



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA**  
**CONSELHO UNIVERISTÁRIO**

**Processo n.º** 23080.049997/2011-10

**Parecer n.º**

**Requerente:** Gabinete do Reitor / Prefeitura Municipal de Florianópolis

**Assunto:** Solicitação de cessão de área da UFSC para obras de infraestrutura viária na Rua Deputado Antônio Edu Vieira

Florianópolis, 05 de maio de 2014.

## **PARECER DE VISTA**

Sr.<sup>a</sup> Presidenta, Sras. e Srs. Conselheiros,

### **I – Das considerações iniciais**

1. Em 15 de abril de 2014, em sessão extraordinária desse Conselho, pedi vista do processo em tela, com o intuito elaborar um parecer alternativo, todavia, sem desprezar o precioso acúmulo daqueles pareceristas que me antecederam, a saber: Juarez Vieira do Nascimento, Sergio Luis Schlatter Júnior e Paulo Pinheiro Machado.

2. Trata a matéria de solicitação da Prefeitura Municipal de Florianópolis (PMF), aqui apresentada como **requerente**, à Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), de cessão de uma área do *Campus Reitor João David Ferreira Lima*, para obras de infraestrutura viária na Rua Deputado Antônio Edu Vieira, cidade de Florianópolis-SC.

3. Assim, o parecer de vista é guiado por três questões:

*i. A UFSC deve ou não deve ceder a referida área ao requerente?*

Se deve ceder,

*ii. Quais razões fundamentam o ato?*

*iii. Sob quais condições deve se dar o ato?*

### **II – Do histórico do processo e de sua estrutura lógica**

#### A comissão da portaria n.º 1415/GR/2010

4. Em 10 de novembro de 2010, pela portaria n.º 1415/GR/2010, o reitor Alvaro Toubes Prata, criou uma comissão mista formada pela UFSC, o **requerente** e o Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (IPUF), com a finalidade de (fls. 3):

(...) analisar e apresentar propostas com vistas à melhoria do sistema viário no entorno da UFSC, em especial o alargamento de parta da Rua Deputado Antônio Edu Vieira e a instalação de um sistema de escoamento binário para o fluxo de veículos.

5. A referida comissão foi presidida por João Carlos dos Santos Fagundes (professor do EEL/CTC<sup>1</sup>), e contava com mais 2 membros: Luiz Antônio Zenni (arquiteto, STAE<sup>2</sup> da UFSC) e Lenise Grando Goldner (professora do ECV/CTC<sup>3</sup>). Mais tarde, em 30 de novembro de 2011, através da portaria n.º 1361/2011, fora incluída Dora Maria Orth (professora do ECV/CTC).

6. Em 15 de dezembro de 2010, através do ofício 973/2010 - *GabSMO* da Secretaria Municipal de Obras (SMO), representado por Luiz Américo Medeiros e João Batista Nunes, o **requerente** encaminha à UFSC um projeto de engenharia das intervenções previstas na Edu Vieira, e também solicita à universidade a liberação de áreas necessárias à implantação das obras, nos seguintes termos (fls. 6, *grifos meus – H.R.*):

Trata-se de obra fundamental para o sistema viário do município, viabilizando a **conexão** adequada entre a **Beira Mar Norte** e **Beira Mar Sul**. Desta, forma solicitamos o máximo empenho da UFSC para agilizar o processo de liberação das referidas áreas.

7. Em 17 de março de 2011, a comissão criada pela portaria n.º 1415/GR/2010 publica seu relatório, com **parecer favorável** à cessão da área ao **requerente** condicionado ao atendimento de: (i) *pontos a esclarecer* e (ii) *solicitações* (fls. 8-19).

8. Sobre os *pontos a esclarecer*, destacou a comissão que (fls. 10-11):

- a) Sobre o **memorial descritivo e justificativo do projeto**: não foram apresentadas as justificativas das intervenções propostas no projeto, o que dificultou uma análise mais criteriosa.
- b) Sobre os **estudos**, não foram apresentados:
  - i. **Estudos de fluxo viário e de origem destino das viagens na região**, e nem justificativa da ausência desse tipo de informação.
  - ii. **Estudos de capacidade do sistema viário proposto e expectativa de esgotamento de sua capacidade (em anos)**, e nem justificativa da ausência desse tipo de informação.
  - iii. **Estudo da inserção desse 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.**
- c) Sobre o **projeto executivo completo** (relatório, plantas e perfis):
  - i. O **levantamento topográfico** apresentou divergências com área edificada no entorno da via.

<sup>1</sup> EEL/CTC: Departamento de Engenharia Elétrica – Centro Tecnológico.

<sup>2</sup> STAE: Servidor Técnico-Administrativo em Educação.

<sup>3</sup> ECV/CTC: Departamento de Engenharia Civil – Centro Tecnológico.

- ii. Os **movimentos de terra, taludes e/ou contenções** não foram apresentados em escala adequada para a identificação do impacto e das dimensões dos taludes na área da UFSC.
  - iii. A solução de **drenagem** conduzia as águas captadas para dentro do *campus*, sem previsão de adequação e/ou implantação de nova infraestrutura.
  - iv. Não foi apresentada solução de **pavimentação** para ciclovias e passeios.
  - v. Não foi apresentado **projeto de paisagismo**.
  - vi. Não foi apresentado **projeto de redução de ruído ou de barreiras acústicas**.
  - vii. Não foi apresentado **projeto de iluminação pública** e de adequação das redes de infraestrutura existentes.
  - viii. Não foi apresentado **projeto de ciclovias e passeios**.
  - ix. O **projeto de acessibilidade** apresentado era incompleto e em desacordo com a legislação e normas vigentes.
  - x. Não foram apresentadas soluções para o **trânsito e travessia segura de pedestres**.
  - xi. Não foram apresentadas **soluções para as interseções com a R. João Pio Duarte e a rótula da Trindade**.
- d) Não foi apresentado **licenciamento ambiental**.
  - e) Não foram apresentadas informações sobre **programação da obra, tempo estimado para a execução, segurança, necessidades de interrupção de fluxo e desvios**.
  - f) Não foi apresentada **proposta de melhoramento geométrico da interseção Av. Beira Mar Norte | Delfino Conti | João Pio Duarte**.

9. Sobre as *solicitações* por parte da comissão, são as seguintes (fls. 12-14, transcrito do original, omitidas as justificativas, *grifos meus – H.R.*):

- 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.

- e) Implantação de **ciclovias** 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.
- 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** em parte do trecho a ser duplicado. Propõem-se que para o trecho situado entre a rótula da Reitoria e a Eletrosul seja ampliada a largura do passeio previsto no projeto apresentado pela PMF, 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.

10. Do relatório supracitado, há de se destacar o acúmulo de debates públicos registrado. Há a menção de uma apresentação das atividades da referida comissão ao Conselho Universitário da UFSC (CUn) em 16 de dezembro de 2010, e uma Audiência Pública realizada 13 de dezembro daquele ano nas instalações do Conselho Comunitário do Pantanal. Sobre a Audiência, afirma-se (fls. 9-10, *grifos meus – H.R.*):

(...) Foi **expressa** pelos representantes do poder público municipal 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.

Com a realização da Audiência Pública foi possível perceber que a comunidade, em sua grande maioria, está preocupada com a busca de soluções para a circulação de veículos e pessoas em seus bairros, incluída a Rua Deputado Antônio Edu Vieira, foco principal da reunião. Entretanto, considera também a **necessidade de que o assunto não seja tratado de forma isolada**, por ter implicações mais amplas nas questões de mobilidade e de qualidade de vida, se fazendo necessário **considerar não apenas uma rua ou um bairro, mas igualmente o município e sua vizinhança**.

11. Em 18 de abril de 2011, através do ofício n.º 235/2011/GR, o reitor Alvaro Toubes Prata comunica o parecer favorável da comissão à cessão de área ao **requerente** nos seguintes termos (fls. 20, *grifos meus – H.R.*):

Conforme apresentado no referido documento, em um **primeiro momento** a Universidade manifesta-se **favoravelmente à cessão do terreno** solicitado para o alargamento da Rua Deputado Antônio Edu Vieira. A seguir, para que possamos avançar com os procedimentos internos na Instituição, **é necessário** ter da Prefeitura Municipal de Florianópolis a **concordância em atender às condicionantes** apresentadas no presente relatório.

12. Em 10 de junho de 2011, através do ofício n.º 387/SMO/2011, representado por Luiz Américo Medeiros e João Batista Nunes; o **requerente** manifesta-se sobre as exigências da UFSC (fls. 25-28).

