significativamente inferior ao volume existente hoje. A política de incentivo ao uso do automóvel e as facilidades de aquisição promovidas pelos governos, nas últimas décadas, atendendo à pressão econômica da indústria automobilística, da extração de combustíveis fósseis e da indústria de construção de vias públicas, têm sido responsáveis pelo grande aumento da frota, nacional e local, do transporte individual em detrimento do transporte público.

Hoje, o reflexo desse fenômeno social (ou tragédia social) na cidade de Florianópolis é sentido nos congestionamentos diários, mas, o que tem sido proposto, em geral, são soluções paliativas para modificar a malha viária já esgotada, saturada e fortemente adensada, com projetos muitas vezes mal justificados e que não consideram as inter-relações viárias urbanas. Tal realidade necessita urgentemente de medidas que venham a minimizar esse quadro gerador de estresses que desencadeiam uma série de doenças na população. As propostas oficiais que vêm sendo apresentadas nem sempre apontaram para melhoria do sistema viário de acesso ao *campus* e dos bairros do seu entorno e, visivelmente são incompatíveis com os estudos de mobilidade urbana de caráter mais amplo e que envolvem toda a Região Metropolitana. Sabe-se que a resposta a esse caos não está em transferir esse gargalo de mobilidade para as comunidades vizinhas, procurando soluções localizadas para o próprio problema da UFSC ou de um determinado trecho específico de vias públicas, mas passa, necessariamente, por soluções sustentáveis e compartilhadas com a comunidade, pois os problemas gerados comprovadamente se refletirão em toda cidade.

Não existem soluções fragmentadas dentro do planejamento da mobilidade e da acessibilidade. O Governo Federal vem promovendo políticas públicas de resgate aos conceitos básicos de mobilidade e acessibilidade sustentáveis, procurando recuperar as redes de transportes que atendam a intermodalidade e criando recentemente linhas de crédito para as prefeituras melhorarem a

D

Ŋ

J J

l'Al phour



mobilidade urbana nas cidades que têm os mais graves problemas. A UFSC - enquanto um centro de excelência em pesquisa nas diversas áreas do conhecimento, dispondo de professores e técnicos com alta qualificação na área de mobilidade urbana, com diversos estudos e abordagens em seminários e congressos específicos sobre a problemática da Região Metropolitana de Florianópolis, além de colocar-se à disposição da sociedade para propor e orientar para soluções concretas e adequadas à cidade – está, assim, fazendo seu papel de estimulador de uma consciência social mais apurada sobre essa realidade.

Foi com esse espírito de participação e inserção social, concretizando suas obrigações sociais e educacionais, que o Conselho Universitário (CUn) constituiu a Comissão de Estudos de Mobilidade Urbana da UFSC e da Bacia do Itacorubi (CETMU-UFSC) convidando a representação comunitária dos bairros da Bacia do Itacorubi e a própria Prefeitura Municipal para compor a Comissão.

Pela Portaria nº 369/2013/GR de 13 de março de 2013, a reitora em exercício, Prof. Lúcia Helena Martins Pacheco, no uso de suas atribuições estatutárias e regimentais, tendo em vista o que consta no Processo 23080.049997/2011-10, criou a Comissão de Estudo de Transportes e Mobilidade Urbana do Campus da Trindade e da Bacia do Itacorubi – CETMU, com as seguintes atribuições:

"Art. 2° Atribuir à CETMU as seguintes funções:

I - reunir a produção acadêmica relevante sobre os temas do transporte e da mobilidade urbana, objetivando apontar as melhores soluções para essa problemática do Campus Trindade e da Bacia do Itacorubi, com base nos condicionantes socioespaciais e ambientais da cidade de Florianópolis e região metropolitana.

II - sistematizar a produção a que se refere o inciso anterior, resumindo as principais contribuições para o tema central da Comissão;

III - com base em seus estudos, apontar diretrizes para formação de uma proposta a ser construída e elaborada pela Prefeitura Municipal de Florianópolis;

IV - organizar atividades sob a forma de oficinas e fóruns e, de maneira ampla e participativa, em que se discutam e formulem, junto à comunidade universitária e às comunidades do entorno da UFSC e bacia do Itacorubi, soluções para a grave situação de trânsito e mobilidade." (PORTARIA nº 369/2013/GR, 2013).

A CETMU teve como objetivo subsidiar a análise e a deliberação do Conselho Universitário sobre a Cessão de Terreno da UFSC, tendo em vista o pleito do Município que pretende duplicar a Rua Dep. Antônio Edu Vieira e, para isso, solicita uma faixa de terrenos do Campus Universitário ao longo de todo o trecho que vai do Cruzamento da Dona Benta até a rótula da Eletrosul.

A composição da Comissão contou com membros internos da Universidade - envolvendo professores e servidores técnico-administrativos da Universidade - e membros externos, com representantes do Município, comunidade do entorno e outras instituições e grupos de trabalho, conforme explicita o Quadro 1.

16



Quadro 1 - Membros da CETMU

	Quadro 1 - Membros da C	Gabinete da Reitoria - GR	
<b>经产生产产业</b>	Carlos Antônio Oliveira Vieira	Gabillete da Neltolia Gin	
REPRESENTANTES UFSC	Carlos Roberto Vieira	Departamento de Projetos de	
	(Coordenador Executivo da CETMU)	Arquitetura e Engenharia - DPAE	
	Carolina Cannella Peña	Departamento de Projetos de Arquitetura e Engenharia - DPAE	
	Elson Manoel Pereira	Centro de Filosofia e Ciências Humanas - CFH	
	Jonathan Urbano de Moraes	Diretório Central dos Estudantes - DCE	
	Manoel Arriaga de Castro Andrade Junior (Coordenador Técnico da CETMU)	Grupo de Estudos para a Mobilidade e Sustentabilidade Urbana da Grande Florianópolis - GEMURB	
	Werner Kraus Junior	Centro Tecnológico - CTC	
	Albertina da Silva Souza	Centro Comunitário do Pantanal - CCPan	
	Cláudia Beatriz Campanella de Siervi	Fórum da Bacia do Itacorubi	
	Denise Siqueira	Grupo Floripa Acessível	
REPRESENTANTES EXTERNOS	Dalmo Vieira Filho, representado por Lírio Legnani	Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis - IPUF	
	Hélio Carvalho	Fórum da Bacia do Itacorubi	
	João Antonio Heinzen Amin Helou, representado por Carlos Alberto Riederer	Secretaria Municipal de Obras - SMO	
	Jerry Gildo da Conceição	Sindicato dos Trabalhadores na Indústria de Energia de Florianópolis e Região - SINERGIA	
	Júlio Cesar Marcelino, representado por Norton Makowiecky	Procuradoria Geral do Município	
	Lino Fernando Bragança Peres	Fórum da Cidade	
	Múcio Althoff de Medeiros	Eletrosul	
	Tarcísio Kemper	Eletrosul	
	Valmir Humberto Piacentini	Secretaria Municipal de Transportes, Mobilidade e Terminais - STMT	

Participaram também das reuniões da CETMU, enquanto bolsistas da UFSC, os estudantes:

Eduardo Leite Souza	ARQ-CTC
Murilo farias de Couto	DPAE-UFSC

A partir de agosto de 2013, passaram a participar das reuniões semanais, extraoficialmente, como convidados, as seguintes pessoas:

R

X

Qui

9

V. A.

Akrolin (5



Fernando Barth	ARQ-CTC	
Jair Vieira	Comunidade do Pantanal	
Marly da Silveira Soldi	Comunidade do Pantanal	

A partir da realização de sessões públicas e de reuniões com os diversos integrantes da CETMU (Apêndice A - Atas), esta Comissão levantou a contextualização histórica da problemática da mobilidade urbana no entorno da UFSC e Bacia do Itacorubi. Além disso, resgatou as negociações já existentes entre UFSC, comunidade e o Município e, finalmente, discutiu as propostas de melhoria da mobilidade já existentes para a região.

Dado o exposto, nos Capítulos seguintes, esta Comissão explanará sobre a questão e listará as diretrizes e limitantes técnicos que viabilizarão a tomada de decisão do Conselho Universitário sobre a cessão ou não de parte de seu terreno ao Município com vistas à ampliação da Rua Deputado Antônio Edu Vieira.

Of my?

A.

P. A

White Coo



# 2 CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA

Este item explanará a evolução histórica de temas envolvidos na questão da mobilidade urbana da UFSC e entorno, contextualizando as ações já desprendidas pelas diversas esferas no tema e elencando os principais fatores que impactam direta ou indiretamente na compreensão da questão dentro do todo, permitindo visualizar a realidade num universo integrado.

2.1 Uso e ocupação do solo

Em 1955, foi aprovado o primeiro Plano Urbanístico Municipal – primeiro plano diretor de Florianópolis – com estudos urbanísticos para implantação de um *campus* universitário no centro da cidade.

No início da década de 60, um intenso debate no Conselho Universitário já colocava em discussão a mudança da Universidade para o Bairro da Trindade. Segundo Sugai (1994), alguns setores políticos da cidade eram favoráveis à implantação do *campus* na planície do Campeche e outros no norte da Ilha ou área leste insular. A inviabilidade da instalação da futura Universidade na Trindade foi ainda corroborada pelo parecer de uma equipe de arquitetos e urbanistas, oriundos de Porto Alegre, que se posicionaram a favor da instituição próxima ao centro de Florianópolis, quando elaboraram o Plano Diretor de Florianópolis de 1952, com a finalidade de manter sua "conexão íntima com a paisagem marítima". Além disso, foram levantadas características negativas, físicas e ambientais, da área da Fazenda Assis Brasil, tais como a dificuldade de acesso, a inexistência de transporte coletivo, a hidrografia desfavorável, a ausência de infraestrutura de esgoto e a precariedade das instalações de água e energia elétrica.

Em 1956, encomendado pelo Governo do Estado, foi elaborado e apresentado o primeiro plano diretor para cidade universitária da UFSC na Trindade, com plano viário para a região, que começou a ser executado em 1957, apesar da grande polêmica sobre a localização do *campus*, pois, segundo Sugai (1994), alguns setores políticos da cidade preferiam a planície do Campeche, enquanto outros, o norte da Ilha ou a área leste insular. Acabou vencendo a opção de implantar a UFSC no terreno da Fazenda Assis Brasil, na Trindade.

Em 1964, tendo como reitor o Prof. João David Ferreira Lima, é finalizado e entregue um novo Plano Diretor – o segundo – para o *Campus* Trindade, apresentado como Projeto Piloto do *campus* da Universidade de Santa Catarina. Do plano diretor anterior, mantém-se apenas o traçado viário, deixando-se de lado o restante. O segundo plano forneceu as diretrizes básicas de zoneamento e

ation of the

F

1

J. A. Made S



ocupação do solo para as primeiras edificações do *campus* da UFSC. Com base nesse plano e no sistema viário proposto pelo plano de 1957, as construções e edificações foram se concretizando nas duas primeiras décadas do *campus*, seguindo um zoneamento que hoje se encontra superado.

Hoje, após 50 anos da implantação do *campus* no bairro da Trindade, a maioria destes condicionantes foram, tecnicamente, contornados. Isso não quer dizer, porém, que todos os problemas foram resolvidos, pois se sabe que vários deles, de caráter urbanístico e técnico, persistem, além de outros que surgiram.

Os planos, portanto, continuam sendo necessários enquanto estruturadores, organizadores e orientadores das ações institucionais sobre a expansão universitária e o espaço físico. Caso contrário, poderão se tornar inócuos nos seus objetivos e não conter o ímpeto de crescimento predatório desordenado, ou mal ordenado, da cidade e da própria dinâmica universitária, com evidente impacto negativo sobre a qualidade do ensino e a formação acadêmica e cultural da sociedade.

O período compreendido entre os anos de 1976 e 1984 caracterizou-se por grande dinâmica na produção de espaço físico no *campus*. Essa dinâmica foi desenvolvida com pouco planejamento no período, tratando-se de "produzir" e não programar ações e, assim, as edificações sofreram grandes transformações se comparadas as do período anterior. Os terrenos livres e edificáveis começam a rarear, despertando maiores cuidados na implantação de prédios e determinando um início de verticalização das edificações.

Nota-se, assim, que a instalação do *campus* da UFSC no bairro da Trindade trouxe forte crescimento urbano. A via de contorno norte (Av. Prof. Henrique da Silva Fontes) – no trecho entre a Avenida das Três Pontes (atual Avenida da Saudade) e a UFSC – surge, em 1977, como principal escoadouro do grande tráfego de veículos. O projeto prevê a sua continuidade a partir da UFSC, com a ligação à Via Expressa Sul, no Saco dos Limões. O fato dessa via chegar ao *campus* da UFSC demonstra o forte grau de polarização exercida pela Universidade sobre a configuração urbana local.

No entanto, fruto da escassez de recursos para investimento, a década de 1990 – e até meados da década seguinte – caracterizou-se por baixa expansão física, realizada através da ampliação das estruturas existentes/planejadas, mas também com algumas novas tipologias. Entretanto, no âmbito teórico, a partir de 1992, retomam-se e reestruturam-se as atividades de planejamento do espaço físico de forma a atender as demandas da Universidade, culminando com a elaboração do *Plano Diretor Físico da UFSC – Diagnóstico Geral*, de 1997, publicado em 1998.

Em 1996, criou-se a Comissão Permanente de Planejamento Físico (CPPF), que desenvolveu suas atividades até 2005. Essa comissão fez uma análise de projeto anunciado pela Prefeitura Municipal, que apresentava a continuidade à Av. Henrique da Silva Fontes (Via de Contorno Norte) até o Saco dos Limões, ligando-a à Via Expressa Sul, com o seguinte teor:

Bli

Comp

X

1

A Akadu



São extremamente precárias as condições de mobilidade e acessibilidade nos bairros que dão acesso ao *campus* da Trindade. Já em 1998, com o anúncio, pela prefeitura municipal, de dar continuidade a Comissão permanente de Planejamento Físico da UFSC.

O sistema viário do *campus*, hoje, não comporta mais o fluxo crescente de veículos nos horários de pico. Este problema atinge a comunidade universitária e todo o bairro que precisa enfrentar demoradas filas, principalmente, na rótula de ligação da Via de Contorno Norte com o Córrego Grande e na saída da Reitoria, sem considerar a crescente dificuldade dos outros acessos.

O projeto de implantação da Via de Contorno Norte até o Saco dos Limões, elaborado pela empresa PROENGE, contratada pelo DER-SC, já não atende mais as necessidades da universidade com relação aos seus acessos. É necessário um estudo mais apurado das implicações da construção da avenida, em relação à expansão acadêmica e física da UFSC, ao transporte coletivo e particular, em toda a região da Trindade e das implicações urbanas em todo o entorno do *campus*.

Pelo traçado da via de Contorno Norte, a área a ser cedida pela universidade, corresponde a mais de 35.000 m² de terrenos edificáveis, quase 100% no trecho que diz respeito à UFSC. No trecho em questão, que vai da rótula de acesso ao Córrego Grande até a rótula entre a UFSC e a Eletrosul, praticamente, a universidade cederá todo o terreno para a implantação da avenida.

Levando-se em consideração o trecho da avenida que vai da Ponta do Coral até o *Campus* da Trindade, a universidade já foi desapropriada em 94.742 m² de área, 39% do total de desapropriações, segundo dados do projeto final de engenharia da COPAVEL S.A. / DER-SC. (UFSC, 1996).