13. No âmbito dos *pontos a esclarecer*, destacou o **requerente**:

- a) Sobre o **memorial descritivo e justificativo do projeto**: seguiu em anexo em meio magnético.
- b) Sobre os **estudos**:

- i. **De fluxo viário e de origem destino das viagens na região:** afirmou-se ter sido apresentado no ano de 2003, quando do projeto completo da duplicação. Mencionou-se ainda que “o estudo de origem e destino não fez parte do escopo deste projeto de engenharia viária e essa municipalidade não tem esse levantamento para toda a cidade”.
  - ii. **De capacidade do sistema viário proposto e expectativa de esgotamento de sua capacidade (em anos):** novamente é mencionado o projeto de 2003, afirmando-se que o sistema viário, “duplicação + binário”, é compatível à demanda da via. Nada mencionado sobre a expectativa de esgotamento de sua capacidade.
  - iii. **Da inserção desse 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:** cita-se a Lei Complementar (LC) n.º 088/2001, que define as características da Edu Vieira e altera o Plano Diretor vigente à época (LC n.º 001/1997). Portanto, por essa ótica, o projeto estaria incluído nas Diretrizes Viárias do Plano Diretor do município.
- c) Sobre o **projeto executivo completo** (relatório, plantas e perfis): foi entregue o Projeto Básico de engenharia. Mencionou-se que o projeto executivo “será elaborado quando da contratação da empresa que irá executar as obras”. Nada mencionado sobre os projetos apontados pela comissão.
  - d) Sobre o **licenciamento ambiental:** seguiu em anexo a cópia de duas certidões (fls. 29-31).
  - e) Sobre **programação da obra, tempo estimado para a execução, segurança, necessidades de interrupção de fluxo e desvios:** mencionou-se o prazo de 12 meses após a assinatura do contrato, com a possibilidade de adequações ao calendário acadêmico da UFSC. Nada mencionado sobre as questões de segurança, necessidade de interrupção de fluxo e desvios.
  - f) Sobre a **proposta de melhoramento geométrico da interseção Av. Beira Mar Norte | Delfino Conti | João Pio Duarte:** mencionou-se a existência de um projeto básico de melhoramento daquele entroncamento.

14. No âmbito das *solicitações*, destacou o **requerente:**

- a) **Limite de velocidade:** 40 km/h, sinalizado e fiscalizado com lombadas eletrônicas ao longo da via.

- b) **Sinalização horizontal e vertical da via:** será adequada, com equipamentos semafóricos para travessia de pedestres com temporizador e botoeira.
- c) **Fechamento da Delfino Conti:** citou-se o compromisso de se incluir a questão em estudos futuros. Sugeriu-se a criação de uma comissão UFSC e PMF para desenvolver uma proposta conjunta durante os próximos 2 anos.
- d) **Reformulação das alças de acesso à UFSC:** apenas naquelas que forem atingidas diretamente pelas obras (acessos à Reitoria e à Carvoeira).
- e) **Implantação de ciclovias:** prevista ciclovia em todo o trecho da duplicação (trecho UFSC). Para o trecho entre Eletrosul e Armazém Vieira, prevista ciclofaixa. Os demais trechos da universidade serão implantados em uma oportunidade futura. Solicitou-se à UFSC apresentar seus estudos de implantação de ciclovias internas para compatibilização com o sistema viário da PMF.
- f) **Esquadrias bloqueadoras de ruído:** nos recursos alocados para a obra, não foram previstos “investimentos para redução dos ruídos nos prédios da UFSC”. A implantação das barreiras acústicas deveriam ficar por conta da própria UFSC.
- g) **Execução de passeio ampliado:** contemplado no projeto passeios com largura de 2,5 metros.
- h) **Recuperação de estacionamentos:** fora mencionado o compromisso da municipalidade em recuperar as áreas de estacionamento diretamente atingidas pela obra de duplicação da via.
- i) **Reforma da Rua Maria Flora Pausenwang:** tema de projeto futuro. Solicitou-se à UFSC apresentar seus estudos referentes ao acesso do Hospital Universitário (HU) para compatibilização com o sistema viário da PMF.

#### Da primeira apreciação pelo CUn

15. Em 8 de dezembro de 2011, através da exposição de motivos n.º 26/2011/GR, a matéria é encaminhada ao CUn para apreciação e deliberação (fls. 57). Designa-se como relator do processo Juarez Vieira do Nascimento, à época diretor do Centro de Desportos (CDS), aqui apresentado como **primeiro relator**.

16. O parecer do **primeiro relator** destaca os apontamentos da comissão criada pela portaria n.º 1415/GR/2010, ressaltando a necessidade da criação de outra comissão mista para a implantação das alterações no projeto, melhorias do entorno da UFSC, elaboração de estudos sobre fluxos e viagens no município, entre outros elementos pendentes [8, 9]. Ao final, manifesta-se favorável à **cessão com encargos** do terreno ao requerente (fls. 77-87).

17. Em termos de acúmulo de debates públicos [10] o relator faz menção a um evento chamado “Pare não me atropеле!” (fls. 42-52, 83), com diversas contribuições.

18. Em sessão ordinária do CUn, no dia 28 de fevereiro de 2012, o conselheiro Sergio Luis Schlatter Júnior, à época representante discente, aqui apresentado como **primeiro relator de vista**, solicitou vista do processo (fls. 76).

19. O parecer do **primeiro relator de vista** (fls. 88-111) destaca mais acúmulos de debates públicos [10, 17], como a realização de um debate no dia 8 de março de 2012 no auditório do Centro de Filosofia e Ciências Humanas, além de anexar outros documentos ao seu parecer:

- a) **Parecer do Conselho Comunitário do Pantanal – CCPAN sobre a Duplicação da Rua Deputado Antônio Edu Vieira**, de 12 de março de 2012 (fls. 103-104);
- b) **A População da Bacia do Itacorubi**: documento produzido em 15 de dezembro de 2010 pelos moradores presentes na Audiência Pública de 13/12/2010 (fls. 106-111).

20. Nesse mesmo sentido, deve-se ainda mencionar a existência de outros documentos que foram anexados ao processo e que estão na sequência do **primeiro parecer de vista**, embora não sejam apresentados como anexos do referido parecer. São eles:

- a) **Carta do Departamento de Arquitetura e Urbanismo das UFSC aos conselheiros do CUn** (fls. 112), de 12 de março de 2012.
- b) **Carta da Sociedade aos conselheiros do CUn** (fls. 113-115), de 12 de março de 2012.
- c) Uma carta não intitulada (fls. 116-117), assinada pelo pós-graduando em Arquitetura e Urbanismo Anderson L. M. Izzi, sem data.

21. Sobre a posição do parecer em relação à cessão de terras, o **primeiro relator de vista** manifesta-se contrário à cessão do terreno ao **requerente**, encaminhamento que é referendado por maioria simples em 13 de março de 2012, quando o CUn debateu e aprovou o parecer de vista (fls. 118). Dos elementos que fundamentaram tal linha de raciocínio, eu destacaria três.

22. Primeiro, na 2.<sup>a</sup> página do parecer de vista (fls. 89), há a citação de um parecer da Comissão Permanente de Planejamento Físico (CPPF) que influenciou a LC n.º 088/2001 (*grifos meus – H.R.*):

O estudo desenvolvido pelo ETUSC<sup>4</sup>, correspondente ao trecho entre a rótula de acesso ao Córrego Grande e a rótula da Eletrosul, denominado trecho UFSC, teve como principais condicionantes: a expansão acadêmica e física da UFSC; a circulação local e regional de veículos; a humanização das condições físicas da universidade; o transporte coletivo em toda a região do bairro da Trindade; a circulação de pedestres e ciclistas nas imediações do campus e o impacto da implantação da avenida sobre a qualidade ambiental necessária ao ensino, à pesquisa e ao lazer.

Com base nestes condicionantes, a proposta apresentada adotou o partido de **implantar a avenida pelo subsolo dos terrenos correspondentes ao campus universitário**, liberando, assim, as vias atuais para circulação específica do tráfego local e melhorando a vida comercial e residencial dos bairros circunvizinhos... A análise do seu impacto urbanístico vem recebendo do Plano Diretor e da Administração da UFSC uma atenção especial para orientação dos projetos e decisões futuras.

23. Segundo, na 3.<sup>a</sup> página do parecer (fls. 90), a citação do documento **A População da Bacia do Itacorubi** (fls. 106-111) referente à avaliação da comunidade do Pantanal a partir da Audiência Pública de 13/12/2010 (*grifos meus – H.R.*):

---

<sup>4</sup> ETUSC: Escritório Técnico da UFSC.