Em 1998, a CPPF, prevendo o crescimento urbano acelerado da região da Bacia do Itacorubi e, com isso, a demanda urbana pela adequação do sistema viário externo para acesso ao *Campus* Universitário, apresentou à reitoria um estudo básico de ampliação da Rua Dep. Antônio Edu Vieira (Figuras 1 e 2), definindo à época alguns condicionantes que deveriam orientar a realização do projeto e da obra:

- Expansão acadêmica e física da UFSC;
- A renovação do tecido urbano da Bacia do Itacorubi;
- A circulação local e regional de veículos;
- A humanização das condições físicas da Universidade;
- O transporte coletivo em todos os bairros da região;
- A circulação de pedestres e ciclistas nas imediações do campus;
- O impacto da "avenida" sobre a qualidade ambiental.

Esses condicionantes foram determinantes para a definição de uma proposta conceitual e gráfica apresentada à Reitoria, a qual deu encaminhamento dessa proposta para avaliação do Município, que inicialmente queria que a obra passasse pela superfície no trecho entre Dona Benta e Eletrosul.

Com base nessa proposta da CPPF, com o debate na UFSC e com a intensa mobilização das comunidades do Pantanal, passou-se a questionar o que constava nos planos diretores de uso do solo (Lei 1.440/76, 1.851/82 e 001/97), onde aparecia a proposta de conexão entre as Vias de Contorno

ub

6

4

H. M. Show



Norte e a Via Expressa Sul, passando pela Bacia do Itacorubi. Essa via, com as dimensões definidas nos respectivos planos possivelmente causaria enorme impacto local, cortando o bairro Pantanal, que receberia todo o fluxo veicular, principalmente de automóveis, pela Rua Deputado Antônio Edu Vieira.

Na UFSC, um grupo de professores e técnico-administrativos realizaram um debate – como o promovido em 2000 – no auditório do Centro Socioeconômico. Nessa ocasião, mais de 60 pessoas levantaram uma série de críticas ao projeto do Município que propunha a redução da dimensão original de 52 metros de faixa de domínio para 30 metros e a previsão de um túnel ligando as mediações da Eletrosul até a Via Expressa Sul.

A comunidade local, inconformada com a possibilidade de implantação dessa via com largura de 30 metros, solicitou à prefeitura que apresentasse a proposta. No mesmo ano, em audiência pública, depois de uma intensa polêmica sobre qual a melhor alternativa para a Via Expressa do Pantanal, foram colocadas em votação as seguintes propostas de largura da via: a da comunidade – máximo de 20 metros; a do Município – 30 metros; e uma proposta de última hora, apresentada por parte de um grupo do bairro, de aumentar para 24 metros. A comunidade se dividiu na votação e, com isso, manteve-se a proposta original do Município.

Dando sequência aos encaminhamentos, o município apresentou a proposta, como Projeto de Lei à Câmara Municipal, juntamente com a previsão da construção de um túnel ligando a UFSC ao Aterro da Via Expressa Sul, com três faixas de tráfego em cada sentido, o que, após votação, resultou na aprovação da Lei Complementar nº 088/2001, de 8 de outubro de 2001 (FLORIANÓPOLIS, 2001).

Assim, com a proposta da CPPF/ETUSC/UFSC, de 1998, modificou-se o Projeto de Lei acrescentando o artigo 4°, que vigora até hoje, da Lei Complementar nº 088/2001 e que ficou assim redigido:

"Art. 4º - O trecho das vias PI-1(5) e PI-1(6), compreendido entre a via PI-4 (Rua João Pio Duarte e Silva) e CI-14 (Avenida César Seara), será executado com as pistas rebaixadas de forma a permitir a cobertura de alguns trechos para diminuir o impacto ambiental da via no *Campus* da Universidade Federal de Santa Catarina, conforme definição de conceito e projeto final de engenharia a ser detalhado pelo IPUF". (FLORIANÓPOLIS, 2001).

Nas figuras 1 e 2, para fins ilustrativos, estão reproduzidos os desenhos apresentados pela CPPF/ETUSC em 1998, que mostram a proposta de solução para o Cruzamento da Dona Benta, com o rebaixamento da avenida, possibilitando, assim, em todo o trecho da Edu Vieira correspondente ao *Campus* Universitário, o descongestionamento do cruzamento, a facilitação e fluidez dos acessos de automóveis aos bairros da Bacia do Itacorubi, a proteção ambiental das edificações e das atividades acadêmicas (com relação ao ruído, poluição do ar, vibrações, etc.), a segurança e a mobilidade de pedestres e ciclistas e a manutenção e facilitação da inserção do *campus* na sua relação com as comunidades dos bairros limítrofes.

M

BC.



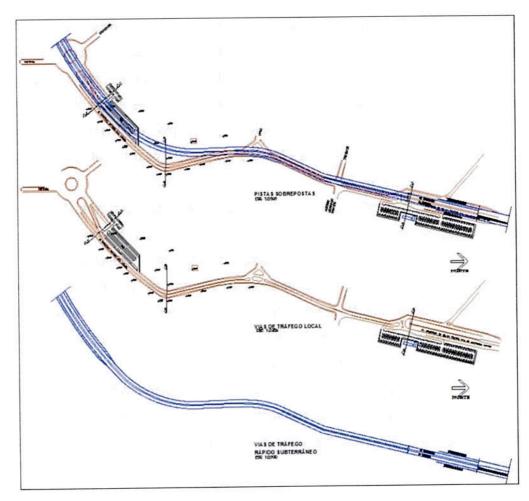


Figura 1 – Rua Deputado Antônio Edu Vieira – Trecho UFSC – cruzamento da Dona Benta até Eletrosul Fonte: CPPF/ETUSC/UFSC (1998)





H. A Whom cor.

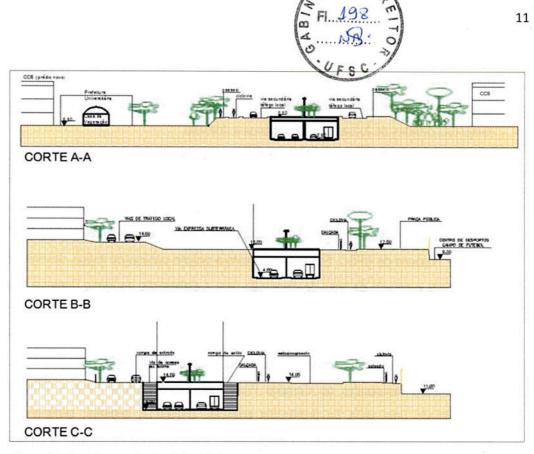


Figura 2 – Rua Deputado Antônio Edu Vieira - Trecho UFSC – cruzamento da Dona Benta até Eletrosul Fonte: CPPF/ETUSC/UFSC (1998).

No ano de 2005, dando sequência aos estudos de planejamento da Comissão Permanente do Plano Diretor Físico da UFSC (CPPF), foi publicado o Plano Diretor do *campus*: Diretrizes e Proposições, contendo as propostas de ordenamento da ocupação e expansão física do *campus*. Com relação ao sistema viário, foi proposta a continuidade da Via de Contorno Norte – Beira Mar, através de uma via rebaixada desde o trevo com as ruas Delfino Conti e João Pio Duarte e Silva até o Trevo da Eletrosul, proporcionando a integração e continuidade entre as áreas do *campus* e as áreas do entorno urbano cortadas pela via. A continuidade se estenderia até encontrar a Via Expressa Sul.

A partir de 2008, com o lançamento do Programa de Apoio aos Planos de Reestruturação e Expansão das Universidades Federais (REUNI), retomavam-se, com mais ênfase, os investimentos na expansão da infraestrutura física da UFSC, com o compromisso de cumprimento de diversos objetivos/metas a serem alcançados em determinados prazos. Novamente tratava-se de "produzir" ações. Uma série de edificações foram projetadas e construídas. Nessa fase, uma das propostas do plano diretor para enfrentar a escassez de espaços edificáveis era a renovação dos espaços com a supressão de edificações obsoletas, de baixo índice de aproveitamento e alta taxa de ocupação (um ou dois pavimentos), e sua substituição por edificações novas, acompanhadas de melhorias significativas no seu entorno. Essa expansão continua em andamento hoje com a realização de diversas obras.

Ph

H. Mhidur

Consolida-se, assim, a tendência de certa verticalização das edificações com tipologia de altura em torno de seis pavimentos. Destaca-se, com o REUNI, a interiorização da UFSC com a criação dos *campi* nas cidades de Araranguá, Curitibanos e Joinville.

Na esteira do programa do REUNI, a partir do ano de 2008, e notadamente a partir da criação da Divisão de Planejamento do Espaço Físico do ETUSC (DIPLAN) e da Coordenadoria de Uso Racional de Recursos, foram realizados estudos de ocupação física que culminaram com a publicação de "PD-CT-2010: Revisão Conceitual, Definições Urbanísticas e Ambientais", do Plano Diretor do Campus Trindade da UFSC. Esse estudo, como a própria publicação indica, deveria ser apresentado à comunidade e serviria de base de discussão para a elaboração do Plano Diretor a ser encaminhado e aprovado pelo CUn.

No ano de 2011, seguindo as diretrizes do Ministério das Cidades para elaboração de Planos Diretores Participativos dos municípios do Brasil, é lançado pela UFSC o programa para elaboração do Plano Diretor Participativo do *Campus* Prof. João David Ferreira Lima — Trindade, com agenda contemplando uma série de audiências públicas, encontros, debates, seminários e oficinas, que buscava desenhar uma proposta de Plano Diretor Participativo a ser finalmente encaminhada ao CUn. Para tanto, foram criados o Comitê Central do Plano Diretor e diversos subcomitês temáticos por áreas de conhecimento, quais sejam Segurança e Integração com a Comunidade, Mobilidade, Acessibilidade, Infraestrutura e Descartes e Uso e ocupação do Solo. Entretanto, as informações geradas não foram sintetizadas e formalizadas em um plano institucional. Atualmente, um grupo está sendo formado para coordenar a retomada das atividades referentes à implantação oficial de um Plano Diretor Participativo na UFSC.

# 2.2 Mobilidade Urbana: UFSC e Bacia do Itacorubi

As ações do Subcomitê de Mobilidade Urbana, anteriormente citado, envolveram, entre outras atividades, um estudo sobre a mobilidade da UFSC e entorno (2011). Dentre os levantamentos de dados e pesquisas realizadas, analisaram-se o perfil do viajante e as características das viagens de acesso/egresso ao campus da UFSC situado no bairro Trindade, na cidade de Florianópolis-SC, através de pesquisas realizadas com a comunidade universitária por meio de entrevistas.

As entrevistas foram realizadas ao longo do ano de 2009, através de 575 questionários, dos quais 183 foram respondidos por professores, 200 por alunos e 192 por servidores. O questionário continha 18 perguntas, sendo as 5 primeiras referentes ao perfil do usuário (tipo de usuário, sexo, idade, local de trabalho/estudo, departamento a que pertence) e as demais relacionadas com as viagens de acesso/egresso ao campus (tipo de local e o endereço da origem da viagem de acesso, do

Colus

J.M

Open .



destino da viagem de egresso, os respectivos tempos de viagem, meio de transporte utilizado, via de acesso, os horários de início dessas viagens). Além disso, colocou-se uma pergunta aberta somente para os usuários de automóvel: "Se houvesse um sistema de transporte coletivo em melhores condições do que o atual, passando próximo de sua residência, utilizaria este transporte para se locomover até a UFSC?", com as opções "Sim" ou "Não" e a solicitação de justificativa da resposta.

A partir dessas informações, diagnosticou-se que a principal via de acesso da comunidade é a Av. Beira Mar Norte, que liga a Universidade ao Centro, ao continente e ao norte da Ilha. Constatou-se também que outra importante via utilizada para o acesso é a Rua Dep. Antônio Edu Vieira, localizada no bairro Pantanal, que liga a Universidade ao sul da Ilha, bem como ao Centro e ao continente, através da via Expressa Sul.

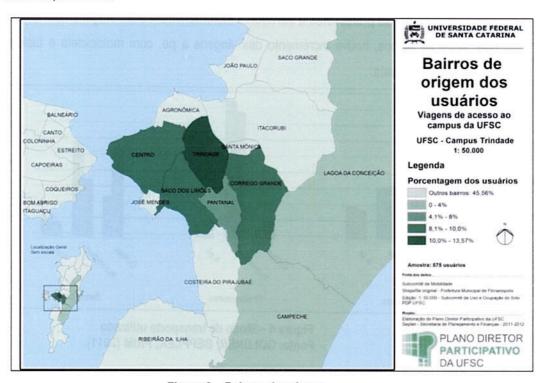


Figura 3 – Bairros de origem Fonte: UFSC (2011).

A pesquisa demonstrou ainda que o bairro Trindade é o principal local de moradia dos entrevistados, com 13,57%, seguido pelos bairros Centro e Córrego Grande, com cerca de 8% do total, e Pantanal, com 6,61% do total (Figura 3). Os bairros Trindade, Córrego Grande e Pantanal situam-se muito próximos da UFSC, e o Centro, a uma distância relativamente curta, o que significa que boa parte da comunidade mora no entorno, observando-se que 31,65% das viagens situam-se dentro da isócrona dos 10 minutos de tempo de viagem e 33,74% entre 10 e 20 minutos.

**%**.

Edin

Coses

Sobre o modo de transporte mais utilizado, a pesquisa revelou que o meio de transporte predominante é o automóvel, representando 56% do total de entrevistados. Destaca-se que 79,78% dos professores o utilizam como motoristas e apenas 4,37% como caronas. O transporte coletivo é o segundo meio mais utilizado, representando 23,13% do total, que se refere à soma daqueles usuários que usam um ônibus com aqueles que usam dois ou mais ônibus.

Essas informações foram cruzadas com dados de um estudo anterior intitulado "Um Estudo de Caso Utilizando Técnicas de Preferência Declarada para Análise do Fluxo e Permanência de Veículos em Áreas Delimitadas" (LUZ, 1997) e apresentadas no estudo "Análise da Mobilidade Urbana em um Campus Universitário" (GOLDNER; BEPPLER; PRIM, 2011), no qual, de forma comparativa, observouse a queda de utilização do modo ônibus, tanto em relação aos professores, quanto aos servidores e alunos (Figura 4). Os professores e servidores incrementaram suas viagens com automóvel, enquanto que, entre os alunos, houve incremento das viagens a pé, com motocicleta e bicicleta, embora em pequenos percentuais.

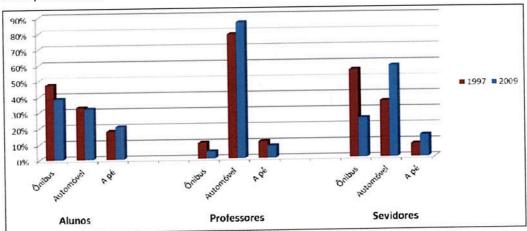


Figura 4 – Modo de transporte utilizado Fonte: GOLDNER; BEPPLER; PRIM (2011).