## II. Avaliação da proposta da PMF

A maioria das manifestações foram claramente discordantes do projeto apresentado pela PMF, com as seguintes avaliações e questionamentos:

### Avaliação da proposta da PMF

- As intenções e propostas da PMF não atendem nem os interesses da comunidade e nem os da cidade em termos de sistema viário.
- Privilegia os automóveis sobre o transporte público, os pedestres e os ciclistas.
- A proposta negligencia os reais problemas da cidade ou da Bacia do Itacorubi, em termos sociais, urbanísticos ou ambientais.
- **Pretende criar um corredor de ligação** Continente/Norte da Ilha, com **tráfego de via expressa** passando pelo bairro do Pantanal.
- O projeto de duplicação da, Rua Dep. Antônio Edu Vieira elaborado pela PMF terá um impacto urbano negativo, que vai muito além da tentativa de solução dos problemas locais.
- Esta via expressa passará por uma região nodal central de toda a ilha e fará a conexão com todas as praias do norte da ilha e com toda a região leste (Lagoa da Conceição, Rio Vermelho, Rio Tavares), multiplicando o fluxo de veículos pela Bacia do Itacorubi,  **aumentando a velocidade de circulação**, reforçando a passagem de transporte de carga, aumentando a poluição, os problemas de saúde, a segurança de pedestres e ciclistas, dificultando a circulação local dos bairros, criando barreiras à integração social e espacial, incrementando a especulação imobiliária, expulsando moradores, destruindo ambientes.
- A universidade, enquanto instituição pública mantida pela sociedade presta contas à comunidade interna e externa sobre os estudos acadêmicos que desenvolve sobre a cidade, mas, por sua vez, também sofrerá grandes impactos nas suas atividades acadêmicas e integração urbana com a passagem desta via expressa.
- A cidade, os bairros vizinhos e os usuários do campus querem que a Universidade mantenha a comunidade informada e faça uma consulta comunitária sobre a cessão de áreas para as mudanças do sistema viário externo.
- A lógica do transporte individual motorizado, poluidor, do automóvel, precisa mudar. A população da cidade precisa ser ouvida.
- A "audiência pública" parece não respeitar as exigências legais de encaminhamento: falta de comunicação e convocação da população; **o projeto não possui estudos técnicos desenvolvidos**; não há recursos suficientes; não há estudo de impacto urbano e ambiental (EIA, RIMA); **abriu licitação sem a decisão da UFSC sobre a cessão das áreas**. Não há definição de contrapartida urbana da PMF; Não há compatibilidade com o PD Participativo;
- O estudo apresentado pela PMF se resume à "duplicação" do trecho que vai apenas do trevo da D. Benta até a Eletrosul, com argumento de que não há recursos para um projeto completo. No trecho correspondente ao Pantanal e Carvoeira, a prefeitura propõe apenas um sistema binário, com trajeto de uma mão [mão-única], subindo do Saco dos Limões até a Eletrosul, virando na rua Cesar Seara, e outra mão [mão-única], no sentido contrário, UFSC/Saco dos Limões, através da Carvoeira.
- Não foi apresentado qualquer projeto sobre a chamada "revitalização da Rua Dep. Antônio Edu Vieira", que nos permitisse fazer alguma avaliação. **Da mesma forma, nenhum estudo da chamada "revitalização" foi apresentado também para a Carvoeira e outros bairros que sofrerão os impactos da Duplicação**. O Vice-Prefeito, presente à reunião, apenas afirmou que isto seria feito, mas não apresentou o projeto como será esta "revitalização" e nem quando seria implantado.

24. Terceiro, na 5.<sup>a</sup> página do parecer, a citação de 3 pontos do **Parecer do Conselho Comunitário do Pantanal – CCPAN sobre a Duplicação da Rua Deputado Antônio Edu Vieira** (fls. 103-104, *grifos meus – H.R.*):

O Conselho Comunitário do Pantanal - CCPAN vem através desse parecer propor alguns tópicos a respeito do projeto de duplicação da Rua Deputado Antônio Edu Vieira e manifestar sua indignação a respeito deste projeto que não atendem, nem os interesses da comunidade e nem os da cidade em termos de mobilidade urbana e cidadania.

1. **Implantação de linhas de ônibus adequadas**, de modo a atender com conforto, qualidade e frequência, as necessidades dos usuários do bairro Pantanal e toda a comunidade vizinha (estudo de linhas circulares locais com diminuição da tarifa).
2. Elaboração de um projeto que contemple um local para **construção de um posto de saúde** decente no bairro Pantanal e assim melhor atender a demanda tanto de moradores fixos como de moradores flutuantes (alunos da UFSC), uma vez que todos têm direito a fazer uso do mesmo.
3. **A comunidade é contra a implantação do sistema binário**, pelo simples motivo de nunca ter sido apresentado um projeto de “revitalização da Rua Dep. Antônio Edu Vieira” o que não permite fazer qualquer avaliação. Da mesma forma, nenhum estudo da chamada “revitalização” foi apresentado também para a Carvoeira e outros bairros que sofrerão os impactos da duplicação. O Vice-Prefeito, presente à audiência pública do dia 13/12/2010, apenas afirmou que isto seria feito, mas não apresentou o projeto como será esta “revitalização” e nem quando seria implantado.

25. Em 20 de março de 2012, o **primeiro relator** e o **primeiro relator de vista** redigem um parecer conjunto, o qual reafirma a negação da cessão da área ao **requerente**, propondo um prazo de 6 meses para apresentação de uma nova proposta construída pela UFSC, PMF e Comunidade (fls. 119-120).

26. Após a divulgação desse resultado, surgiu na Assembleia Legislativa de Santa Catarina (ALESC) o Projeto de Lei (PL) n.º 120.8/2012, da autoria do deputado Marcos Vieira (fls. 143-144), o qual definiu a reversão de uma área de 20.000 m<sup>2</sup> de uma área que havia sido doada à UFSC pela lei n.º 13.000/2004. A reversão se daria para obras na Edu Vieira. Posteriormente o PL referido tornou-se a Lei Estadual n.º 15979/2013. Trata-se de um processo citado à título de informe, que prosseguirá em esferas como a Advocacia Geral da União, AGU, e o Ministério Público Federal, MPF (fls. 123-134, 136-149, 157-170, 176-177).

#### Da CETMU, da cisão e da segunda apreciação pelo CUn

27. A questão da comissão tripartite (UFSC, PFM e Comunidade) é retomada em sessão extraordinária no CUn em 23 de agosto de 2012, quando se indicam nomes para o estabelecimento da **Comissão de Estudo de Transportes e Mobilidade Urbana no Campus da Trindade e Bacia do Itacorubi – CETMU** (fls. 135).

28. Todavia, a CETMU passa a ser oficializada apenas em 13 de março de 2013, quando a reitora em exercício Lúcia Helena Martins Pacheco publica a portaria n.º 369/2013/GR, definindo à comissão as seguintes atribuições (fls. 171, *grifos meus – H.R.*):

Art. 2º 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* da

Trindade e da Bacia do Itacorubi, com base nos condicionantes socioespaciais e ambientais da cidade de Florianópolis e da 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 a 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 se 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.

*Parágrafo único.* À **Prefeitura Municipal de Florianópolis** caberá o desenvolvimento geral do **Projeto Básico de Mobilidade Urbana** e do Projeto Executivo da duplicação da Rua Deputado Antônio Edu Vieira.

29. Referente à composição da CETMU, destacam-se como:

- a) Representantes da UFSC: Carlos Antônio Oliveira Vieira (professor do GCN/CFH<sup>5</sup>, Chefe de Gabinete da Reitora), Carlos Roberto Vieira (geógrafo, STAE, pelo DPAAE<sup>6</sup>) e Carolina Canella Peña (engenheira, STAE, pelo DPAAE), Jonatan Urbano de Moraes (estudante, pelo DCE<sup>7</sup>), Manoel Arriaga de Castro Andrade Júnior (arquiteto, STAE, pelo GEMURB<sup>8</sup>), e os professores Elson Manoel Pereira (GCN/CFH) e Werner Kraus Junior (DAS/CTC).
- b) Representantes da Prefeitura Municipal de Florianópolis: Júlio César Marcelino (Procurador Geral do Município), Dalmo Vieira Filho (SMDU<sup>9</sup>), João Antônio Heinzen Amin Helou (Vice-Prefeito e Secretário de Obras) e Valmir Humberto Piacentini (SMTT<sup>10</sup>).
- c) Representantes das comunidades dos bairros: Lino Peres (Fórum da Cidade), Múcio Althoff de Medeiros e Tarcísio Kemper (ELETROSUL), Albertina da Silva de Souza (Centro Comunitário do Pantanal), Cláudia Beatriz Campanella de Siervi e Hélio Carvalho (pelo Fórum da Bacia do Itacorubi); Denise Siqueira (Florianópolis Acessível) e Jerry Gildo da Conceição (SINERGIA).

30. Em 12 de novembro de 2013, a CETMU publica seu relatório técnico, intitulado **Histórico, diretrizes, consensos e dissensos sobre a cessão de terreno da UFSC para ampliação da rua Deputado Antônio Edu Vieira** (fls. 186-459).