Ainda, segundo pesquisa de Souza (2013) realizada nos arquivos de dados da UFSC, com o levantamento dos locais de moradia de 18.780 alunos, cerca de 30% dos alunos vêm da parte continental da Região Metropolitana de Florianópolis, o que demonstra a necessidade de se promover linha de transporte público metropolitano e ciclovias que se conectem com os municípios vizinhos à UFSC. Por outro lado, outros 30% dos alunos moram na Região da Bacia do Itacorubi, onde está inserido o *Campus* Universitário, o que mostra a urgente necessidade de melhorar as condições de mobilidade para a caminhabilidade, ciclismo e transporte público circular (micro-ônibus) pelos bairros da região, desestimulando assim o uso do automóvel. Este padrão é visto também, muito semelhante, nos alunos do Campus da Trindade da UDESC e nos funcionários da Eletrosul.

and

1

J. A. Sukidur



Tabela 1 - Locais de moradias dos alunos da UFSC

BAIRROS OU MUNICÍPIOS	ALUNOS
Bacia do Itacorubi	6370
Centro-Ilha	2800
Centro-Continente	4350
Região Campeche	1330
S. Pedro de Alcântara	50
São José	2620
S. Amaro da Imperatriz	160
Palhoça	850
Gov. Celso Ramos	40
Biguaçu	80
Antônio Carlos	80
Outros Municípios	3880
Total Geral	18730

Fonte: SOUZA (2013).

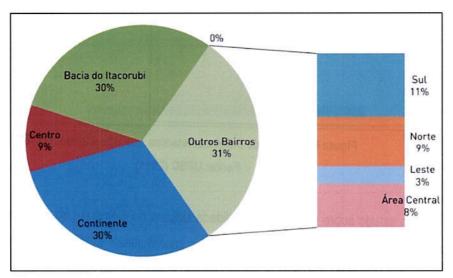


Figura 5 - Locais de moradia dos alunos da UFSC



Still.

Akudur CBC.

6



Fonte: SOUZA (2013).

Dentro do tema transporte público, o Subcomitê de Mobilidade avaliou ainda a situação das linhas de ônibus e da frequência dos ônibus que servem a Universidade (Figura 6) e questionou os entrevistados sobre quais tipos de melhorias, na opinião dos entrevistados, seriam interessantes no transporte público e, caso essas melhorias fossem implantadas, questionou-se a utilização do modo de transporte ônibus.

As respostas indicaram que 38% dos entrevistados acreditam que aumentar a frequência das linhas auxiliará na melhoria do sistema, outros 30% julgam que o aumento do número de linhas é uma proposta de melhoria a ser implantada e, do total de entrevistados, 67,37% afirmaram que utilizariam transporte público caso as condições do sistema melhorassem.

Nesse contexto, o Subcomitê indicou ainda a necessidade de adoção de medidas que estimulem os modais sustentáveis na UFSC e entorno, a exemplo de outras universidades no mundo, que enfrentaram o mesmo tipo de problema.

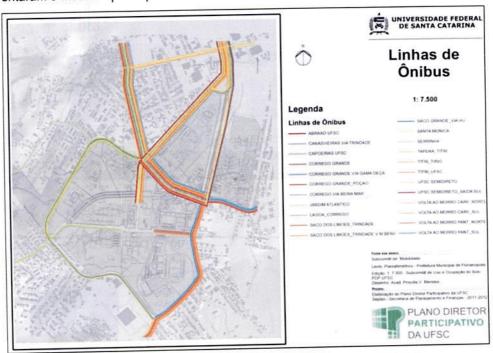


Figura 6 – Linhas de ônibus existentes que dão acesso à UFSC Fonte: UFSC (2011).

Num estudo sobre Gestão da Mobilidade Urbana do Campus Luiz de Queiroz (USP, 2012), o grupo de pesquisa levantou estudos nacionais e internacionais sobre gerenciamento da mobilidade urbana, particularmente em campi universitários e apresentou que, nesse sentido, as políticas universitárias têm sido direcionadas para a redução de congestionamentos de tráfego e da pressão do

Mis

J. A. Whole of the contract of

estacionamento, principalmente na restauração do equilíbrio de espaços públicos utilizados para diferentes funções. As principais experiências aplicadas aos *campi* universitários levantadas pelo estudo são apresentadas no Quadro 2.

Quadro 2 - Estratégias Usuais na Gestão da Mobilidade Urbana em Campi Universitários

Programas de segurança para os deslocamentos de bicicleta, a pé e de transporte público;				
Melhoria e aumento das áreas de pedestres para incentivar os				
deslocamentos a pé quando possível pela localização do Campus;				
Aumento na oferta de transporte público e melhorias no existente;				
Parcerias com empresas de transporte público para reduzir tarifas das				
passagens e obter descontos;				
Uso ilimitado das linhas de transportes públicos que servem o				
Campus e aumento nos serviços de integração;				
Cobrança ou aumento na tarifa de estacionamento para veículos;				
Motivações para o uso da bicicleta: ciclovias, oferecimento gratuito,				
vestiários com chuveiros e estacionamentos;				
Implementação do sistema de carpooling e carsharing;				
Tarifas subsidiadas de estacionamento para veículos com máxima				
iagens taxa de ocupação;				
Estacionamento gratuito para carpoolers;				
Cronogramas alternativos nos horários de trabalho para funcionários;				
Deslocação garantida para funcionários;				
Campanhas de educação e motivação dirigidas aos usuários a fim de				
incentivar mudanças comportamentais;				
Campanhas de marketing sobre mobilidade;				
Campanhas de educação ambiental;				
Integração e coordenação entre estudantes, docentes e empregados				
para garantir o sucesso das ações;				
Controle de velocidade de veículos para garantir segurança a				
pedestres e ciclistas;				
pedestres e ciclistas,				

Fonte: USP (2012).

af

Str

And

J. akidu



#### 2.3 UFSC e o Município

Em novembro de 2010, foi designada, por meio da Portaria nº 1415/GR/2010, uma Comissão para representar a UFSC em Comissão Mista integrada pela Prefeitura Municipal de Florianópolis (PMF), pelo Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (IPUF) e pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), com o objetivo de analisar e apresentar propostas com vistas à melhoria do sistema viário no entorno da Universidade, em especial o alargamento de parte da Rua Deputado Antônio Edu Vieira e a instalação de um sistema de escoamento binário para o fluxo de veículos, constituído por um trecho dessa rua com sentido único entre o Armazém Vieira e a Eletrosul, e outro trecho com sentido único na Rua Capitão Romualdo de Barros, da interseção com a Av. Desembargador Vitor Lima até a Rua João Motta Espezim, e desta até a Rua Deputado Antônio Edu Vieira.

O trabalho da Comissão visou dar continuidade aos estudos e discussões iniciadas a partir de setembro de 2010, quando a UFSC foi procurada pelo poder público municipal com a solicitação de cessão de terreno da instituição como forma de viabilizar um projeto de alargamento de parte da Rua Deputado Antônio Edu Vieira. Naquele momento, já se encontrava em andamento o processo licitatório para a contratação de empresa para a realização da obra (Edital de Concorrência nº 631/SMAP/DCL/2010, da Diretoria de Licitações e Contratos do Município).

Num primeiro relatório da comissão da UFSC, datado de 05/11/2010 e entregue aos membros da Comissão Mista, em reunião realizada em 11/11/2010, foram apresentadas algumas proposições e feitas algumas solicitações de informações ao poder público municipal, sobretudo com a finalidade de colher mais subsídios técnicos para balizar uma avaliação mais precisa das implicações do projeto e da solicitação de cessão de terreno que havia sido formulada onde se solicitou a documentação completa do projeto, onde se indicou a realização de testes do sistema binário e sugeriu-se a realização de consulta mais ampla à comunidade.

Dos itens solicitados, apenas os testes com o sistema binário não foram viabilizados, no qual o Município apresentou a discordância com a realização de testes de operação do sistema binário para o escoamento do fluxo de veículos, por entenderem que seria inviável, podendo causar grandes transtornos.

Após isso, deu-se a análise dos projetos apresentados na época e dessa análise ficou constatado que ainda restavam vários pontos a esclarecer, os quais se podem destacar:

 Não foram apresentados estudos de fluxo viário e de origem destino das viagens na região, nem estudos de capacidade do sistema viário proposto e expectativa de esgotamento da

sua capacidade (em anos).





- Não foi apresentado estudo da inserção deste projeto no sistema de mobilidade municipal e regional, seu papel na conexão norte-sul da ilha, com caracterização da hierarquia, volume, velocidade e tipo de tráfego, onde se constava apenas que a Rua Deputado Antônio Edu Vieira seria considerada como "Via Coletora" com velocidade de 40 a 60 km/h.
- Foi apresentada a estimativa de volume, localização de jazidas e seções tipo, sem, no entanto, apresentar as soluções em escala adequadas para que se possa identificar o impacto e as dimensões dos taludes na área da UFSC.
- Não foram apresentadas estratégias de redução do ruído e barreiras acústicas;
- Não foi apresentado projeto de Iluminação pública e adequação das redes de infraestrutura existentes;
- Não foi apresentado projeto para ciclovia e passeios;
- O projeto de acessibilidade apresentado n\u00e3o atendia \u00e0 legisla\u00e7\u00e3o e normas vigentes, assim como n\u00e3o foram apresentadas solu\u00e7\u00e3es para o tr\u00e1nsito e travessia segura de pedestres.
- Não foi apresentada solução para as interseções com a Rua João Pio Duarte Silva e a rótula da Trindade.
- Não foi apresentada a programação da obra, tempo estimado para a conclusão, segurança, necessidade de interrupção de fluxo e desvios:
- · Não foi apresentado licenciamento ambiental.

Ainda que com documentação incompleta e fora de normativas e legislações pertinentes, essa Comissão, constituída em novembro de 2010, deu o seguinte parecer em 17 de março de 2011:

- "[...] à luz das explanações feitas, esta comissão manifesta-se favoravelmente à cessão do terreno solicitado pela Prefeitura Municipal de Florianópolis à UFSC, contanto que sejam atendidas as solicitações precedentemente apresentadas:
- a) Que no perímetro que circunda o *campus* central, ou pelo menos em parte dele, sejam adotados limites e controles adequados de velocidade para os veículos automotores, sugerindo-se o limite máximo de velocidade para 40 km/h, com controle feito por dispositivos eletrônicos autônomos (lombadas eletrônicas ou similar).
- b) Que seja prevista e implementada sinalização horizontal (faixas de pedestres, faixas de passagem...) e vertical (semáforos temporizados) completas, modernas, com localização apropriada e com programa de manutenção periódico definido.
- c) Fechamento da Rua Delfino Conti ao tráfego de passagem, passando esta via a fazer parte do espaço físico exclusivo da UFSC.
- d) Reformulação das alças de acesso à UFSC... restringindo a circulação de veículos à sua periferia, por meio do adequado deslocamento dos pontos de parada e transbordo de passageiros e dos pontos de entrega e recebimento de cargas, e dotando estes locais de infraestrutura de suporte adequada.
- e) Implantação de ciclovia em todo o perímetro que circunda a UFSC e também no trecho da Rua Deputado Antônio Edu Vieira situado entre a Eletrosul e o Armazém Vieira, além do trecho já previsto no projeto. Deverá ser providenciada também a compatibilização entre o projeto de ciclovia da UFSC e o projeto da Prefeitura Municipal de Florianópolis.

Sec

A.

The L

J. Solar Market



- f) Prover a colocação de esquadrias bloqueadoras de ruído, em substituição às atualmente existentes, em todas as edificações situadas nos limites do trecho da via a ser duplicada.
- g) Execução de passeio ampliado, no trecho situado entre a rótula da Reitoria e a Eletrosul, sendo ampliada a largura do passeio previsto no projeto apresentado pelo Município, de 1,5 para 2,5 metros, com a incorporação de equipamentos paisagísticos.
- h) Prever no projeto a recuperação adequada de todos os espaços de estacionamento da UFSC hoje existentes e que serão diretamente atingidos pela realização da obra.
- i) Incorporar ao projeto original a reforma da Rua Maria Flora Pausenwang, com a construção de novo acesso ao Hospital Universitário". (UFSC, 2011).

Em fevereiro de 2012, o assunto foi novamente pauta no CUn, para examinar o trabalho da relatoria e novas ponderações sobre a cessão ou não de terreno da UFSC para a construção dessa via. O parecer final do CUn destacava algumas diretrizes fundamentais para se aprovar a cessão do terreno, como a implantação de corredor de ônibus exclusivo, passeios para pedestres, ciclovias, arborização e outros aspectos que qualificariam melhor a implantação da obra. Depois de amplo debate, o parecer foi aprovado, condicionando-se a cessão do terreno ao desenvolvimento de estudos técnicos pela UFSC, junto à PMF e comunidades do entorno.

Em outubro de 2012, foi constituída, ainda sem portaria do gabinete, a "Comissão de Estudo de Transportes e Mobilidade Urbana do Campus da Trindade e da Bacia do Itacorubi", com o objetivo de zelar pela defesa do interesse público e pela integral observância da legislação vigente, inclusive no que tange ao exame das autorizações necessárias no âmbito da legislação federal. A CETMU deveria ainda fornecer elementos jurídicos e técnico-científicos, em uma análise multidisciplinar, para que o CUn pudesse manifestar-se em caráter definitivo sobre o tema.

Essa comissão teve seu funcionamento até março de 2013 e, nesse período, procurou estruturar seu trabalho, tendo organizado o 1º Fórum de Debates sobre Mobilidade Urbana, com a comunidade interna e externa da UFSC, ocasião em que foram apresentados trabalhos regionais e locais de mobilidade por convidados do governo estadual, municipal e com especialistas da UFSC.

Ainda nesse período, não havendo decisão sobre a cessão do terreno da UFSC ao Município, a Assembleia Legislativa, por iniciativa de um de seus deputados, promulgou a Lei nº 15.976, de 25 de janeiro de 2013, que anula a Lei Estadual nº 13.000, de 18 de junho de 2004, a qual autorizou o governo do Estado a doar uma área de 20 mil m² à UFSC.

Já em 2013, com a criação homologada da CETMU, objetivou-se que o Município e a UFSC, de forma integrada, constituíssem a comissão e analisassem conjuntamente a problemática, expondo, de forma conclusiva, as convergências e divergências sobre o tema, a fim de embasar tecnicamente o Conselho Universitário nas decisões sobre a cessão dos terrenos da Universidade ao Município.



#### 3 ASPECTOS LEGAIS

A CETMU, no sentido de contribuir com os órgãos da UFSC que deverão tomar a decisão sobre a cessão de área para a ampliação da Rua Deputado Antônio Edu Vieira, cita alguns aspectos legais que envolvem tal cessão e sugere que sejam analisados pela estrutura jurídica de assessoria da Universidade. Desse modo, elencamos abaixo aspectos legais de três áreas que consideramos importantes para a análise da questão.

#### 3.1 Mobilidades Urbana

Existe hoje um debate nacional sobre a mobilidade urbana – com rebatimento local –, no qual está inserida a discussão do objeto desta comissão. O debate sobre o transporte urbano ampliou-se e o conceito de mobilidade hoje parece melhor responder às necessidades crescentes de acessar as diversas partes do território urbano que, muitas vezes, transcende os limites municipais.

#### 3.1.1 Brasil

A Constituição de 1988 dedicou um capítulo à política urbana, afirmando, em seu artigo 182, que "A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes." (BRASIL, 1988).

Essas funções sociais da cidade foram melhor especificadas pela Lei nº 10.257/2001, autodenominada Estatuto da Cidade. Em seu artigo 2º, o Estatuto da Cidade define dezesseis diretrizes para o alcance das funções sociais, dentre as quais destacamos as seguintes, entendendo que guardam estreita relação com o objeto desta comissão:

- "I garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações;
- II gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano;
- V oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais;
- VI ordenação e controle do uso do solo, de forma a evitar:
- f) a deterioração das áreas urbanizadas;
- IX justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do processo de urbanização;
- XIII audiência do Poder Público municipal e da população interessada nos processos de implantação de empreendimentos ou atividades com efeitos potencialmente negativos sobre o meio ambiente natural ou construído, o conforto ou a segurança da população [...]." (BRASIL, 2001)...