31. Em termos de acúmulo do debate público [10, 17, 19], foi relatado pela CETMU a realização de duas sessões públicas relacionadas às obras da Edu Vieira, uma em 28 de maio e outra em 21 de junho 2013, além de uma revisão dos debates entre o CCPAN e a PMF, desde os debates que antecederam LC n.º 088/2001 até a conclusão do referido relatório técnico (fls. 216-221). Também constam as atas de 25 reuniões da comissão tripartite. Vale destacar a citação do documento **A palavra do Pantanal**, aprovado na assembleia de 3 de setembro de 2013, onde há 5 pontos de convergência da comunidade sobre a obra (fls. 220-221, *grifos meus – H.R.*):

<sup>5</sup> GCN/CFH: Departamento de Geociências – Centro de Filosofia e Ciências Humanas.

<sup>6</sup> DPAAE: Departamento de Projetos de Arquitetura e Engenharia.

<sup>7</sup> DCE: Diretório Central dos Estudantes.

<sup>8</sup> GEMURB: Grupo de Estudos de Mobilidade Urbana.

<sup>9</sup> SMDU: Secretaria de Meio-Ambiente e Desenvolvimento Urbano.

<sup>10</sup> SMTT: Secretaria Municipal de Transportes, Mobilidade e Terminais.

- 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 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).

32. Em termos das conclusões do relatório, elas foram agregadas em 3 grandes grupos: *consensos gerais* entre as 3 partes, *consensos parciais* (entre 2 partes) e *dissensos* (passíveis de contestação por uma das partes).

33. Referente aos *consensos gerais* entre as partes (fls. 231-233, *grifos meus – H.R.*):

- 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** (...), 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 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 **sinalização 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 **ciclovias** prevista para a ampliação da via deverá estar **integrada ao projeto de ciclovias do entorno da UFSC**;
- 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**;
- l) 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.

34. Sobre os *consensos parciais*, o relatório os agrupa por trechos da via, a saber (fls. 233-234, *grifos meus – H.R.*):

**Trecho 1:** compreendido entre a Rua João Pio Duarte Silva (esquina Restaurante **Dona Benta**) e a Avenida César Seara (esquina com a **Eletrosul**)

- a) Fica acordado que o projeto será completo e definitivo, conforme a Lei Complementar n.º 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)

- 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**);
- b) 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**).

35. Referente aos *dissensos*, o relatório segue a mesma linha de raciocínio em 3 trechos da via (fls. 234-235, *grifos meus – H.R.*):

- 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 n.º 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**;
- 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**.

36. Em suas considerações finais, o relatório da CETMU posiciona-se favoravelmente à cessão do terreno da UFSC ao **requerente**, nos seguintes termos (fls. 235, *grifos meus – H.R.*):

(...) 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.

37. Ainda em relação aos *dissensos* na conclusão do referido relatório, há de se destacar que uma parte dos membros da comissão não assinou o mesmo (fls. 239). Posteriormente, foi aberto o processo n.º 23080.073479\2013-89, com um relatório alternativo ao da CETMU redigido por essa parte dissidente.

38. Em 20 de novembro de 2013, através do despacho n.º 1365/2013/GR, o processo é encaminhado ao CUn, instruído com o relatório da CETMU. Designa-se como relator o conselheiro Pinheiro Paulo Pinheiro Machado, aqui designado como **segundo relator**.

39. Simultaneamente aos trâmites do processo no CUn, em 12 de novembro de 2013, através do ofício n.º 8136/2013-GAB/AAH-DITC/PR/SC do MPF, a procuradora Analúcia Hartmann adverte sobre as características ambientais de parte da área onde está prevista a obra de duplicação (fls. 464), instruída pelo laudo técnico n.º 039/2012 do MPF (fls. 465). Há de se destacar do laudo a seguinte recomendação (*grifos meus – H.R.*):

Tendo em vista que a área degradada pela edificação das obras civis em comento situa-se em **área de preservação permanente**, sua **eventual compensação deve ser sobre área equivalente**, com vista a suprir a função ambiental perdida.

40. Simultaneamente aos trabalhos da CETMU e ao CUn, o **requerente** também realizou alguns encaminhamentos para agilizar o financiamento da referida obra, como o envio à Caixa Econômica Federal do projeto de duplicação da Edu Vieira dentro dos preceitos da LC n.º 88/2001, alegando os prazos para contratação de operação de crédito pelo “PAC-2 Pavimentação e Qualificação de Vias Urbanas – 2.ª etapa”, conforme comunicado no ofício n.º 669/SMO/13, de 4 de junho de 2013, assinado pelo secretário de obras João Amin (fls. 175). Vale aqui destacar do referido ofício (*grifos meus – H.R.*):

Destaco, porém, que na apresentação feita pelo GMURB na referida reunião do dia 28 de maio, ficou claro que o “**Bulevar Edu Vieira**” se enquadra nos limites da área prevista no projeto da Prefeitura, entregue no dia 25 de março através do ofício n.º 324/SMO/13, e na Lei Complementar n.º 088, **diferindo apenas na urbanização da área**, cujas melhorias, se implementadas, irão privilegiar os moradores do entorno e mais especialmente a própria UFSC.

Sendo assim, julgo oportuno que sejam iniciadas as tratativas para a delimitação da área a ser cedida para a referida obra, de forma a agilizar o processo para que, **ao término do prazo estabelecido na Portaria n.º 369/2013/GR, possa ser efetivada a cessão.**

41. Tal condicionante de prazos é reafirmada no ofício n.º 1104/2013/GAPRE, de 8 de outubro de 2013, assinado pelo prefeito Cesar Souza Junior e o secretário de municipal de obras João Amin (fls. 178-179). Destaco do referido ofício os seguintes termos (*grifos meus – H.R.*):

Magnífica Reitora,

1. Cumprimentando-a cordialmente, em continuidade às ações conjuntas referente à ampliação da Rua Deputado Antônio Edu Vieira, objeto da criação da Comissão acima referenciada, apresentamos as seguintes considerações:

(...)

1.3. O **projeto da ampliação** da via contempla calçadas, ciclovia e corredor de ônibus, de acordo com as **diretrizes da Política da Mobilidade Urbana**, instituída pela Lei N.º 12.587, de 03 de janeiro de 2012;

1.4. A Comissão constatou que o **projeto elaborado por esta Prefeitura** tem o traçado similar ao da proposta elaborada pelo GMURB, atingindo mesma área, e que **a nova pista** para ampliação da Rua **será construída rebaixada em relação à pista existente**;

1.5. Em reunião do dia 26 de junho de 2013 foi acordado e aprovado que a Comissão deveria encaminhar orientação no sentido do reconhecimento da necessidade de que a UFSC deveria se colocar na reunião do dia **06 de setembro de 2013**, quando foi deliberado que a **Comissão deveria emitir parecer favorável à cessão da área**;

1.6. O **corredor de ônibus** da Rua Deputado Antônio Edu Vieira é elemento fundamental do sistema Integrado de Mobilidade que **será implantado pelo Município**;

1.7. A **data limite** para formalização dos contratos de **operação de crédito** entre agente financeiro e a Prefeitura é 21 de outubro de 2013 (consta do calendário da Instrução Normativa N.º 15, de 18 de julho de 2013, válido para todos os municípios do país);

1.8. Para a formalização dos **contratos de operação de crédito** há necessidade dos **projetos** estarem **entregues e avaliados** pelo Agente Financeiro.

2. Face ao exposto, considerando que até a **presente data** a Comissão ainda **não finalizou** o “Relatório Conclusivo” e, para **evitar a inviabilização de recursos** do Governo Federal, já aprovados através do PAC-2, informamos que **foi encaminhado à Caixa Econômica Federal o projeto executivo** da obra de duplicação da Rua Antônio Edu Vieira

com corredor exclusivo para transporte, ciclovias e calçadas como foi apresentado à Comissão.

42. Acerca do relatório alternativo, anexado ao processo n.º 23080.073479\2013-89, manifesta-se que a UFSC não deve ceder o terreno ao **requerente** enquanto este não se comprometer a atender a um conjunto de requisitos sobre:

i. A manutenção da qualidade de vida no bairro:

- Não transformar a via numa continuidade da Beira Mar (alta velocidade).
- Aumentar a capacidade da via favorecendo única e exclusivamente o transporte público e o transporte não motorizado, com a criação de calçadas mais amplas, sem favorecer o transporte privado.
- O trânsito rápido poderá ser realizado em via rebaixada (entrincheiramento), preservando a via local na superfície para os usos da população do bairro.
- Criar uma nova área para o posto de saúde, posto policial, academia de saúde e um parque infantil.

ii. A ampliação da capacidade de fluxo da Rua Dep. Antônio Edu Vieira:

- Estabelecer largura máxima de 23 metros para a via.

iii. Os pontos críticos:

- Construir um viaduto na interseção da Edu Vieira com a João Motta Espezim (Armazém Vieira).
- Executar entrincheiramento na rótula UFSC | João Pio Duarte (Dona Benta), no sentido Beira Mar Norte.
- Realizar mudanças no sentido de tráfego e pequenas obras de alargamento no cruzamento das ruas Cap. Romualdo de Barros e João Motta Espezim (Carvoeira | Saco dos Limões).
- Criar passarela elevada para pedestres e ciclistas na rótula Edu Vieira | Av. Cesar Seara (Eletrosul).
- Alargamento, e futuramente construção de viaduto, da rótula Cap. Romualdo de Barros | Av. Cesar Seara (entrada Carvoeira UFSC).
- Projeto de uma “passagem de nível” entre a rua Maria Flora Pausewang e a av. Desembargador Vitor Lima.
- Alargamento da rua João Pio Duarte Silva, com implantação de ciclovia e a criação de calçadas com largura mínima de 3 metros.