TANK TANK

X

H. Wholen

Constata-se que tanto a Constituição (art. 182) quanto o Estatuto da Cidade (art. 40) estabelecem que cabe ao Município, através de seu Plano Diretor - como instrumento básico e aprovado por lei municipal -, a política de desenvolvimento e expansão urbana. Além disso, a Gestão Democrática tem um capítulo inteiro dedicado a ela, o que demonstra a importância de ouvir a população quando da definição de planos e projetos urbanos.

Especificamente sobre a mobilidade urbana, em 3 de janeiro de 2012, foi aprovada a Lei nº 12.587 (BRASIL, 2012), que define o Plano Nacional de Mobilidade Urbana. Essa lei objetiva a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município. O artigo 6º, II confere prioridade aos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e aos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado, o que balizou, em grande parte, as discussões sobre as possibilidades de projeto para a ampliação da Rua Dep. Antônio Edu Vieira.

#### 3.1.2 Santa Catarina

No âmbito estadual, é importante citar a Lei nº 15.168, de 11 de maio de 2010 (SANTA CATARINA, 2010), que dispõe sobre a infraestrutura e equipamentos de segurança e acessibilidade para as formas de mobilidade não motorizadas.

#### 3.1.3 Florianópolis

No âmbito municipal, a lei que rege o uso e ocupação do solo da área discutida é a Lei Complementar nº 001/97 (FLORIANÓPOLIS, 2007), que institui o Plano Diretor do Distrito Sede da Capital.

A Lei Complementar nº 088/2001 (FLORIANÓPOLIS, 2001) altera o sistema viário aprovado pela Lei Complementar nº 001/97 (FLORIANÓPOLIS, 1997) no Pantanal e Saco dos Limões e dá outras providências, alterando características técnicas específicas do trecho entre a Rua João Motta Espezim e a Avenida César Seara.

O Plano Diretor está em revisão desde 2006 por exigência do Estatuto da Cidade, mas, até o momento, ainda não foi encaminhado o projeto de lei ao legislativo municipal, por diversas razões. No entanto, cabe ressaltar que sua discussão pela comunidade municipal durante o período entre 2006 e 2008 gerou uma análise comunitária rica da atual situação e a indicação de muitas soluções para os problemas da cidade.



#### 3.1.4 Bacia do Itacorubi

No que diz respeito à área do Pantanal, foram elencadas várias diretrizes para a mobilidade urbana. Essas diretrizes foram apresentadas e aprovadas em audiência pública, realizada em 2008, no Subnúcleo Distrital da Bacia do Itacorubi.

Diretrizes Gerais para o Conjunto da Bacia do Itacorubi:

- Priorizar o transporte público;
- Criar faixas exclusivas para o transporte público;
- Ampliar as calçadas para os pedestres;
- Ampliar as faixas exclusivas para a travessia de pedestres;
- Construir passarelas de pedestres com qualidade;
- · Construir faixas niveladas para pedestres;
- Construir uma rede de ciclovias de qualidade, bem como um anel de ciclovias em torno do campus da UFSC;
- Construir uma rede de ciclovias interligando todos os bairros da Bacia do Itacorubi às universidades.

Diretrizes Específicas para a Rua Deputado Antônio Edu Vieira:

- · Criar faixa exclusiva para o transporte público;
- Implantar ciclovia e amplas calçadas;
- Entrincheirar as pistas de rolagem de veículos, cobrindo com laje armada parte da via no trajeto entre o trevo da Dona Benta e o trevo da Eletrosul, e, pela superfície, manter apenas a via local para o acesso às residências;
- Para o trecho/segmento situado entre o trevo da Eletrosul e o aterro da Via Expressa Sul, eliminar o túnel previsto pela Lei Complementar nº 088/2001;
- Não proporcionar trânsito de passagem na via Deputado Antônio Edu Vieira e, como alternativa, implementar a abertura de um sistema de túneis ao longo do maciço rochoso do Morro da Cruz, com emboques norte na área da Penitenciária e emboques sul na região do Saco dos Limões, junto ao túnel Antonieta de Barros.

Cabe ainda ressaltar a existência da Lei Complementar nº 088/2001 (FLORIANÓPOLIS, 2001)

– que trata do Sistema Viário do Pantanal –, segundo a qual a Rua Deputado Antônio Edu Vieira

W.

,

Mknow Coscs.



passou da categoria de Principal para Subcoletora, com a consequente redução de largura da via, de 41,8 para 30m, no trecho que vai da Eletrosul à Rua Pedro Vieira Vidal. Tais dimensões constituem, em grande parte, o dissenso entre o Município e a Comunidade.

É explicitado ainda nesta lei o rebaixamento da pista desde o cruzamento da esquina do restaurante Dona Benta até a Eletrosul, no trecho referente ao *Campus* Universitário, o que foi motivo de dissenso por parte do Município na elaboração dos projetos.

### 3.2 Acessibilidade Universal

O atual Comitê de Acessibilidade da UFSC foi originalmente criado em maio de 2011 como Subcomitê de Acessibilidade, vinculado ao Comitê para Uso Racional de Recursos na UFSC. Tem como objetivo central avaliar as condições de acessibilidade espacial dos *campi* da UFSC, atendendo à atual legislação, assim como propor soluções técnicas e acompanhar/avaliar o desenvolvimento de projetos, bem como sua execução, quanto aos componentes de acessibilidade. Essas ações visam criar melhores condições de orientação espacial, mobilidade, comunicação e uso de equipamentos para todos, incluindo as pessoas que possuem algum tipo de deficiência e promovendo melhorias concretas nos espaços e equipamentos da Universidade para todos os seus usuários.

Desde sua criação, o Comitê elaborou Diagnóstico de Avaliação sobre a Acessibilidade do Campus Trindade na UFSC – apresentado no Seminário do Plano Diretor Participativo realizado em 2012 na UFSC – e acompanhou e assessorou o desenvolvimento de projetos técnicos na UFSC. Atualmente está desenvolvendo Projetos Piloto para melhorar as condições de acessibilidade das áreas externas da UFSC (CTC, Reitoria, Biblioteca e Centro de Convenções) e de áreas internas (Reforma do Hall, Sanitários e Auditório da Reitoria, criando central de informações acessível).

As Metas do Comitê de Acessibilidade são:

- Desenvolver estudo avaliativo das condições de acessibilidade dos Campi da UFSC para identificar as barreiras existentes à acessibilidade espacial;
- Definir diretrizes, requisitos espaciais e programas funcionais de projeto que permitam o atendimento da legislação de acessibilidade, promovendo a equiparação de oportunidades e a melhoria das condições de independência, conforto e segurança para todos os usuários na realização de atividades fins;
- Desenvolver soluções técnicas padrão de desenho universal para espaços arquitetônicos externos e internos, equipamentos e mobiliários, criando condições de compreensão, acesso e uso a todas as funções da UFSC. Essas soluções visam fundamentar a



(Sino

X

J. A likedur

37

elaboração de editais para projetos executivos e a aquisição de materiais e equipamentos, bem como orientar e apoiar seu desenvolvimento, fiscalização e execução;

- Desenvolver estudo técnico experimental de sistema de orientação inclusivo para ambientes externos e internos, e o desenho de suportes informativos acessíveis com especial atenção para usuários com deficiências sensoriais;
- Desenvolver mecanismos para o acompanhamento e avaliação das soluções técnicas propostas em projetos licitados, verificando o cumprimento dos requisitos de desenho universal estabelecidos;
- Desenvolver mecanismos para o acompanhamento e avaliação da execução de projetos solicitados, verificando o cumprimento de especificações de materiais, assim como de detalhamento técnico construtivo;
- Propor legislação específica para complementar aqueles aspectos de acessibilidade que não estão previstos pelas atuais normas técnicas ou que necessitam de complementação/adaptação.

Em relação à duplicação da Rua Dep. Antônio Edu Vieira, este Comitê apresenta a obrigatoriedade de atender a atual legislação brasileira sobre acessibilidade: a Lei Federal nº 10.098/2004 (BRASIL, 2000); o Decreto Federal 5.296/2004 (BRASIL, 2004); e a atual norma técnica NBR 9050 (ABNT, 2004), que se encontra em processo de revisão.

Além disso, é obrigatório priorizar o pedestre e promover condições de conforto, segurança e autonomia no uso dos espaços urbanos, incluindo soluções técnicas necessárias para a inclusão das pessoas com algum tipo de deficiência ou mobilidade reduzida.

Finalmente apresenta-se a necessidade de desenvolver mecanismos que permitam a discussão e o acompanhamento de projetos técnicos de acessibilidade, assim como a supervisão de sua execução para: passeios (incluindo soluções para seu dimensionamento que permitam a criação de rotas acessíveis – pisos táteis e rampas); faixas de travessia elevadas; cruzamentos seguros (com sinaleira sonora); sistemas informativos; localização e desenho de equipamentos e mobiliário urbano; tratamento dos acessos ao *campus* da UFSC.

W

Carro

Aller.

Skudin (y



#### 3.3 Questões ambientais

A Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981 (BRASIL, 1981), que dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, fundamentada nos incisos VI e VII do art. 23 e no art. 235 da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 (BRASIL, 1988), estabeleceu, em seu art. 8°, II, a possibilidade de se exigir estudos de impacto ambiental no caso de obras ou atividades de significativa degradação ambiental.

No ano de 1986, o Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA, 1986), por meio da Resolução nº 001, de 23 de janeiro de 1986, estabeleceu as definições, as responsabilidades, os critérios básicos e as diretrizes gerais para uso e implementação da avaliação de impacto ambiental como um dos instrumentos da Política Nacional do Meio Ambiente. A referida resolução traz uma listagem das atividades que necessitam da elaboração de estudo de impacto ambiental e respectivo relatório de impacto ambiental (EIA/RIMA), dentre as quais estão as estradas de rodagem.

No âmbito estadual, a Resolução do Conselho Estadual do Meio Ambiente (CONSEMA, 2013) nº 13, de 21 de janeiro de 2013, aprovou a listagem das atividades consideradas potencialmente causadoras de degradação ambiental, passíveis de licenciamento ambiental no Estado de Santa Catarina, e indicou o devido estudo ambiental para fins de licenciamento. O item 33.12.02 do Anexo I da resolução é destacado a seguir.

33.12.02 - Retificação e melhorias de rodovias pavimentadas Pot. Poluidor/Degradador: Ar: P Água: M Solo: M Geral: M Porte: 30 <= L <= 50: pequeno (RAP) 50 < L < 100: médio (RAP) L >= 100: grande (EAS) No qual, L é comprimento da rodovia em quilômetros.

Segundo a mesma resolução, em seu art. 3º, melhorias em rodovias com extensão inferior a 30 km serão autorizadas com a expedição de Autorização Ambiental (AuA).

Por meio da Instrução Normativa (IN) nº 63, de março de 2013, a Fundação do Meio Ambiente (FATMA, 2013) determinou a forma como empreendimentos viários devem ser licenciados ou autorizados.

No caso de obras de retificação e melhorias de rodovias pavimentadas com comprimento (L) inferior a 30 km, situação na qual está enquadrada a ampliação da Rua Deputado Antônio Edu Vieira, deve-se apresentar a documentação especificada no item 7 da IN nº 63/2013. A título de conhecimento, o item em questão é apresentado a seguir.

1









H. A.

Collegedin





- "7. Documentação Necessária para Autorização Ambiental
  - a. Requerimento da Autorização Ambiental e confirmação de localização do empreendimento segundo suas coordenadas geográficas (latitude/longitude) ou planas (UTM). Ver modelo Anexo 1.
  - b. Procuração para representação do interessado, com firma reconhecida. Ver modelo Anexo 2.
- c. Cópia do comprovante de quitação do Documento de Arrecadação de Receitas Estaduais (DARE), expedido pela FATMA.
- d. Cópia da Ata de eleição da última diretoria quando se tratar de Sociedade ou do Contrato Social registrado quando se tratar de Sociedade de Quotas de responsabilidade Limitada.
- e. Cópia do Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica (CNPJ), ou do cadastro de Pessoa Física (CPF).
- f. Certidão da(s) prefeitura(s) municipal(ais) relativa ao atendimento às diretrizes municipais de desenvolvimento e plano diretor e à localização do empreendimento quanto ao ponto de captação de água para abastecimento público (montante ou jusante), nos termos da Resolução CONAMA nº 237/97, art. 10, §1º. Não são aceitas certidões que não contenham data de expedição, ou com prazo de validade vencido. Certidões sem prazo de validade são consideradas válidas até 180 dias após a data da emissão.
- g. Manifestação do órgão ambiental municipal, nos termos da Resolução CONAMA nº 237/97, art.5º, Parágrafo Único, quando couber.
- h. Cópia da Declaração de Dispensa de Título Minerário (casos de jazidas não comerciais, localizadas fora da faixa de domínio e parte integrante da atividade de execução de aberturas de vias de transporte).
- Projeto executivo, com memorial de descritivo e de cálculo, das unidades que compõem o empreendimento nas fases de instalação e operação.
- j. Projeto básico, com memorial descritivo, do(s) canteiro(s) de obras, quando couber.
- k. Mapa, em escala adequada, das áreas de empréstimo caracterizadas como jazidas não comerciais integrantes da atividade de execução de aberturas de vias de transporte segundo Portaria nº 441/09, selecionadas para a implantação do empreendimento, quando couber.
- Cópia Licença Ambiental de Operação válida da(s) jazida(s) comercial(is) não integrante(s) da atividade de execução de aberturas de vias de transporte, quando couber.
- m. Cópia Licença Ambiental de Operação válida das unidades de destinação final de resíduos sólidos segundo sua classificação, quando couber.
- n. Cronograma de execução das obras.
- o. Programa de supervisão ambiental.
- p. Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) do(s) profissional(ais) habilitado(s) para a elaboração do projeto executivo do empreendimento". (FATMA, 2013)

É importante destacar, ainda, que a ampliação da via em questão poderá implicar na supressão de áreas de preservação permanente (APPs), associadas aos Córregos que cruzam a localidade. O art. 8º da Lei nº 12.651, de 25 de maio de 2012 (Código Florestal) prevê que a intervenção ou a supressão de vegetação nativa em Área de Preservação Permanente somente ocorrerá nas hipóteses de utilidade pública, de interesse social ou de baixo impacto ambiental. Sistemas viários estão enquadrados como empreendimentos de utilidade pública, bastando apenas contatar o órgão ambiental competente para solicitar autorização. (BRASIL, 2012).

X

Whole Corr.



Cabe frisar, também, que poderá haver a necessidade de remover árvores de grande porte para a realização das obras. Para tanto, deve-se solicitar autorização à Fundação Municipal do Meio Ambiente (FLORAM).

Por fim, ressalta-se que a FATMA pode solicitar esclarecimentos e complementações em decorrência da análise dos documentos e projetos apresentados, quando couber, sendo possível haver a reiteração da mesma solicitação caso os esclarecimentos e complementações não tenham sido satisfatórios.

1. On a

A likedur



## 4 INTERAÇÕES COM A COMUNIDADE

Norteada pelo Estatuto das Cidades – no qual a gestão democrática, por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade, faz-se necessária na execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano –, esta Comissão, através da criação de canais de comunicação com a sociedade, da participação de representantes da comunidade do entorno dentro da CETMU e do levantamento de ações já empreendidas neste viés, apresenta uma síntese da opinião pública sobre o tema, elencando todos os pontos que vêm ao encontro da questão.