- iv. As indenizações:
- Formar uma comissão entre PMF e comunidade que definirá a forma das indenizações das pessoas atingidas.
- v. O projeto final:
- Deve ser acompanhado em toda a sua execução pelas comunidades envolvidas antes da liberação das terras.
  - Deve ser completo e definitivo.
  - Deve conter, já na licitação, em toda extensão da via, os levantamentos topográficos, as soluções de drenagem de águas, dos aterros e cortes de terrenos, o detalhamento dos passeios, da ciclovia, o sistema de iluminação, o detalhamento do sistema subterrâneo de instalações elétricas e hidráulicas, o detalhamento paisagístico, o detalhamento das vias exclusivas para o transporte coletivo (VLT ou BRT), o detalhamento das paradas dos transportes coletivos e estacionamentos de serviços e de clientes para o comércio, o mobiliário urbano, os índices de ocupação dos terrenos, os afastamentos das edificações e os gabaritos máximos para cada trecho.
- vi. A execução da obra:
- Deverá ser executada em prazo mínimo, a fim de evitar transtornos.
  - Deverá ser executada completa e sem interrupção, começando do Armazém Vieira até chegar à Dona Benta.
  - Deverá ser proposto pela PMF um plano alternativo provisório de mobilidade da região, debatido com a comunidade.
- vii. A fiscalização:
- Constituir grupos da UFSC e da comunidade do Pantanal para o acompanhamento total da obra inclusive no processo de licitação.
  - Toda a programação da obra será estabelecida pela PMF e aprovada pela comunidade e pela UFSC, a partir de Audiências Públicas a serem realizadas previamente ao início das obras.

43. Ao fim do relatório, apresentam-se as conclusões e suas divergências com o relatório técnico da CETMU nos seguintes termos (grifos do original):

No entanto, a redação do relatório final apresentada, na ânsia de expor uma falsa homogeneidade de pensamentos, a bem da verdade, refletiu sim, as divergências expostas na Comissão com propostas e entendimentos contraditórios e isto fica bem claro em suas próprias conclusões, onde propõe que: **“os integrantes desta comissão (CETMU), posicionam -se de forma favorável à cessão do terreno da UFSC, desde que obedecidas**

**as diretrizes apontadas nesse relatório” (item 6 considerações finais – último parágrafo).**

Bem, as “diretrizes apontadas neste relatório”, como aparece no texto, não estão claras, não estão destacadas no relatório, como o fazemos neste documento, e não são suficientes para garantir uma qualidade urbanística, ambiental e legal sobre as proposições discutidas na CETMU e precisam ser explicitadas com mais precisão. Da mesma forma, não há acordo sobre questões básicas e fundamentais que antes já estavam colocadas e sobre as quais não se avançou.

Por isso, entendemos que qualquer recomendação nossa ao Conselho Universitário se apresenta como uma extrapolação de nossa atribuição ao participar da Comissão e esperamos que os conselheiros possam ter, para suas deliberações, pleno conhecimento sobre as implicações desta obra que, ainda que necessária à cidade, deverá atender as demandas da população, sob pena de estarmos, mais uma vez criando uma nova aberração urbanística.

44. Assinam o referido relatório: Albertina da Silva de Souza (Centro Comunitário do Pantanal), Denise Siqueira (Florianópolis Acessível), Prof. Fernando Barth (UFSC), Hélio Carvalho (Fórum Bacia Itacorubi), Jair Vieira (Comunidade do Pantanal), Jonatan Urbano de Moraes (DCE-UFSC), Lino Peres (Fórum da Cidade), Manoel Arriaga Andrade (GEMURB) e Marli da Silveira Soldi (comunidade Pantanal).

45. Em 20 de março de 2014, é publicado o documento intitulado **Protocolo de Intenções**, sintetizando um conjunto de compromissos a serem assumidos entre a UFSC e o **requerente** no que tange à cessão da área para as obras na Edu Vieira.

46. No documento estão previstas ações assumidas, valores de investimento e prazos de realização. Assim, o **requerente** se compromete a:

i. Quanto às condicionantes ambientais apontadas no ofício n.º 8136/2013-GAB/AAH-DITC/PR/SC e no laudo técnico n.º 039/2012 do MPF:

- Implantar rede de esgotamento sanitário na região da Bacia do Campus Universitário, contemplando as comunidades da Serrinha, Pantanal, Carvoeira, Trindade (100% de cobertura), mediante convênio com a Secretaria da Habitação e Saneamento Ambiental e a CASAN; num prazo de 36 meses.
- Ceder uma área equivalente a 20.000 m<sup>2</sup> para a UFSC implantar um Parque Ambiental, denominado Parque do Mirante, na região da comunidade do Pantanal/Carvoeira, mediante convênio específico a ser firmado com o **requerente**.
- Apresentar projeto habitacional de interesse social para 64 famílias (já cadastradas pela SMHSA<sup>11</sup>) nas mediações da comunidade do Pantanal/Carvoeira; num prazo de 48 meses; com investimentos da ordem de R\$ 5 milhões.

ii. Quanto à compensação territorial pelo espaço que a UFSC cederá:

- Por meio do IPUF, proceder estudo visando à ampliação do índice de ocupação do solo de uma área específica dentro do *Campus* Reitor João David Ferreira Lima, considerando os

---

<sup>11</sup> SMHSA: Secretaria Municipal de Habitação e Saneamento Ambiental.

acessos, capacidade de estacionamento e a mobilidade do sistema viário no entorno;

- Formalizar um fluxo para aperfeiçoar os processos de consulta de viabilidade, análise e aprovação de projetos de modo a agilizar os trâmites entre estas instituições.

iii. Quanto à reconstrução do prédio do CDS que será atingido pela obra:

- Reconstruir os prédios atingidos com a mesma área existente, comprometendo-se a UFSC a fornecer o projeto arquitetônico e complementar daquela edificação. O prazo previsto de obra: 12 meses. Investimento a definir.

iv. Quanto à construção de ciclovias ao longo de todo o trecho da obra, até o Saco dos Limões, assim como nas ruas de entorno da Universidade e nas ruas internas:

- Cuidar da implantação do anteprojeto de ciclovias fornecido pela UFSC, perfazendo 10,3 Km, caberá à UFSC fornecer os projetos executivos. O prazo previsto de implantação: 30 meses. Valor previsto: R\$ 2.123.000,00 (dois milhões e cento e vinte e três mil reais).

v. Quanto à implementação de sinalização horizontal e vertical, com faixas de segurança para pedestres ao nível da calçada, semáforos e redutores de velocidade – com especial atenção com o trânsito de pedestres em pontos críticos da região do entorno da UFSC:

- Instalar sinalizações como parte integrante das obras de implantação do anel viário e da requalificação do sistema viário no entorno da UFSC. Prazo de implantação: 12 meses. Investimento a definir.

vi. Quanto à necessidade de reformulação das alças de acesso à UFSC; implantação de passeios de 2,5 m ao longo do trecho a ser duplicado; recuperação adequada de todos os espaços dos estacionamentos internos da UFSC atingidos pela obra; previsão, no projeto de execução da obra, de estrutura de drenagem das águas, para que não sejam todas conduzidas para os canais existentes dentro do Campus da UFSC; planejamento e execução de paisagismo, arborização e mobiliário ao longo da via objeto da obra, reforma das paradas de ônibus internas da UFSC:

- Atender os pontos acima mencionados no projeto e na execução das obras do anel viário, quando ocorrerá a revitalização do sistema viário no entorno da UFSC. Prazo de implantação: 30 meses (ou à medida que as obras sejam executadas). Investimento a definir.

vii. Quanto à Rua Delfino Conti e a questão referente ao tráfego externo aberto apenas ao transporte coletivo:

- Promover estudo do sistema viário a partir da implantação do anel viário, considerando a alteração do uso da via apenas para a implantação de um corredor exclusivo para o transporte coletivo. Prazo de implantação: 30 meses (ou a medida que as obras sejam executadas).
- viii. Quanto à colocação de barreiras bloqueadoras de som ao longo da via Edu Vieira, nos locais próximos aos prédios da UFSC:
  - Implantar barreiras de som de forma vegetal ou mecânicas no entorno dos prédios da UFSC. Prazo de implantação: 30 meses (ou a medida que as obras sejam executadas).
- ix. Quanto à preocupação da UFSC em trazer benefícios à comunidade do bairro Pantanal:
  - Promover a construção de um Posto de Saúde, com área de cerca de 560 m<sup>2</sup>. Prazo de implantação: 12 meses. Valor a ser investido: R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais).
  - Construir uma nova unidade policial no Bairro Pantanal. Prazo de implantação: 24 meses. O valor a definir.
  - Obs.: registre-se que enquanto não for definido o projeto para a construção do posto policial o **requerente** locará um espaço para disponibilizá-lo à Polícia Militar.
- x. Quanto à necessidade de melhorias na iluminação das vias públicas internas e externas do Campus:
  - O **requerente** já realizou a Operação Presença no entorno da UFSC e se compromete a dar continuidade ao projeto. No que diz respeito à parte interna, cabe elaborar projeto e promover a execução da melhoria do sistema de iluminação dentro do *Campus* a partir da autorização da cessão da área para a implantação do sistema viário. Prazo para implantação: 12 meses. Valor do investimento: R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais).
- xi. Quanto às obras de desassoreamento de toda a Bacia do Itacorubi (incluindo o Campus Trindade):
  - Desassorear os rios Itacorubi e Sertão, desde que obtenha as licenças ambientais junto à FATMA. Ressalte-se que tanto o projeto como o EIA/RIMA encontram-se em análise naquele órgão ambiental. O prazo para execução: 12 meses. Valor do investimento: R\$ 2.700.000,00 (dois milhões e setecentos mil reais).
  - Obs.: a UFSC compromete-se a elaborar os projetos e estudos ambientais para o desassoreamento do restante dos canais e cursos d'água da bacia, relativos ao seu *Campus*, que não foram contemplados no projeto anteriormente mencionado.

Posteriormente, o **requerente** providenciará a execução em parceria com a UFSC.

xii. Quanto à necessidade de recapeamento asfáltico das vias internas da UFSC:

- Implantar a Operação Presença no Campus da UFSC (tapa buraco). Quanto à recuperação da parte interna, a UFSC compromete-se a apresentar projeto executivo, até a autorização da cessão da área para a implantação do sistema viário. Prazo para execução: 4 meses. Investimento a definir.

xiii. Quanto à garantia de viabilidade para a construção do Parque da Ciência da UFSC no aterro da Baía Sul (Saco dos Limões):

- Por meio do IPUF, incluir como premissa no projeto de urbanização do aterro da Baía Sul a implantação do Parque da Ciência da UFSC. Prazo para a execução: 24 meses.

47. Por parte da UFSC, segundo o documento, compromete-se esta a levar ao CUn o processo de cessão, em favor do **requerente**, das áreas nos terrenos de sua propriedade necessárias para a implementação do projeto de ampliação do sistema viário. Define-se que os prazos estabelecidos no documento contarão a partir da emissão da ordem de serviço das obras de requalificação da Av. Antônio Edu Vieira. Assinam o documento: o Prefeito César Souza Júnior, o Vice-Prefeito e Secretário de Obras, João Antônio Heinzen Amin Helou, a Reitora Roselane Neckel e mais duas testemunhas.

48. Datado de 22 de março de 2013, o parecer do **segundo relator** revisa os elementos citados até então, inserindo a descrição de alguns sintomas bem presente na comunidade universitária e do entorno (*grifos meus – H.R.*):

O resultado disto é a formação de **longas filas** nos horários de início e final de expediente, a **lotação dos estacionamentos** internos e externos do Campus Trindade, a **degradação de áreas verdes** e de circulação com o **estacionamento irregular** de veículos, o **aumento de atropelamentos e de acidentes** entre veículos automotores e ciclistas. **Soluções** para estes problemas só podem começar a ser **eficazes se repercutirem** na mobilidade do entorno da UFSC e da **cidade como um todo**.

49. Na seção de discussão, é citada uma pertinente legislação à questão, a Lei Federal n.º 12.587/2012, a qual institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (*grifos meus – H.R.*):

Art. 6.º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - **integração** com a política de **desenvolvimento urbano** e respectivas **políticas setoriais** de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;

II - **prioridade** dos modos de transportes **não motorizados** sobre os motorizados e dos serviços de **transporte público coletivo** sobre o transporte individual motorizado;

III - **integração** entre os **modos e serviços** de transporte urbano;

IV - **mitigação dos custos** ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;

V - **incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico** e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;

VI - priorização de projetos de transporte público coletivo **estruturadores do território e indutores** do desenvolvimento urbano integrado; e

VII - **integração** entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com **outros países** sobre a linha divisória internacional.

50. Continuando sua análise, é destacada a necessidade do **requerente** consultar o MPF quanto à viabilidade da compensação territorial ambiental na concessão de 20.000 m<sup>2</sup> no Parque do Mirante (além da recuperação e manutenção do citado curso de água); destacando-se a hipótese de MPF não concordar com esta proposta, o que obriga o **requerente** a providenciar outra solução para esta questão.

51. Sobre o conflito no trecho 2 da referida duplicação (Eletrosul | R. Pedro Vieira Vidal) e o relatório alternativo, menciona o **segundo relator** (*grifos meus – H.R.*):

Em relação ao conflito em torno da largura do trecho 2 (da rótula da Eletrosul até a Rua Pedro Vieira Vidal) **recomenda-se** que a Prefeitura faça o **traçado com o menor impacto possível à população local, que não descaracterize a sociabilidade do bairro, não transformando a Edu Vieira numa simples extensão da Beira-Mar norte**, como se fosse um eixo norte-sul de ligação rodoviária da ilha. É importante lembrar que este princípio já está firmado entre as diretrizes consensuais da CETMU. Reconheço a **legitimidade** e a **pertinência do relatório alternativo** apresentado pelos representantes que o firmaram que discordaram do documento final da CETMU, porém as **exigências** colocadas para a **UFSC não ceder os terrenos são muito focadas nas necessidades do Bairro Pantanal** e na preocupação com a **largura da via**. A UFSC deve pleitear a defesa das condições de vida das populações em seu entorno, mas **não pode indexar suas demandas à Prefeitura como se fosse uma representante da comunidade**.

52. Quanto à evolução das negociações entre a UFSC e o **requerente** ao longo dos anos, menciona-se (*grifos meus – H.R.*):

No atual momento, a **intensificação das negociações** entre a Prefeitura e a administração central da UFSC produziu um **Protocolo de Intenções** que ajuda a viabilizar uma **aproximação** entre as duas Instituições e uma **solução mútua** para vários problemas. O Protocolo inclui um conjunto de propostas levantadas pela CETMU e estudos e propostas anteriores do corpo técnico e do Conselho Universitário da UFSC, que já apareciam nos Relatórios da Comissão presidida em 2011 pelo prof. Fagundes, pelos pareceres dos conselheiros Juarez Nascimento e Sérgio Schlater Jr. A regularização das vias do entorno da UFSC, com ciclovias, sinalização horizontal e vertical, a colocação de barreiras de som, a reconstrução dos blocos do CDS eram condições que no processo de 2010 e 2011 a **antiga administração municipal não oferecia qualquer garantia ou contrapartida**. Além das obras para mobilidade, com a iluminação, a pavimentação interna, saneamento, a recuperação ambiental e a perspectiva de expansão via Parque do Mirante, além da regularização do Parque da Ciência no aterro da Baía Sul, **a UFSC terá um ganho material significativo**, compartilhando-o com as comunidades vizinhas da Trindade, Pantanal, Córrego, Serrinha e Carvoeira.

53. Sobre as contrapartidas da UFSC previstas no **Protocolo de Intenções**, destaca-se no parecer a necessidade da Administração Central da UFSC designar um grupo técnico que especifique e detalhe em projetos executivos os equipamentos e meios necessários à adequada execução dessas obras, e que alguma equipe fiscalize a execução dos respectivos projetos.

53. Ao fim de seu parecer, o **segundo relator** manifesta-se favorável à cessão de terras ao **requerente**, exigindo o cumprimento das diretrizes apontadas pela CETMU nos seguintes termos (*grifos meus – H.R.*):

Esta cessão deverá **ser avaliada em sua extensão métrica e localização precisa pelo corpo técnico da UFSC (DPAE-PROPLAN) após a apresentação pública do projeto definitivo e completo elaborado pelo Município**. Resolvidas as **questões técnicas de engenharia e urbanismo**, e observado o cumprimento em projeto das diretrizes consensuais da CETMU e do Protocolo de Intenções, a **Procuradoria Federal** da UFSC **instruirá** a Universidade na observação dos **trâmites legais** da transferência de patrimônio ao Município.

54. Em 15 de abril de 2014, na sessão ordinária do CUn, solicitei vistas do referido processo. Além do debate sobre a pauta, foram tirados dois encaminhamentos:

- i. Que se realizasse no dia 29 de abril próximo uma **Audiência Pública**, de caráter consultivo, cuja mesa seria composta por membros da universidade, da PMF, e da Comunidade.
- ii. Que se realizasse no próximo dia 6 de maio nova sessão do CUn, cujo processo em tela seria a única pauta.

55. Referente ao encaminhamento da **Audiência Pública**, há de se registrar que houve uma outra proposta de encaminhamento, não aprovada pelo CUn, de se realizar 3 **Audiências Públicas**, em distintos horários e dias (manhã, tarde e noite), visando maior interação com a comunidade.

56. Dentro do acúmulo de debates [10, 17, 19, 31] do referido processo, em 29 de abril de 2014, no auditório Garapuvu do Centro de Eventos da UFSC realiza-se a referida **Audiência Pública**, cujo relato encontra-se anexado ao referido **parecer de vista** (Anexo 1).

57. Conforme previsto, a referida Audiência contou com a representação dos 3 segmentos envolvidos (UFSC, PMF, Comunidade), cerca de 200 participantes, e expôs um considerável conjunto de divergências, das quais considero relevante destacar:

- a) A largura da via (23, 25, 30 metros);
- b) Elementos constantes no **Protocolo de Intenções** e não constantes no **relatório da CETMU**, e *vice-versa*;
- c) Construção: por etapas *versus* etapa única;
- d) Exigências da comunidade *versus* previsão em lei;
- e) Aumento de tráfego *versus* qualidade de vida no bairro (ruído, segurança...);
- f) Urgência por soluções *versus* qualificação do projeto;
- g) Traçado: em superfície *versus* rebaixado;
- h) Expectativas sobre a CETMU: diretrizes *versus* projeto;
- i) Caráter da participação: consultivo *versus* deliberativo; e
- j) Sistema binário: viável *versus* inviável.

58. No âmbito das convergências, destaco o indicativo central ao CUn: “recomendar ao CUn que a votação sobre a cessão só aconteça depois que o projeto da Prefeitura seja apresentado conforme as novas diretrizes apontadas”.

59. Expostos até aqui os elementos históricos, parto para a discussão e fundamentação de meu parecer.

### III – Da discussão e fundamentação

60. O primeiro elemento que espontaneamente se destaca ao longo do traçado histórico do referido processo é a **evolução dos termos de negociação** entre a UFSC, o **requerente**, e a Comunidade. Inicia-se com uma solicitação de cessão de terras para uma simples duplicação [14], de caráter rodoviário, sem previsão de infraestrutura que priorizasse modais de transporte público ou não motorizados, permeada por projetos vagos e/ou ausência de projetos, e limitada ao um trecho pontual da Edu Vieira. Atualmente, o debate passa a ser permeado por diretrizes da lei 12.587/2012, de tal sorte que palavras como *corredor exclusivo de ônibus*, *ciclovia* (o que é distinto de ciclofaixa), *entrincheiramento* e *contrapartida* não são mais tomadas como tabu ou inegociáveis. Tal evolução demonstra que, dentro das possibilidades e limitações inerentes ao processo, a UFSC tomou uma decisão acertada ao ser mais exigente com o **requerente** quando da primeira apreciação da matéria pelo CUn.

61. O segundo elemento refere-se ao **acúmulo de debates públicos** e seus respectivos registros [10, 17, 19, 31, 56], demonstrando-se uma relevante capacidade de diálogo entre as três partes envolvidas. Além disso, evidencia-se nos trabalhos da CETMU, o papel de destaque da UFSC na **mediação de interesses** entre o **requerente** e a Comunidade, inclusive sobre o polêmico **trecho 2** da Edu Vieira (Eletrosul | Pedro Vieira Vidal): no relatório da CETMU, no que tange os *consensos parciais*, o nome da UFSC esteve presente em todos aqueles pontos [34].

62. No que tange os conceitos *diretrizes*, *projeto básico* e *projeto executivo* ao longo das negociações no referido processo, considero necessário definir alguns conceitos para minha análise.

63. Por *diretriz*, defino aqui aquele conjunto de instruções ou indicações para levar a termo um determinado projeto e/ou uma determinada política.

64. Por *projeto básico* e por *projeto executivo*, adoto aqui os termos da Lei Federal n.º 8.666/1993, a qual institui normas para licitações e contratos da Administração Pública (*grifos meus – H.R.*):

#### Seção II - Das Definições (...)

Art. 6.º Para os fins desta Lei, considera-se:

(...)

IX - **Projeto Básico** - conjunto de elementos necessários e suficientes, com nível de precisão adequado, para caracterizar a obra ou serviço, ou complexo de obras ou serviços objeto da licitação, elaborado com base nas indicações dos estudos técnicos preliminares, que assegurem a viabilidade técnica e o adequado tratamento do impacto ambiental do empreendimento, e que **possibilite a avaliação do custo da obra e a definição dos métodos e do prazo de execução**, devendo conter os seguintes elementos:

- a) desenvolvimento da solução escolhida de forma a fornecer **visão global da obra** e identificar todos os seus elementos constitutivos com clareza;
- b) **soluções técnicas** globais e localizadas, **suficientemente detalhadas**, de forma a minimizar a necessidade de reformulação ou de variantes durante as fases de elaboração do projeto executivo e de realização das obras e montagem;
- c) **identificação dos tipos de serviços a executar e de materiais e equipamentos a incorporar à obra**, bem como suas especificações que assegurem os melhores resultados para o empreendimento, sem frustrar o caráter competitivo para a sua execução;

- d) informações que possibilitem o **estudo e a dedução** de métodos construtivos, instalações provisórias e condições organizacionais para a obra, sem frustrar o caráter competitivo para a sua execução;
- e) subsídios para **montagem do plano de licitação e gestão da obra**, compreendendo a sua programação, a estratégia de suprimentos, as normas de fiscalização e outros dados necessários em cada caso;
- f) **orçamento detalhado do custo global da obra**, fundamentado em quantitativos de serviços e fornecimentos propriamente avaliados;

X - **Projeto Executivo** - o conjunto dos elementos necessários e suficientes à **execução completa da obra**, de acordo com as normas pertinentes da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT.

65. Desse modo, há de se destacar que se manifesta nesse processo uma certa confusão de conceitos e/ou descompassos, como a expectativa de um determinado *projeto executivo* que contemple *diretrizes* antagônicas, como ocorre na polêmica questão sobre a **largura de via**. O projeto, nesse caso, tanto *básico* como *executivo*, é incapaz de resolver *per se* um parâmetro que lhe dá a direção, que lhe define os marcos.

66. Ainda sobre a confusão de conceitos e/ou descompassos, destaca-se a **tensão** que existe entre o **ritmo** pautado pela obtenção de recursos por parte do **requerente** para viabilizar a referida obra (como o envio de *projetos* à CAIXA para a garantia de verbas [40,41]) com o **ritmo** previsto às atividades da CETMU (portaria n.º 369/2013/GR – “com base em seus estudos, **apontar diretrizes** para a formação de uma proposta a ser construída e elaborada pela Prefeitura Municipal de Florianópolis”).

67. Conforme a portaria n.º 369/2013/GR, se por um lado coube ao **requerente** a atribuição da elaboração do “*Projeto Básico* de Mobilidade Urbana e do *Projeto Executivo* da duplicação da Rua Deputado Antônio Edu Vieira”, o que se supõe ser a partir de determinadas diretrizes (apontadas pelo relatório técnico da CETMU); por outro, houve a manifestação de que a referida cessão se desse ao **término do prazo** estabelecido aos trabalhos pela referida portaria [40]. Em outras palavras, há uma certa ambiguidade quanto ao encaminhamento que deveria ser dado após o término dos trabalhos da CETMU, isto é:

- i. Ao fim dos trabalhos, estariam estabelecidas as *diretrizes* para a elaboração dos posteriores *projetos*, e, **após** a elaboração e apreciação dos mesmos, ocorrer a cessão?
- ii. Ou: ao fim dos trabalhos, estariam estabelecidas as *diretrizes* para a elaboração dos posteriores *projetos*, e, **paralelamente** à elaboração e apreciação dos mesmos, ocorrer a cessão?

68. Diante de tais questões, retomo as três questões norteadoras que havia elaborado ao começo de meu parecer [3] de sorte que sobre elas já há o acúmulo para algumas respostas a essas novas questões que surgem:

- i. Está visível que a universidade **deve** ceder o terreno ao requerente.
- ii. As **razões** que fundamentam tal ato foram expostas ao longo do processo (necessidade de melhorar a mobilidade no entorno, com a construção de ciclovias, priorização de transporte público e o não-motorizado, em detrimento do transporte motorizado individual).
- iii. As **condições** é que ainda não estão claras (como as exigências a serem cumpridas, e a ordem em que se deve dar a referida cessão).