#### 4.1 Sessões públicas na UFSC

#### 4.1.1 1ª sessão pública - 28 de maio de 2013

No dia 28 de maio de 2013, foi realizada, na Sala dos Conselhos, Prédio da Reitoria, uma sessão pública da Comissão de Estudo de Transportes e Mobilidade do *Campus* da Trindade e da Bacia do Itacorubi (CETMU/UFSC), para apresentar à Prefeitura de Florianópolis e à comunidade uma proposta de projeto de alargamento da Rua Deputado Antônio Edu Vieira, que contempla opções de transporte e mobilidade urbana da região da Bacia do Itacorubi.

Tal projeto, elaborado a partir da possível cessão de área do entorno do *Campus* Universitário, foi apresentado pelo coordenador do Grupo de Estudos da Mobilidade Urbana (GEMURB), Prof. Dr. Lino Fernando Bragança Peres (do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da UFSC). Ressalta-se que essa proposta não é oficial da UFSC, mas sim resultante de estudos que foram desenvolvidos pelo GEMURB, o qual se constitui em um grupo de estudos vinculado academicamente ao Departamento de Arquitetura e Urbanismo da UFSC. O GEMURB foi a única entidade a apresentar um projeto alternativo ao projeto do Município no trecho correspondente ao *Campus* Universitário. Após a apresentação, a comunidade presente pôde direcionar suas perguntas à coordenação da CETMU e ao GEMURB.

Vídeos dessa sessão podem ser acessados no link:

http://blogdagestao.ufsc.br/2013/06/04/sessao-publica-apresenta-projeto-de-mobilidade-no-entorno-da-ufsc/#more-691

42



#### 4.1.2 2ª sessão pública - 21 de junho de 2013

A Comissão de Estudo de Transportes e Mobilidade Urbana do Campus da Trindade e da Bacia do Itacorubi (CETMU/UFSC) promoveu, no dia 21 de junho de 2013, a segunda sessão pública para apresentação e debate de projetos.

Nessa sessão, foi apresentado, por Lírio José Legnani, engenheiro civil e autoridade de trânsito do Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (IPUF), o projeto elaborado pela Prefeitura Municipal de Florianópolis (PMF) com a proposta para a duplicação da Rua Deputado Antônio Edu Vieira, incluindo faixas exclusivas para o transporte público e duas faixas de ciclovia.

Após a apresentação do IPUF, a comunidade presente pôde direcionar suas perguntas à coordenação da CETMU e à Prefeitura Municipal.

Após as duas sessões de apresentação, pôde-se perceber alguns pontos em comum entre as duas propostas, como a prioridade ao transporte coletivo e a atenção às calçadas e à ciclovia, embora houvesse pontos importantes que constituíram dissenso.

Constata-se, no entanto, uma abertura dos técnicos responsáveis pelos dois projetos de procurarem adotar, em suas propostas, os elementos positivos do outro projeto, buscando um resultado consensual.

Vídeos dessa sessão podem ser acessados no link: http://blogdagestao.ufsc.br/2013/06/24/prefeitura-municipal-apresenta-projeto-a-comissao-de-mobilidade/

#### 4.2 Comunidade do Pantanal

Dentro do tema da mobilidade urbana do município, as questões que envolvem a duplicação da Rua Deputado Antônio Edu Vieira como medida mitigadora para a problemática vêm sendo abordadas, por longas datas, entre a comunidade do Pantanal e a Prefeitura Municipal de Florianópolis, sem, no entanto, existir convergências entre os anseios de ambos.

A proposta de ampliação da capacidade da Rua Deputado Antônio Edu Vieira com a implantação de uma via duplicada vem sendo esperada pelos moradores desde 1978, isso significa dizer que a população compreende a problemática atingindo a área e impactando toda a malha urbana do município e é favorável a uma intervenção que implique em ampliação da via existente dando fluidez ao tráfego. Entretanto, o impacto do espaço físico que esta obra possui sobre o bairro é ainda discutível entre as partes.

No período de 2000 a 2001, a comunidade foi chamada para discussão do tema pelo Município, que propunha uma ampliação da via com a utilização de 30m de faixa de domínio contendo

A

W X

D. CBC. Challer

43



duas faixas com três pistas por sentido, constituindo-se numa continuação da Via de Contorno Norte até a Via Expressa Sul. Essa proposta foi rejeitada pela comunidade.

Durante esse período, exaustivas discussões e assembleias foram realizadas no bairro e uma comissão com representantes de moradores – O Conselho Comunitário do bairro Pantanal (CCPan) – foi criada e então coordenada pelo relator do processo à época, Vereador Jaime Tonello. Essa comissão tinha por finalidade intermediar as discussões entre interesses da comunidade e do poder público, representado pelo Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (IPUF).

Na época, a comunidade colocou sua visão, baseada na vivência diária, de que o problema no trânsito da Rua Deputado Antônio Edu Vieira não estava ligado ao eixo central da via, mas sim aos conflitos visualizados em suas extremidades, as interseções do Armazém Vieira e da Beira Mar Norte, e sugeriu que fossem então criadas melhores soluções para fluidez do tráfego nessas áreas como medidas preventivas e emergenciais, principalmente antes da inauguração do Túnel Antonieta de Barros, que na época estava para ser inaugurado para uso pela população, evitando muitos dos congestionamentos que já estavam acontecendo ali, principalmente nos horários críticos.

Finalmente a Comunidade do Pantanal votou, em assembleia, um alargamento máximo da via existente em 20 metros (documento anexo do CCPan), respeitando e defendendo a integração do bairro, suas limitações e a população ali residente por várias décadas. Essa ampliação abrangeria os seguintes elementos da via:

- · Duas pistas com duas faixas por sentido;
- · Calçadas mais generosas do que as atuais;
- Ciclovia; e
- Canteiro central.

Segundo a comunidade, suas sugestões em nada ou muito pouco foram atendidas. Quando o túnel foi inaugurado, o fluxo de tráfego no bairro cresceu exponencialmente e a Lei Complementar nº 088/2001 foi promulgada, alterando o sistema viário no Pantanal e Saco dos Limões, estabelecendo para o trecho entre as Ruas Cesar Seara e Pedro Vieira Vidal uma faixa de domínio de trinta metros com os seguintes elementos da via:

- Duas pistas de rolamento;
- 3 m de largura dos passeios;
- Ciclovia e canteiro da ciclovia e;
- 4 m de largura do canteiro central.

Em 2011, a municipalidade retomou a questão da construção da Via Expressa do Pantanal, mas, por falta de recursos, retomou-se a proposta de via sugerida pela gestão anterior à aprovação da

Com

A

J. cow. Wheaten 6

Lei Complementar nº 088/2001 (FLORIANÓPOLIS, 2001), segundo a qual toda a via passaria pela superfície. Após a apresentação do projeto para esse trecho por parte do IPUF/PMF e debate em reunião com a comunidade do Pantanal – que teve presença de acadêmicos da UFSC, estudiosos do tema –, rejeitou-se a proposta do Município, pelo alto impacto urbano e social da obra, que cortaria, na superfície, o bairro. Nessa reunião, o Município, apesar de cobrada, não propôs retomar a obra de um túnel entre a Eletrosul e o Aterro da Baía Sul, que consta na referida lei. O Município tentou aprovar essa proposta, com a construção do trecho inicial passando pelo terreno da UFSC, o que ocasionou reação por parte da comunidade universitária e da Reitoria, como se expôs no item 2.3.

Em 2012, após pressão por parte do Município e críticas na imprensa de que a UFSC estava impedindo a construção da Via Pantanal, o que foi enfaticamente esclarecido, em nota oficial divulgada pela AGECOM, esse assunto foi pauta no CUn, através de relatoria a respeito de ponderações sobre a cessão ou não de terreno da UFSC para a construção da via. O relator, embora tecesse várias condicionantes para a cessão do terreno, era favorável a esse procedimento. Depois de muito debate, e com o pedido de vistas por um dos conselheiros, o processo obteve novo parecer, e foi acrescentada uma série de informações históricas e técnicas que faltava nos autos: a história de mobilização das comunidades do entorno da UFSC; as críticas à construção da via encaminhadas pela UFSC e o Município – como se assinalou anteriormente – e a documentação de vários eventos promovidos pela UFSC a respeito de estudos técnicos feitos e encaminhados à prefeitura e que não obtiveram êxito ou resposta, nas gestões anteriores.

Com essa documentação, o relator conseguiu comprovar que há anos a UFSC e as comunidades do seu entorno, e muito particularmente a comunidade do Pantanal, vêm advertindo os gestores municipais a respeito dos impactos sociais e urbanos na construção desta via e apresentando soluções alternativas, destacando-se a prioridade ao transporte público.

O parecer destacava algumas diretrizes fundamentais para se aprovar a cessão do terreno, como a implantação de corredor de ônibus exclusivo, passeios mais amplos para pedestres, ciclovias, arborização e outros aspectos que qualificariam melhor a implantação dessa obra. Depois de amplo debate no CUn, o parecer foi aprovado, condicionando-se a cessão do terreno ao desenvolvimento de estudos técnicos, através de uma comissão apontada pelo CUn, com representantes da UFSC, do Município e da comunidades do entorno.

Recentemente, em 13 de julho de 2013, em assembleia chamada pelo CCPan, com a presença de 30 pessoas, foi informada sobre o andamento dos trabalhos da CETMU, seus objetivos e propostas e também sobre a possibilidade de acompanhamento da comunidade através da participação nas reuniões desta Comissão. Além disso, naquela ocasião, foram eleitos três representantes para participar na CETMU.

The &

H. A Mikedur

CRO.



Na comunidade, paralelamente à comissão da UFSC, criou-se um grupo de moradores com o objetivo de ouvir democraticamente os interesses da comunidade e transmiti-los à CETMU. Essa comissão comunitária elaborou um documento contendo um resumo de propostas que foi entregue em sua primeira participação nas reuniões da CETMU (17/07/2013) e, após avaliação, esta comissão manteve sua posição sobre adequação das interseções como sendo o ponto crítico da mobilidade da região, mantendo-se a faixa de domínio máxima de 24 metros.

O Pantanal mudou e mudou muito nos últimos anos, motivados tanto pela expansão da UFSC e Eletrosul como pelo surgimento do túnel Antonieta de Barros. Então surgem as perguntas: é o Pantanal, em sua única via, que vai resolver todo o problema da mobilidade da região? É coerente continuar a modificar uma cidade sem planejamento, que tem a característica de ser uma ilha, um lugar belíssimo e maravilhoso de se viver? O futuro exige um planejamento que garanta a manutenção da qualidade de vida, da história, costumes e tradições deste lugar! Esses são os norteadores para a construção da nossa Florianópolis do futuro, que pautam o seu planejamento somente em vias únicas de corredores e mais corredores de estradas sem pensar em interligações entre bairros como alternativas menos impactantes? (COMUNIDADE do Pantanal, ago. 2013).

Ainda segundo a comunidade, com um alargamento de 30 m, como propõe o Município, nos aproximadamente 500 metros de extensão mais populosos do bairro, seu eixo central, entre a Servidão Coríntians e a Rua Pedro Vieira Vidal, onde as famílias mais tradicionais do bairro ainda se mantêm, ocorrerão desapropriações, total ou parcialmente, em 23 dos aproximadamente 40 lotes existentes na área. Ou seja, 23 residências ou estabelecimentos comerciais terão que ser removidos, enquanto que, na proposta da comunidade com redução da área para os aproximadamente 23 m, seria possível colocar todos os elementos que atendam às necessidades gerais de mobilidade, com menor impacto à população local, como mostrado no estudo feito pelo colaborador e morador do bairro Pantanal, arquiteto Fernando Barth, professor do Departamento de Arquitetura da UFSC, o qual apontou que a solução ideal envolveria o tráfego de passagem em desnível à via de tráfego local. Este é o pensamento da comunidade, pois, dessa forma, além de se preservar as características, manter-se-ia a vida própria, oportunizando qualidade de vida e trabalho local, evitando mais deslocamentos e transtornos aos moradores.

Mais recentemente, em 03 de setembro de 2013, ocorreu uma nova assembleia da comunidade no CCPAN, com o objetivo de informar e discutir as propostas apresentadas à CETMU. Nessa ocasião, houve a participação de 124 membros da comunidade do Pantanal, sendo que, por maioria, aprovou-se um documento intitulado "A Palavra do Pantanal", o qual expõe a convergência de opinião na comunidade em 5 pontos de destaque:

 A comunidade do Pantanal através de assembleia geral torna pública a sua vontade de contribuir com a mobilidade urbana, acessibilidade e humanização no trânsito de nossa

A.

Qui

d

A. Som

46



cidade, em relação à duplicação da Rua Deputado Antônio Edu Vieira e ao eixo do *Campus* Universitário, que envolve diretamente as comunidades do Pantanal, Trindade, Córrego Grande, Serrinha, Carvoeira, Saco dos Limões e indiretamente toda a Bacia do Itacorubi.

- A comunidade, a exemplo da comissão tripartite, não concorda com a ideia de corredor norte / sul, transformando a via com prioridade para o tráfego de passagem desconsiderando a história, a cultura, a vida e as relações cotidianas da população local.
- A comunidade defende que 23 metros (no máximo) resolveria o problema viário da região, garantindo o transporte coletivo com qualidade e a segurança de pedestres e ciclistas, conforme estudo apresentado por um colaborador técnico, morador do bairro e integrante da comissão tripartite na UFSC a pedido da comunidade.
- A comunidade entende que os principais gargalos a serem atacados e corrigidos prioritariamente são:
  - O eixo em torno do Armazém Vieira;
  - A rótula da UFSC / D. Benta;
  - A saída da Carvoeira, sentido Saco dos Limões;
  - A rótula da Eletrosul;
  - A rótula da Romualdo de Barros/César Seara;
  - A rótula da Praça Alice Roberto Piemontez na Trindade.
- A Rua Deputado Antônio Edu Vieira acabou de ser recapeada causando transtornos durante a obra de toda ordem para a comunidade, portanto, queremos que a futura obra seja realizada de forma definitiva, sem a necessidade de fazer por etapas ou conforme a capacidade financeira da municipalidade, pois se é verdade (segundo a Prefeitura) que esta é uma obra relevante para o Município, a ela deve ser dada a devida prioridade e urgência para a sua conclusão (Atas do CCPan anexas).

#### **5 TRABALHOS DA CETMU**

O presente capítulo refere-se às questões debatidas e aprovadas em reuniões da CETMU e registradas nas atas, apresentando o histórico dos trabalhos da Comissão com informações importantes de caráter social, técnico, legal e político para avaliação do Conselho Universitário.

Em setembro de 2012, foi constituída, ainda sem portaria do gabinete, a Comissão de Estudo de Transportes e Mobilidade Urbana do Campus da Trindade e da Bacia do Itacorubi, a qual se reuniu, ainda de forma informal, entre setembro de 2012 e março de 2013, com o intuito de debater e iniciar os cronogramas dos trabalhos da comissão. Nesses encontros, foram definidas atribuições, metodologia,

Com?

X

P

J. Ber.

Ukudum (y



cronograma e estrutura dos trabalhos. Em 12 de novembro de 2012, a comissão organizou o 1º Fórum de Debates sobre Mobilidade Urbana, com a comunidade interna e externa da UFSC, ocasião em que foram apresentados trabalhos regionais e locais de mobilidade pelos convidados Jorge Rebollo, da Secretaria de Estado do Planejamento, Marcelo Roberto da Silva, Secretário Municipal de Transportes, Mobilidade e Terminais da Prefeitura Municipal de Florianópolis (Gestão 2008/2012) e Prof.<sup>a</sup> Lenise Grando Goldner, do Departamento de Engenharia Civil da UFSC.

Em março de 2013, a criação da CETMU foi homologada através da Portaria nº 369/2013/GR de 13 de março de 2013, quando ocorreu a primeira reunião oficial dos membros.

Na segunda reunião da comissão, em 17 de abril de 2013 (conforme Ata nº 2), foi apresentada a proposta de programa de trabalho, que foi discutida e, após a proposição de algumas alterações, o programa foi aprovado pela CETMU. O texto do programa de trabalho pode ser encontrado nos anexos sob o título "CETMU – UFSC – Proposta Básica de Compromisso para Início dos Trabalhos do Comitê de Estudos de Transportes e Mobilidade Urbana da UFSC e Bacia do Itacorubi".

Na reunião do dia 23 de abril de 2013 (conforme Ata nº 3), realizou-se a reformulação do Programa de Trabalho para adequação às atividades já desenvolvidas pela comissão.

Dando sequência aos trabalhos, em 7 de maio de 2013 (conforme Ata nº 4), acordou-se que os membros que estavam comparecendo com frequência em representação aos seus titulares (nomeados na Portaria nº 369/2013/GR, de 13 de março de 2013) deveriam encaminhar ofício ao Gabinete da Reitoria indicando seus nomes como representantes suplentes de sua instituição junto à Comissão, a fim de oficializar a sua participação (em anexo, os ofícios com as indicações).

Na reunião seguinte, em 17 de maio de 2013 (conforme Ata nº 5), o Senhor Lírio Legnani, representante do Município, apresentou dois possíveis binários e pequenas intervenções na infraestrutura da região da Bacia do Itacorubi. Lírio mostrou uma planta da região da Bacia do Itacorubi, compreendendo os acessos aos bairros Pantanal, Carvoeira e Saco dos Limões. Deu destaque a pequenas incisões na infraestrutura da região, as quais trariam um benefício imediato, em curto prazo, para a população que utiliza diariamente essas vias para chegar a seus locais de trabalho, estudo, ao comércio, entre outros lugares. Além disso, enfatizou-se o baixo custo dessas pequenas intervenções em comparação a outros projetos viários, melhorando a mobilidade urbana da Bacia do Itacorubi. Lírio também apresentou dados sobre o trânsito da bacia, como o de que, na saída da Carvoeira, em horário de pico, apenas quatrocentos automóveis deixam o local por hora, podendo-se dobrar essa capacidade da via colocando-se um semáforo na saída desse bairro. Na saída do Pantanal (proximidade do Armazém Vieira), o número de automóveis que deixam o local chega a 1.100 por hora, podendo-se também aumentar a capacidade de escoamento da via com pequenas intervenções. Em seguida, Manoel Arriaga apresentou a proposta dos binários nas ruas Capitão Romualdo de Barros e Deputado



Antônio Edu Vieira, mostrando uma possível solução para os problemas de mobilidade da Bacia do Itacorubi.

No encontro do dia 21 de maio de 2013 (conforme Ata nº 6), a comissão definiu, com o intuito de facilitar a avaliação das propostas, que a obra deveria ser dividida em três etapas: 1) Armazém Vieira, 2) Pantanal; e 3) UFSC.

No dia 28 de maio de 2013, das 14h às 18h, a comissão realizou reunião aberta à comunidade para apresentação dos projetos elaborados a partir dos estudos sobre a cessão de faixa de terra do campus universitário para alargamento da Rua Deputado Antônio Edu Vieira.

Em junho (conforme Ata nº 7), a comissão deliberou que deveriam ser estudados os seguintes dados para dar continuidade aos trabalhos da CETMU: avaliação da dimensão da obra da área cedida; avaliação da priorização do transporte público (participação da Secretaria Municipal de Transportes e Terminais – PMF); avaliação conceitual do binário; levantamento do Plano Diretor. Desse modo, foram agendadas reuniões técnicas com o intuito de sistematizar os dados coletados.

Prosseguindo com os trabalhos, no dia 19 de junho (conforme Ata nº 8), realizaram-se apresentações trazendo os dados diários do volume de tráfego no entorno da UFSC e da Bacia do Itacorubi. Carlos Roberto Vieira apresentou os dados de origem e destino dos servidores da UFSC, tempo de condução, local de alimentação, entre outros. Em seguida, o bolsista Eduardo apresentou uma amostragem da professora Lenise Grando relativa ao tráfego de veículos no entorno da UFSC.

No dia 21 de junho de 2013, a CETMU realizou a segunda sessão pública para apresentação e debate de projetos.

Na sequencia, na reunião ordinária realizada no dia 26 de junho de 2013 (conforme Ata nº 9), foram definidos sete pontos de consenso, fruto das discussões da Comissão: 1) há a necessidade de melhoria da mobilidade propiciada pela Rua Deputado Antônio Edu Vieira através da ampliação da faixa, contemplando todo o trecho compreendido ente o trevo do restaurante Dona Benta e o Armazém Vieira; 2) a Comissão deve encaminhar orientação à UFSC do reconhecimento dessa necessidade, e a instituição deve se colocar de maneira proativa em relação à ampliação da Rua Deputado Antônio Edu Viera, inclusive com a cessão de parte de seu terreno; 3) o projeto de ampliação da referida rua deve atender prioritariamente aos modais não motorizados, com a construção de ciclovias ao longo de todo o trecho e de calçadas que respeitem os princípios da "caminhabilidade" e da acessibilidade, e ao transporte coletivo, com a previsão de calhas exclusivas para esse modal; 4) devem-se prever todas as medidas para amenizar os problemas que a ampliação da via possa trazer em termos de segregação entre os dois lados da via e de conflitos entre o tráfego de automóveis/ônibus e ciclistas/pedestres; 5) os conflitos entre o uso educacional da UFSC e o aumento do tráfego da rua podem ser mitigados através de medidas técnicas adequadas; 6) todas as propostas técnicas deverão observar as

D A Color

1

J. A Whider OBC



condicionantes ambientais; 7) o processo de cessão do patrimônio da UFSC deverá estar condicionado às questões legais, tanto do ponto de vista interno quanto externo à instituição. Além disso, naquela reunião, a Comissão também aprovou que, em relação à metodologia, seria realizado um trabalho comparativo das pranchas, por etapas.

Na reunião seguinte, realizada no dia 3 julho de 2013 (conforme Ata nº 10), deliberou-se que os projetos apresentados durante as reuniões seriam divididos em três etapas a serem analisadas: 1 – Restaurante Dona Benta; 2 – Entrada da Reitoria da UFSC até a praça; e 3 – Rótula da Eletrosul. Em cada trecho, seriam analisados e elencados os pontos fortes e fracos de cada projeto com o intuito de formular uma única proposta com os pontos comuns dos dois projetos. Nessa mesma data, iniciou-se a análise do projeto do Município referente ao trecho do restaurante Dona Benta, e verificaram-se como pontos fortes desse projeto: faixa exclusiva para ônibus, recuo para ônibus e ilhas que dão um caráter mais urbanístico e paisagístico. Em relação aos pontos fracos, citaram-se naquela reunião: corredor exclusivo, poluição sonora, não dialogar com a expansão do uso e solo do entorno, indefinição de semáforo, entre outros. Nessa data, também foi apresentado o Projeto GEMURB pelo Sr. Manoel Arriaga, do trecho Dona Benta. Pontos fortes citados: integração das ciclovias, ganho da urbanidade, rebaixamento com o intuito de resgatar o tecido urbano, requalificação paisagística da área, entre outros. Pontos fracos: potencial de incentivar o tráfego de passagem, prioridade aos pedestres e ciclistas não suprida, recursos do Município escassos para a elaboração da obra, entre outros.

Em continuidade aos trabalhos, no dia 5 de julho (conforme Ata nº 11), realizou-se a avaliação dos projetos do Município e do Projeto do GEMURB referentes ao trecho da entrada da Reitoria da UFSC até a praça da Eletrosul. Em relação ao Projeto do Município, percebeu-se que o transporte coletivo foi um ponto forte relatado por todos os membros da comissão. Em relação aos pontos fracos, foram citados: projeto não conclusivo, existência de terrenos residuais, prédios colados à via, entre outros. Com referência ao Projeto do GEMURB, em relação aos pontos fortes, foram citados: reaproveitamento da área, eliminação de semáforo, segregação entre tráfego de passagem e tráfego local. Os Srs. Lino e Hélio comentaram que a construção de uma praça seria o grande ponto positivo. Em relação aos pontos fracos, o Prof. Werner criticou a insistência da implantação do VLT como opção de modal. O Sr. Lino relatou que seria necessário realizar um estudo de origem e destino, trabalhando com os modais. O Prof. Elson mencionou que não estavam muito claras as transições do tráfego lento e do tráfego rápido.

Em seguida, na reunião do dia 10 de julho (conforme Ata nº 12), foi realizada a apresentação do projeto do Município em relação ao trecho 3 – Rótula da Eletrosul. Entre os pontos fortes, a maioria dos membros mencionou o transporte coletivo e a ciclovia. Entre os pontos fracos, foram citados: semáforo, cruzamentos, ruptura do tecido urbano, valorização fundiária, entre outros. Quanto ao projeto

<del>\_</del>

Wholen coop.

N FIA 25 TO PO

GEMURB, em relação ao mesmo trecho, foram citados com mais frequência, como pontos fracos, o binário e a passarela. Dos pontos fortes, mencionou-se que o projeto era menos impactante do ponto de vista social e que seria mais simples de atravessar as vias.

Durante a reunião do dia 17 de julho de 2013 (conforme Ata nº 14), foram apresentados à comissão dois moradores da comunidade do Pantanal, Jair e Marly, que participariam das reuniões a partir daquela data para exporem suas ideias em representação à comunidade. Durante a reunião, os moradores se manifestaram contrários à duplicação em virtude de dois entraves: pouco tempo para se manifestarem em relação à aprovação do projeto e a imposição, segundo o Decreto nº 088, de uma pista de trinta metros, o que implicaria a desapropriação de terrenos da comunidade do Pantanal. Nessa mesma reunião, o Prof. Werner apresentou à comissão o simulador de tráfego elaborado pelo mestre em Arquitetura, Eduardo Muller. A ferramenta permite simular um traçado viário alternativo e gerar dados de tráfego, tais como emissão de CO², distância total viajada em quilômetros, entre outros. Lírio iniciou a apresentação do projeto da Prefeitura no trecho da Eletrosul até o Armazém Vieira.

Na reunião do dia 19 de julho de 2013 (conforme Ata nº 15), foi explanado o projeto do GEMURB que contempla o trecho da Eletrosul até o Armazém Vieira, pelo Sr. Manoel Arriaga bem como debatidos os pontos fortes e fracos da proposta do IPUF apresentada pelo Sr. Lírio Legnani na reunião do dia 17 de julho de 2013. Durante a reunião, Manoel Arriaga afirmou ter trazido uma nova proposta, levando em consideração, principalmente, a dificuldade de travessia de pedestres e deficientes físicos na rótula da Eletrosul, levantada na reunião anterior. A proposta também considerou duas pistas de automóveis no sentido Armazém Vieira – UFSC. Ainda na reunião do dia 19 de julho, Sr. Jair disse que a posição da comunidade não chegaria aos trinta metros, mas sim a vinte metros.

Na reunião realizada no dia 26 de julho de 2013 (conforme Ata nº 16), Sr. Lírio apresentou uma proposta de entrincheiramento feita pela Prefeitura em 1999. O Sr. Lino também apresentou as alternativas ao projeto do GEMURB, sendo uma entrincheirada. O Sr. Manoel ratificou as sugestões apresentadas pelo Sr. Lino. O Município propôs a construção do túnel separando o trânsito local do trânsito de passagem, a qual agradou os membros da comissão. O Sr. Manoel resgatou alguns aspectos que já haviam sido discutidos, como a largura da via, a duplicação e o rebaixamento. Salientou que nenhuma das propostas resolveria o problema do tráfego de passagem. Segundo ele, a única opção que resolveria o problema seria abrir o túnel do maciço. O Prof. Werner defendeu os vinte metros em cima considerando o tráfego de passagem por baixo. O Sr. Carlos Roberto Vieira salientou que as soluções precisavam admitir a redução do fluxo de veículos e que as soluções de entrincheiramento trariam mais tranquilidade à comunidade.



FI. 226.6. TO

Na reunião do dia 2 de agosto de 2013 (conforme Ata nº 17), estabeleceu-se um consenso entre a comunidade, a Prefeitura e a Universidade de que as obras deveriam ser iniciadas pelo trecho do Armazém Vieira.

Na Ata nº 18, de 7 de agosto de 2013, o Município informou que o prazo limite para a assinatura de contrato de financiamento com a Caixa Econômica Federal era o dia vinte e um de outubro de 2013, portanto a Prefeitura entregaria o projeto final à construtora no dia trinta de setembro de 2013 e posteriormente o encaminharia à Caixa para aprovação do financiamento. Nessa reunião, Lírio, representante do Município, apresentou proposta de entrincheiramento do trecho da Eletrosul até a Rua Pedro Vieira Vidal. Lírio também explicou que a obra seria realizada em etapas, conforme o recurso disponibilizado. Na reunião, também foi debatido sobre a implantação do corredor de ônibus e Lírio opinou que, em termos de segurança ao usuário, a melhor opção seria o corredor de ônibus na lateral. Apesar da apresentação de proposta entrincheirada no trecho da Eletrosul até a Rua Pedro Vieira Vidal, que agradaria a maioria dos membros da comissão, Lírio, representante do Município, esclareceu, nessa reunião, que não se executaria o projeto inteiro naquele momento, pois os recursos do Município permitiam a execução do projeto com a duplicação apenas da superfície e não do entrincheiramento. Jair, da comunidade, manifestou que, em assembleia na comunidade do Pantanal, fícou claro que o pedido da comunidade seria a cessão de até vinte metros daquele trecho.

No dia 9 de agosto de 2013 (conforme Ata nº 19), foi apresentada continuação da proposta do Município referente ao trecho da Eletrosul até a Rua Pedro Vieira Vidal. Nesse dia, Manoel também realizou apresentação de corte referente ao mesmo trecho. Jair, morador da comunidade, mencionou que era possível resolver o problema com a cessão de no máximo vinte e três metros naquele trecho.

Na reunião do dia 14 de agosto de 2013 (conforme Ata nº 20), o Sr. Lírio esclareceu que não haveria recursos para a execução do projeto com o entrincheiramento (conforme propostas discutidas anteriormente), de modo que se realizaria apenas a duplicação da parte superficial. Ainda nessa reunião, ficou definido que a melhor opção para a via seria a implantação do corredor de ônibus nas laterais. Ainda, o Sr. Lírio opinou que o corredor pela lateral seria mais seguro e coerente. O Sr. Manoel esclareceu que, em seu projeto, no trecho da Universidade havia a necessidade de um corredor de ônibus central. Na sequência, o Sr. Lírio iniciou a sua apresentação do trecho da Eletrosul até a Rua Pedro Vidal Vieira (seiscentos metros). Explicou que seria implantada uma faixa preferencial de ônibus à direita. O Sr. Carlos Roberto perguntou ao Sr. Manoel se haveria a possibilidade de alterar o seu projeto (apresentado na reunião anterior) para também implantar o corredor de ônibus nas laterais. O Sr. Manoel explicou que no trecho do Pantanal o corredor já estava na lateral e que o problema maior seria na chegada do restaurante Dona Benta, já que não havia muita área para abrir espaço nas laterais. Ainda assim, o Sr. Manoel disse que era possível e se propôs a estudar esse trecho. Na

B

A.

Tur,

V.

BRuden /



sequência da apresentação do Sr. Lírio, o Sr. Manoel questionou se as faixas apresentadas no desenho (duas em cada sentido) seriam compartilhadas entre automóvel e ônibus, ao que o Sr. Lírio respondeu que uma faixa seria preferencial para ônibus, mas compartilhada para acesso às ruas.

Em relação ao mesmo assunto, o Sr. Carlos Alberto Riderer informou que a faixa preferencial era a solução original para a duplicação da Rua Deputado Antônio Edu Vieira, porém com essa solução não haveria a possibilidade de utilizar o recurso de R\$ 80 milhões, que estaria destinado exclusivamente ao anel viário para o transporte coletivo. Ainda explicou que era o Ministério das Cidades que decidiria essa questão. Resumiu que, nesse sentido, se existissem somente duas faixas, seria quase certo que o Ministério das Cidades não aceitaria a proposta, já que não contemplaria corredor exclusivo de ônibus. Em seguida, o Sr. Hélio propôs que o GEMURB e a PFM elaborassem uma proposta em conjunto e a apresentassem na reunião seguinte. O Sr. Jair respondeu comentando que a comunidade estava sendo pouco ouvida para que se encontrasse um interesse comum. Relatou que dos trinta metros para vinte e oito metros e meio cedeu-se apenas um metro e meio. Disse que ele já havia sugerido um quadro que chegaria aos vinte e três metros, porém expressou que ainda não parecia haver um consenso quanto a essa questão. Continuando o mesmo assunto, o Prof. Fernando comentou que o trecho de seiscentos metros, que seria a questão crucial, não poderia ser levado como modelo para a obra inteira. O Sr. Lírio respondeu que reduzir mais de vinte e oito metros prejudicaria a obra. Explicou que para se chegar aos vinte e cinco metros o ponto de ônibus ficaria em cima do passeio, a calçada seria de dois metros e meio, o canteiro seria de dois metros, não haveria possibilidade de virada à esquerda e também haveria supressão de carga e descarga. Ainda com essas modificações, não chegariam aos vinte e três metros. A Sra. Denise se manifestou para falar que a sua condução se restringia ao transporte coletivo ou a pé, por isso pediu que fosse levado em consideração o mínimo de bem-estar ao caminhar na proposta, priorizando-se boas calçadas, por exemplo. O Prof. Lino disse que havia a possibilidade de encolher mais a via, entretanto a PMF teria que se responsabilizar pelas consequências futuras. Acresceu que essa questão deveria ser deliberada na comunidade, que poderia elencar a sua proposta de preferência, porém se responsabilizando pelas consequências futuras. A Sra. Marly complementou que não havia a possibilidade de descartar a comunidade que vivia há anos naquele bairro, por isso insistiu na proposta dos vinte e três metros, contemplando calçadas de dois metros e meio a três metros, canteiro central de dois metros e meio e pistas prioritárias de ônibus. Em seguida, o Sr. Manoel quis explicar que o GEMURB reformulou a sua proposta, abrindo mão do binário, em função de outras reinvindicações da própria comunidade. Disse que, se fosse possível aprovar o binário, conseguiriam algo bem melhor em relação à qualidade de vida das pessoas. Na sequência, o Sr. Lírio explicou que a PMF era responsável pela segurança da cidade



Colin

A

Allkider



inteira e que, por isso, não poderia dar uma solução que não contemplasse todos os itens de segurança.

Na reunião do dia 16 de agosto de 2013 (conforme Ata nº 21), o Sr. Lírio apresentou proposta de novo perfil traçado para o trecho da Rua Pedro Vieira Vidal até a Eletrosul. O perfil apresentado contemplava 30 metros de alargamento. Explicou que no projeto original havia duas faixas por automóvel e por sentido e uma faixa para ônibus por sentido. Já o perfil apresentado naquela reunião estava formado da seguinte maneira: uma faixa para automóvel e uma faixa para ônibus por sentido, mantendo-se o canteiro entre a ciclovia e a faixa de ônibus, o que permitia mais urbanização e mais segurança. Disse, ainda, que a frente dos pontos de ônibus eram locais possíveis para embarque e desembarque para o atendimento do comércio local. O Sr. Lírio afirmou que aquele era um perfil de trinta metros e comentou que aquele era o perfil desejável. Reduzindo-o para 28,5 metros, o canteiro central de quatro metros seria reduzido para dois metros, ainda possibilitando os retornos à esquerda. Explicou, finalmente, que em um perfil abaixo de 28,5 metros os retornos e acessos ficariam prejudicados. O Sr. Carlos Roberto havia entendido que naquela reunião seriam apresentados os perfis de trinta, vinte e oito e vinte e três metros, e o Sr. Lírio respondeu que não havia tido tempo para elaborar o perfil de vinte e oito metros. Na mesma reunião, Manoel também apresentou um perfil de 28,5 metros do trecho. O Sr. Carlos Roberto perguntou se o estacionamento poderia ser suprimido, contando que já foi discutido que o estacionamento poderia ser utilizado nos terrenos privados. O Sr. Manoel explicou que a caixa da rua seria de 28,5 metros, sendo que existiam dois metros de cada lado que não pertenciam à duplicação da rua, ou seja, que estariam em terreno privado. Ainda havia a possibilidade de reduzir um metro daquele perfil apresentado, ao suprimir meio metro de calçada de cada lado, totalizando assim 27,5 metros de largura. Ato contínuo, o Sr. Jair mais uma vez mencionou que nenhum dos projetos levava em consideração o teto acordado na comunidade de 23,5 metros, ao que o Sr. Manoel explicou que, em seu ponto de vista, não saberia como desenvolver um perfil de 23,5 metros. O Sr. Lírio disse que o projeto até poderia chegar aos vinte e três metros, mas que a PMF não ficaria responsável pela segurança.

Na reunião do dia 28 de agosto, Ata nº 22, foi apresentado o estudo do Prof. Fernando Barth relativo ao trecho da Eletrosul até a Rua Pedro Vieira Vidal. O Prof. Barth explicou que o projeto precisou ser desenhado quadra a quadra, já que cada trecho teria as suas especificações. Disse que seu estudo pretendia ouvir a comunidade e traduzir suas necessidade e especificidades. Explicou que a comunidade insistia nos 23,5 metros, retomando os 24 metros que haviam sido consensuais em 2001, entretanto a PMF firmou 30 metros naquela época, "à revelia do desejo popular". Também efetuou alguns cálculos e informou que o bairro contribuiu, por meio de impostos, com cerca de dois milhões de reais por ano, de modo que somente o bairro já havia arrecadado em torno de vinte milhões

W

atus .

A

Made Consus.

FI 229 ... N. P. ... N. P.

de reais em dez anos. Disse que ainda acreditava na execução do entrincheiramento, pois essa seria a solução técnica mais viável. Ao mostrar o desenho, explicou que a faixa desde a Servidão Coríntians até o posto BR deveria ser reduzida aos vinte e três metros de modo a manter as funções econômicas e sociais do bairro. Explicou que da rótula da Eletrosul até a Servidão Coríntians poderiam existir as três vias. Além disso, havia consenso na comunidade de que a obra fosse iniciada pelo Armazém Vieira. Também comentou que a Rua Pedro Vieira Vidal poderia ser conectada à Rua das Acácias com o intuito de facilitar a vida da comunidade durante as obras. Prof. Barth esclareceu as metragens: calçadas de 2,5 metros, ciclovias de 2,5 metros, duas pistas de 3,5 metros em cada sentido e um canteiro central de 2 metros, totalizando 23,5 metros. Também esclareceu que no trecho mostrado não haveria estacionamento público, somente em áreas privadas. Na mesma reunião o Sr. Manoel apresentou uma proposta com o desenho reformulado e mostrou um corte de 25,5 metros, no qual o transporte público exclusivo de ônibus seria implantado na área central. Esse conceito (transporte público na área central), segundo ele, possibilitava que nas vias laterais houvesse trânsito livre, já que os carros ficariam livres para executar os acessos a outras ruas à direita. Seriam três metros de canteiro central, onde ficariam as estruturas dos pontos de ônibus, plantando-se árvores nos espaços livres. Em um sentido da via haveria calçada de 2,5 metros e ciclovia, e no outro sentido a calçada ficaria em 3,5 metros. Manoel esclareceu que seria possível esse corte se existisse um recuo de 5 metros para estacionamentos. A Sra. Albertina informou e convidou os membros da comissão para assembleia geral que seria realizada no CCPAN, no dia três de setembro de 2013, às dezenove horas, com o objetivo de definir as diretrizes da comunidade em relação à duplicação da Rua Deputado Antônio Edu Vieira.

Na reunião do dia 6 de setembro de 2013 (conforme Ata nº 23), foram consensuado os seguintes pontos relativos ao projeto e à sua execução: os projetos deverão ser elaborados de forma completa considerando toda a extensão da via; os projetos serão definitivos, independentemente da existência de recursos financeiros para toda a obra; a execução da obra poderá se adaptar aos recursos disponíveis (execução por partes), respeitando o traçado e as demais características do projeto completo e definitivo; o projeto consensuado, adotado pelas partes como completo e definitivo, será divulgado a toda a sociedade. Em relação ao trecho que compreende o Posto BR-Pantanal (Rua Pedro Vieira Vidal) até o Armazém Vieira, foi definido que o traçado da via fosse o proposto pelo Município, estabelecendo um minissistema binário com mão de subida pelo Armazém Vieira e descida para o Saco dos Limões pelo terreno existente atrás dos edifícios habitacionais. No entanto, no cruzamento com a Rua João Motta Espezim, propôs-se (embora sem consenso) que se fizesse a ligação com a Beira-Mar Sul por viaduto e não pela superfície. Também ficou definido que, caso não houvesse recursos financeiros suficientes para a execução de todo o projeto definitivo e consensuado,

(I)

Folia &

1

A. CBC. College



a obra deveria ser iniciada pelo trecho do Armazém Vieira/Rua João Motta Espezim. Já em relação ao trecho da UFSC, foram apresentadas duas propostas: uma pelo Município e outra pelo GEMURB, sendo que ambos os projetos utilizavam a mesma área no trecho do campo de futebol, de modo que houve um consenso em relação ao traçado. Já no trecho da entrada da Reitoria até o restaurante Dona Benta, as propostas do Município e do GEMURB se diferenciavam, e não se obteve um consenso em relação ao projeto escolhido. No trecho da Eletrosul até a Rua Pedro Vieira Vidal não se chegou a um consenso na comissão. Após discussões, a comissão definiu que seriam mencionadas, no relatório final, as recomendações de cada parte constituinte, mesmo que fossem divergentes. Dessa forma, a maioria da comissão entendia que a largura deveria chegar aos vinte e cinco metros; a comunidade decidiu ceder vinte e três metros ou, no máximo, negociaria vinte e quatro metros; e o Município defendia o atendimento à lei, a qual previa um recuo de trinta metros naquele trecho.

Na última reunião da comissão, realizada dia 25 de setembro, conforme Ata nº 25, apresentouse a versão final do Relatório para apreciação dos membros. Após debates e sugestões de modificações, definiu-se que seriam realizados os ajustes e que o documento seria encaminhado novamente à comissão para apreciação final, e, na sequência seria encaminhado ao Conselho Universitário para apreciação.

W

The A for the contract to

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A comissão designada para discutir a solicitação do Município à UFSC de cessão de parte de seu terreno para a ampliação da Rua Deputado Antônio Edu Vieira buscou discutir amplamente a questão, considerando aspectos relacionados à mobilidade urbana (regional e local), às condições ambientais, à legislação urbana, à acessibilidade universal, às necessidade da mobilidade geral de Florianópolis, à condição peculiar da UFSC – que necessita de um ambiente propício à pesquisa e ao ensino –, às necessidades da comunidade do Bairro do Pantanal, entre outros.

A composição ampla da comissão contribuiu para sua representatividade e legitimidade, mas igualmente apresentou um ambiente de divergências, por vezes conflitantes.

Dessa forma, apresentamos, a seguir, três conjuntos de elementos discutidos na comissão, que indicam aqueles pontos que são consensuais (que objetivaram o entendimento comum dos três segmentos da comissão); aqueles que obtiveram acordo de dois segmentos da Comissão (que de certa forma colocam a UFSC, o Município e a comunidade numa mesma direção); aqueles pontos que, não obstante os argumentos e discussões ocorridas durante meses, não obtiveram entendimento e são passíveis de contestação por alguma das partes envolvidas. Todos esses pontos estão expostos na Seção 5 do presente Relatório e detalhadamente explanados nas atas das reuniões, encontradas no apêndice A.

### 6.1 Pontos de consenso sobre as características gerais da ampliação da via pública

- a) Busca da melhoria da qualidade de vida da população, por uma cidade mais humana, democrática, participativa e funcional, privilegiando o caráter social da construção da via em questão;
- b) Necessidade da melhoria da mobilidade propiciada pela Rua Dep. Antônio Edu Vieira através da ampliação da faixa de domínio da via em todo o trecho compreendido entre a interseção Av. Beira-mar e a Rua João Pio Duarte Silva (Trevo do Restaurante Dona Benta) e interseção entre a Dep. Antônio Edu Vieira e a Rua João Mota Espezim (Trevo Armazém Vieira). Isso poderá ser alcançado através da preservação e melhoria das relações sociais e culturais da população dos bairros da região da Bacia do Itacorubi;
- c) Seguindo o previsto na Lei nº 12.587/2012 (BRASIL, 2012), o projeto de ampliação da referida rua deve atender prioritariamente aos modais não motorizados, com a construção de ciclovias ao longo de todo o trecho e de calçadas que respeitem os princípios da caminhabilidade e da acessibilidade, e ao transporte coletivo, com a previsão de faixas

Color X of

H. A Ukudu Sto



exclusivas para esse modal em todo o trecho da rua, além de um adequado traçado e sinalização horizontal e vertical conforme normativo do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). Todos esses elementos devem visar à minimização dos conflitos entre veículos motorizados, não motorizados, pedestres e pessoas com deficiência. As prioridades deverão seguir a seguinte ordem:

- Calçadas com pavimentação de qualidade, seguras e confortáveis para todos os pedestres e pessoas com deficiência com 2,5 m em toda a extensão da intervenção;
- Faixas de Pedestres niveladas com a calçada em vários pontos da via, quando possível em frente às escolas, igrejas, pontos de ônibus, posto de saúde, centro comunitário, centro esportivo da UFSC, e dotadas de sinaleiras para pedestres, ciclistas e pessoas com deficiência, acionáveis manualmente ou por sensor de presença;
- Ciclovias interligadas e seguras com largura mínima de 2,5 m em toda extensão da intervenção;
- Transporte Público com intervalo regular, pontualidade, conservação, conforto, segurança, que seja barato e não poluente;
- Paisagismo, Mobiliário, Sinalização e Arborização em toda a via pública, definidos no projeto executivo e no edital de construção;
- Vias para Automóveis com sinalização adequada;
- d) Que a proposta técnica implantada observe as condicionantes ambientais, atendendo ao disposto na legislação pertinente, e submetendo seu projeto à aprovação dos órgãos competentes;
- e) O processo de cessão do patrimônio da UFSC deverá estar condicionado às questões legais tanto do ponto de vista interno quanto externo à instituição;
- f) Infraestrutura das Redes Elétricas e de Comunicações deverá proporcionar à via pública um visual mais harmonioso e seguro;
- g) Deverão ser atendidas todas as condições para a segurança viária dos pedestres, ciclistas e deficientes físicos conforme normativas e boas práticas da Engenharia de Tráfego;
- h) A ciclovia prevista para a ampliação da via deverá estar integrada ao projeto de ciclovia do entorno da UFSC;

yel

Whole by



- i) Devem ser previstas todas as medidas para mitigar os problemas que a ampliação da via possa trazer em termos de segregação entre os dois lados da via;
- j) Igualmente, os conflitos entre o uso educacional da UFSC e o aumento do tráfego da rua devem ser mitigados através de medidas técnicas que utilizem as boas práticas da engenharia e que sejam adotadas pelo Município durante a elaboração e execução do projeto;
- k) Quanto ao projeto e sua execução, entrou-se em acordo nas seguintes questões:
  - Os projetos deverão ser elaborados de forma completa considerando toda a extensão da via;
  - Os projetos serão definitivos, independentemente da existência de recursos financeiros para toda a obra;
  - O projeto consensuado, adotado pelas partes como completo e definitivo, será divulgado a toda sociedade;
  - A execução da obra poderá se adaptar aos recursos disponíveis (execução por partes),
     respeitando o traçado e as demais características do projeto completo e definitivo;
- I) Não transformar as vias em um corredor norte/sul; Estabeleceu-se que caso não houvesse recursos financeiros suficientes para a execução da implantação de todo o projeto definitivo e consensuado, a obra deveria ser iniciada pelo trecho da Rua João Motta Espezim até a Rua Pedro Vieira Vidal, havendo ainda o consenso de que o traçado da via seja o proposto pelo Município, estabelecendo um minissistema binário com mão de subida pelo Armazém Vieira e descida para o Saco dos Limões pelo terreno existente atrás dos edifícios habitacionais:

#### 6.2 Pontos de consenso parcial entre as partes

Para fins de análise e discussão, a Rua Dep. Antônio Edu Vieira foi dividida em três trechos:

## <u>Trecho 1: compreendido entre a Rua João Pio Duarte Silva (esquina Restaurante Dona Benta) e</u> <u>a Avenida César Seara (esquina com a Eletrosul)</u>

 a) Fica acordado que o projeto será completo e definitivo, conforme a Lei Complementar nº 088/2001, com rebaixamento da via, podendo ser executado por etapas, dependendo dos recursos disponíveis (consenso UFSC e comunidade);

Trecho 2: compreendido entre Avenida César Seara e as imediações da Rua Pedro Vieira Vidal

(Posto de Gasolina Petrobras)

up

J. Skudung



- a) No trecho 2, fica acordado que a rua deve seguir a topografia e passar pela superfície do terreno e deve preservar o conforto para os pedestres, inclusive pessoas com deficiência, ciclistas e transporte urbano (consenso UFSC e comunidade);
- A via será construída na superfície com quatro faixas em dois sentidos, sendo duas faixas para transporte público e duas faixas para transporte individual (consenso UFSC e comunidade);
- c) As calçadas terão 3,0 m (mínimo no trecho). A ciclovia terá 2,5 m (mínimo no trecho). As faixas de pedestres serão niveladas, quando possível, com a calçada em vários pontos, com sinaleira para pedestres, ciclistas e deficientes físicos (consenso UFSC e PMF).

# Trecho 3: compreendido entre as proximidades da Rua Pedro Vieira Vidal e a Rua João Mota Espezim (próximo ao Armazém Vieira)

a) Há consenso parcial sobre a construção de Viaduto sobre as ruas João Motta Espezim, Waldemar Vieira e Aderbal R. da Silva, de forma a reduzir o impacto da implantação da via na área livre pertencente à União, integrando-a ao terminal intermodal no aterro do Saco dos Limões (consenso UFSC e comunidade).

### 6.3 Pontos divergentes entre as partes

- a) Houve divergência no que diz respeito à largura da via no trecho 2: a maioria da comissão entende que a largura do trecho em questão poderia chegar a 25 m;
- b) Também no trecho 2, a comunidade do Pantanal pleiteia que a largura máxima da rua, incluindo calçadas, deve ser de no máximo 23 m, porém aceitou discutir até a largura de 24 metros. Os representantes do Município defenderam o previsto na Lei nº 088/2001, que menciona que a largura deve ser de 30 m. Os representantes da Universidade entenderam que a redução mínima para resguardar a qualidade da via seria de 25 m;
- c) Há divergência das larguras dos passeios (calçadas). Alguns representantes da UFSC defendem que a largura mínima deva ser de 3 metros em toda a extensão da Rua Deputado Antônio Edu Vieira. O município e a comunidade não se definiram;
- d) Há divergência igualmente no que diz respeito às etapas de execução da obra: a UFSC e a comunidade do Pantanal indicam a necessidade de que a obra seja feita em uma única etapa e que sejam buscados recursos federais para tal. O Município apresenta a execução vinculada ao limite orçamentário do Município e aos recursos já assegurados pelo Governo Federal;

e) Existe dissenso com os representantes do Município sobre a necessidade do Projeto Executivo Final, antes de ser licitado, ser aprovado pela UFSC e pela comunidade;

A so

J. Skuder (3)



- f) Há também dissenso com os representantes do Município quanto à obra ter acompanhamento técnico e financeiro (monitoramento e fiscalização) da comunidade da Bacia do Itacorubi através de comissão própria eleita em audiência pública, com previsão no edital de contratação;
- g) Também há dissenso sobre o compromisso do Município de desenvolver estudos do sistema viário no entorno do Campus Universitário num período não superior a um ano, para possibilitar que a Rua Delfino Conti seja fechada para tráfego de passagem, conforme proposto pelo Plano Diretor da UFSC:
- h) Há dissenso ainda com o Município sobre a necessidade de construção de uma passarela elevada para pedestres e ciclistas, na rótula da Eletrosul;
- i) O acesso à Eletrosul se dará pela Rua Dep. Antônio Edu Vieira e pela Av. Cesar Seara;
- j) Há indefinição das partes sobre a posição da via exclusiva para transporte coletivo entre a posição central da via em toda a extensão e a posição lateral.

Assim, em conclusão a este relatório e tendo em vista as definições, consensos e dissensos contidos neste relatório final, elaborado após seis meses de intensos debates, nos quais as partes puderam se manifestar claramente sobre todos os aspectos relativos à melhoria da mobilidade urbana dos bairros da Bacia do Itacorubi, especialmente no que concerne à ampliação da Rua Deputado Antônio Edu Vieira, os integrantes desta comissão (CETMU), posicionam-se de forma favorável à cessão do terreno da UFSC, desde que obedecidas as diretrizes apontadas nesse relatório e mantendo-se o diálogo para solucionar as questões ainda não consensuadas. Os membros da comissão ainda se colocam à disposição da Administração Central da UFSC, do egrégio Conselho Universitário e da comunidade da UFSC para oferecer a todos os esclarecimentos que forem necessários sobre as propostas apresentadas, no sentido de contribuir, da melhor maneira possível, para que a deliberação final sobre a cessão dos terrenos do *Campus* Universitário tenha o melhor desfecho para a sociedade florianopolitana.

Assim, em atenção aos objetivos e atribuições desta Comissão, solicitamos ao Conselho Universitário que, dada a complexidade das questões já observadas neste relatório, venha a considerar, em suas avaliações, tanto os aspectos de caráter técnico – expressos no relatório e nas propostas gráficas em anexo – como os aspectos de caráter legal, patrimonial e ainda os aspectos relativos às compensações prediais (patrimonial).

J. A Mknolun



#### REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 9050. Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro, 2004.

BRASIL. Congresso Nacional. Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras República. Disponível Brasília. 1981. Presidência da providências. <a href="http://www.planalto.gov.br/Ccivil\_03/Leis/L6938.htm">http://www.planalto.gov.br/Ccivil\_03/Leis/L6938.htm</a>. Acesso em: jun. 2013. . Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado Federal. Disponível em: <a href="http://www.planalto.gov.br/ccivil\_03/constituicao/constituicao.htm">http://www.planalto.gov.br/ccivil\_03/constituicao/constituicao.htm</a>. Acesso em: iun. 2013. . Congresso Nacional. Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000. Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida e dá outras providências. Presidência da República. Brasília, 2000. Disponível em: <a href="http://www.planalto.gov.br/ccivil\_03/leis/L10098.htm">http://www.planalto.gov.br/ccivil\_03/leis/L10098.htm</a>. Acesso em: jun. 2013. . Congresso Nacional. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. 2001. Disponível República. Brasília, Presidência <a href="http://www.planalto.gov.br/ccivil\_03/leis/leis\_2001/I10257.htm">http://www.planalto.gov.br/ccivil\_03/leis/leis\_2001/I10257.htm</a>. Acesso em: ago. 2013. . Decreto nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004. Regulamenta as Leis nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras Disponível Brasília, 2004. da República. providências. Presidência <a href="http://www010.dataprev.gov.br/sislex/paginas/23/2004/5296.htm">http://www010.dataprev.gov.br/sislex/paginas/23/2004/5296.htm</a>>. Acesso em: jun. 2013. . Congresso Nacional. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nº 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Presidência da República. Brasília, 2012. Disponível em: <a href="http://www.planalto.gov.br/ccivil\_03/\_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm">http://www.planalto.gov.br/ccivil\_03/\_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm</a>. Acesso em: jun. 2013. . Congresso Nacional. Lei nº 12.651, de 25 de maio de 2012. Dispõe sobre a proteção da vegetação nativa; altera as Leis nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, 9.393, de 19 de dezembro de 1996, e 11.428, de 22 de dezembro de 2006; revoga as Leis nº 4.771, de 15 de setembro de 1965, e 7.754, de 14 de abril de 1989, e a Medida Provisória nº 2.166-67, de 24 de agosto de 2001; e dá outras Disponível Brasília. 2012. República. providências. Presidência da <a href="http://www.planalto.gov.br/ccivil\_03/\_Ato2011-2014/2012/Lei/L12651.htm">http://www.planalto.gov.br/ccivil\_03/\_Ato2011-2014/2012/Lei/L12651.htm</a>. Acesso em: jul. 2013. CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE. Resolução CONAMA nº 1, de 23 de janeiro de 1986.

Bhedu

Disponível em: <a href="http://www.siam.mg.gov.br/sla/download.pdf?idNorma=8902">http://www.siam.mg.gov.br/sla/download.pdf?idNorma=8902</a>. Acesso em: jun. 2013.



Resolução nº 13, de 21 de janeiro de 2013. Fundação do Meio Ambiente, Florianópolis,

FUNDAÇÃO DO MEIO AMBIENTE. Instrução Normativa 63, de março de 2013. Empreendimentos Viários. Florianópolis, 2013.

GOLDNER, L. G.; BEPPLER, F.; PRIM, J.. Análise da mobilidade em um *campus* universitário. **Anais** do PLURIS, 2012.

LUZ, P. R.P. Um estudo de caso utilizando técnicas de preferência declarada para análise do fluxo e permanência de veículos em áreas delimitadas. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção). Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1997. 138 f.

PÉRA, T. G. et al. **Gestão da mobilidade do Campus "Luiz de Queiroz"**. Estágio Supervisionado em Economia, Administração e Sociologia I e II. Universidade de São Paulo. Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz, 2012. São Paulo. Disponível em: <a href="http://www.esalq.usp.br/noticia/pdf/001723-Gestao\_mobilidade\_ESALQ.pdf">http://www.esalq.usp.br/noticia/pdf/001723-Gestao\_mobilidade\_ESALQ.pdf</a>. Acesso em: ago. 2013.

SANTA CATARINA (Estado). Lei Complementar nº 001/97, de 18 de fevereiro de 2007. Dispõe sobre o zoneamento, o uso e ocupação do solo no distrito sede de Florianópolis e dá outras providências. Câmara Municipal de Florianópolis, Florianópolis, 1997.

. Lei Complementar nº 088/2011, de 24 de setembro de 2011. Altera sistema viário aprova	ado
pela Lei Complementar nº 001/97 no Pantanal e Saco dos Limões e dá outras providências. Di	ário
Oficial do Estado. Câmara Municipal de Florianópolis, 2001.	

Lei nº 13.000, de 18 de junho de 2004. Autoriza a doação de imóveis no Município de Florianópolis. Diário Oficial do Estado. Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina, Florianópolis, 2004.

Lei nº 15.168, de 11 de maio de 2010. Dispõe sobre a infraestrutura e equipamentos de segurança e acessibilidade para as formas de mobilidade não motorizadas e adota outras providências. Palácio Barriga Verde, Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina, Florianópolis, 2010.

Lei Promulgada nº 15.976, de 25 de janeiro de 2013. Dispõe sobre a reversão de imóvel no Município de Florianópolis, constante na Lei nº 13.000, de 2004. Palácio Barriga Verde, Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina, Florianópolis, 2013.

SOUZA, Eduardo Leite. Mobilidade e Espaços Públicos na Bacia do Itacorubi: Contribuições para um Plano Setorial de Mobilidade Urbana não motorizada. Trabalho de Conclusão de Curso – TCC, do Curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Tecnológico da Universidade Federal de Santa Catarina. 2013.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA. Comissão Permanente do Plano Diretor Físico da UFSC. Santa Catarina, 1998.

. Portaria nº 1415/GR/2010, de 10 de novembro de 2010. UFSC, 2010.

The Allegente

Dess.







Comitê para uso racional dos recursos. <b>Plano diretor participativo da UFSC</b> . UFSC, 2011. Disponível em: <a href="http://planodiretor.ufsc.br/files/2012/04/24.04.12-Leitura-Mobilidade.pdf">http://planodiretor.ufsc.br/files/2012/04/24.04.12-Leitura-Mobilidade.pdf</a> . Acesso em: ago. 2013.
Portaria nº 369/2013/GR, de 13 de março de 2013. UFSC, 2013.
Blog da Administração Central da UFSC. Sessão pública apresenta projeto de mobilidade no entorno da UFSC. Disponível em: <a href="http://blogdagestao.ufsc.br/2013/06/04/sessao-publica-apresenta-projeto-de-mobilidade-no-entorno-da-ufsc/#more-691">http://blogdagestao.ufsc.br/2013/06/04/sessao-publica-apresenta-projeto-de-mobilidade-no-entorno-da-ufsc/#more-691</a> . Acesso em: ago. 2013.
Blog da Administração Central da UFSC. Prefeitura Municipal apresenta projeto à Comissão de Mobilidade. Disponível em: <a href="http://blogdagestao.ufsc.br/2013/06/24/prefeitura-municipal-apresenta-projeto-a-comissao-de-mobilidade/">http://blogdagestao.ufsc.br/2013/06/24/prefeitura-municipal-apresenta-projeto-a-comissao-de-mobilidade/</a> . Acesso em: ago. 2013.

All.

Ohr

L

Cross.

E.M BRANCO

EM BRANCO



Albertina da Silva Souza
Carlos Alberto Riederer Carlo A. Rieden
Carlos Antônio Oliveira Vieira Calo Antonio O.V.
Carlos Roberto Vieira
Carolina Cannella Peña
Cláudia Beatriz C. de Siervi
Dalmo Vieira Filho
Denise Siqueira
Elson Manoel Pereira
Hélio Carvalho Filho Helio Carvalho Filho
Jerry Gildo da Conceição
João A. H. Amin Helou p/ Lath 2). Kyden
Jonathan Urbano de Moraes
Júlio Cesar Marcelino
Lino Fernando B. Peres
Lírio Legnani
Manoel Arriaga de C. A. Jr.
Múcio Althoff de Medeiros
Norton Makowiecky
Tarcísio Kemper
Valmir Humberto Piacentini
Werner Kraus Junio

Florianópolis, 12 de novembro de 2013.