69. Buscando referência na Constituição Federal de 1988, em seu Art. 37, reconhece-se que são princípios da Administração Pública, direta ou indireta: a *legalidade*, a *impessoalidade*, a *moralidade*, a *publicidade* e a *eficiência*. A se considerar que **o objeto** de decisão da UFSC é a cessão de parte de suas terras ao requerente, tal ato deve pautar-se por esses princípios, de tal sorte que esse ato deve:

- i. Estar de acordo com a legislação vigente;
- ii. Evitar fazer discriminações de modo gratuito;
- iii. Evitar praticar atos imorais;
- iv. Manter a transparência de seus comportamentos;
- v. Realizar um bom uso dos recursos públicos disponíveis.

70. A se considerar que as *diretrizes* não são capazes de responder a questões relacionadas à *publicidade* e à *eficiência*, como “exatamente que área será cedida e/ou afetada pela obra?”, há de se levar em conta que somente um *projeto* (seja ele *básico* ou *executivo*) subsidiaria uma decisão conforme tais princípios.

71. Posto isso, o ato da cessão, em consonância com tais princípios, s.m.j., materializar-se-ia apenas se instruído por um adequado *projeto básico* em conformidade com os preceitos da lei 8.666/1993 [64].

72. Todavia, ainda que exista esse pré-requisito à materialização da cessão, há de se demarcar adequadamente o acúmulo das negociações entre as partes e, destarte, permitir-lhes avançar nas negociações previstas na conclusão do relatório técnico da CETMU:

...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**.

73. Evidente que há aspectos bem delicados dentro dessa negociação, como a **largura da via**, uma vez que determinado tipo de traçado pode entrar em conflito com a lei vigente, a exemplo do Plano Diretor (*dura lex sed lex*), o que coloca à obra outras condicionantes, como a necessidade de alteração de leis a depender dos acordos adotados.

74. A considerar que foi um *consenso geral* dentro da CETMU que “o projeto consensuado, **adotado pelas partes como completo e definitivo**, será divulgado a toda sociedade”; fica estabelecido à UFSC (que cumpre papel de mediação entre as outras duas partes) a responsabilidade de estabelecer patamares mais profundos de diálogo e acordos entre as demais partes.

75. Na condição de **segundo relator de vista** desse processo, tenho clareza de que não disponho de instrumentos lógicos capazes de resolver em um **parecer** aquilo que o acúmulo de trabalho de comissões, debates e audiências ao longo dos últimos anos ainda não deu conta de resolver. Some-se a isso, manifesto um certo **ceticismo** com a proposta de criação de **novas comissões** para debater as diretrizes ou a simples realização de **novas audiências**.

76. Buscando pistas de ação em problemas possivelmente análogos na área de **transportes**, recordo-me de uma citação na obra **O futuro das Estradas de Ferro no Brasil**, de Eduardo Gonçalves David (2009). Tratava-se de uma análise expedita sobre a falta de padronização das bitolas nas ferrovias brasileiras e o processo de sua padronização nos EUA (*grifos meus – H.R.*):

Vasculhando registros históricos é possível achar rastros de **tentativas de implantação de um Plano Viário Nacional** ou designações do gênero. **Ideias haviam e muitas. Faltava era ação efetiva do governo**, influenciado pelos poderes e interesses regionais. **A visão não era sistêmica**. A simples listagem das 10 primeiras ferrovias implantadas no Brasil mostra o grande desencontro técnico, evidenciado pela medida da bitola (...)

Este erro inicial nunca foi corrigido. Uma ação importante para a constituição de um grande sistema ferroviário integrado, que os brasileiros deveriam ter copiado dos americanos nunca ocorreu. Nos EUA, após a Guerra Civil da Secessão (1861-1865) o presidente Abraham Lincoln (1809-1865), tendo observado a grande dificuldade de transferir armamento e soldados entre as várias ferrovias (os EUA tinha 13 bitolas diferentes na ocasião), determinou a **unificação das bitolas americanas**. O governo estabeleceu que a medida fosse 1.520 mm (como as ferrovias russas até hoje), mas os empresários reunidos optaram pela bitola inglesa de 1.474 mm. **Divergiam na medida, mas não na política**. Observe-se que na ocasião a malha americana já tinha mais de 45.000 km, 50% mais extensa que a malha oficial brasileira de hoje (que computa milhares de quilômetros de linhas abandonadas). No final do século XIX era possível um vagão ser despachado do **Canadá até o México**, atravessando território americano sem transbordo de carga, **viajando todo o tempo em uma única bitola**.

77. Há de se fazer as adequadas ressalvas quanto às limitações teóricas de uma analogia, ainda mais porque o problema de fundo não se trata de trens de carga, e sim da mobilidade de seres humanos e a preservação de seu espaço. Todavia, ainda que a analogia trate de uma economia com forte viés de mercado, adoto-lhe quanto aos pressupostos da **ausência de uma visão sistêmica e a possibilidade de se divergir na medida mantendo-se coeso na política**.

78. Sobre a **ausência de uma visão sistêmica**, destaco que a referida obra da Edu Vieira está condicionada às possibilidades e limitações do processo de **planejamento urbano** de Florianópolis e sua conurbação, onde entra a delicada questão do **Plano Diretor**. Se por um lado não há como pensar tal obra sem se levar em conta essa condição maior, por outro, há de se reconhecer que a referida obra também não irá resolver a questão do **planejamento urbano**.

79. Sobre a **possibilidade de se divergir na medida mantendo-se coeso na política**, não se trata de forjar um consenso; mas da capacidade de se elevar as divergências entre as partes a patamares mais profundos de um *saudável conflito*, isto é: havendo contradições que talvez sejam inconciliáveis entre as partes, há de se considerar que determinadas *perdas* possam, em verdade, ser o subsídio ou o passo necessário a *relevantes conquistas*.

80. A se considerar que a referida obra pode ser o **primeiro corredor exclusivo de ônibus funcional da cidade de Florianópolis**, equipado com ciclovias e passeios largos, possivelmente um cenário digno de *cartão postal* da UFSC, ou o *paradigma* que inspire outras experiências desse porte, há de se perguntar por que essa universidade não toma tal questão como debate central em suas atividades de ensino, pesquisa e extensão? Em outros termos: como poderia uma instituição que possui extenso *know-how* e *excelência* em captar recursos para as suas atividades de ensino, pesquisa e extensão, diante de uma possibilidade de inexistirem recursos para se efetivar modernas obras de engenharia e arquitetura em seu próprio, não ser capaz de intervir em tal questão para que existam os adequados projetos para a angariação de tais recursos?

81. Ao se levar em conta os apontamentos do relatório do Tribunal de Contas de Santa Catarina (TCE/SC) n.º **DLC-051/2014**, referente à Auditoria na Mobilidade Urbana da Grande Florianópolis (Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Florianópolis), que instrui o processo n.º RLA-13/00759493, destacam-se insuficiências por parte do **requerente** como:

- a) Definição de linhas que não se baseia em estudo técnico atualizado que considere a demanda real.

- b) Inexistência de política pública de transporte de massa, contrariando a lei federal 12.587/2012 que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana.
- c) Falta de integração entre os diferentes modais de transporte coletivo e de ações articuladas com os municípios da Região da Grande Florianópolis, Estado e União voltadas à mobilidade urbana.
- d) Falta de estudos para dotar a cidade de corredores exclusivos para ônibus, em especial nas linhas que contornam o morro no Centro da Ilha.

82. Expostos esses elementos, realizo em seguida minha manifestação de voto e recomendações.

#### IV – Manifestação de voto e recomendações

83. Considero que a UFSC **deve** ceder parte de sua área ao **requerente** para a obra de infraestrutura viária na Edu Vieira; assim como considero que **existem razões** que fundamentem tal cessão. Todavia, considero que não ainda não apresentado por parte do **requerente** o **objeto Projeto Básico**, conforme as especificações da Lei Federal n.º 8.666/1993, que atenda às condições (os termos) de tal cessão, conforme as exigências apontadas pela CETMU e a comissão que lhe antecedeu (criada pela portaria n.º 1415/GR/2010).

84. Por tais razões, e também por acolher e endossar o indicativo da Audiência Pública, de caráter consultivo, realizada em 29 de abril do ano corrente, de que “*a votação sobre a cessão só aconteça depois que o projeto da Prefeitura seja apresentado conforme as novas diretrizes apontadas*”, manifesto o seguinte voto: **Se, e somente se, for apresentado e aprovado em Audiência Pública o referido Projeto Básico, nos termos acima expostos (em consonância com a Lei n.º 8.666/1993, diretrizes da CETMU e da comissão da portaria n.º 1415/GR/2010), manifesto-me DE ACORDO (FAVORÁVEL) à cessão de área da UFSC ao requerente.**

85. A fim de **dirimir as eventuais divergências / insuficiências** oriundas de conflitos com a lei, ausência de recursos, desapropriações, questões de segurança viária, entre outros elementos associados à referida obra; recomendo à **Administração Central** da UFSC **colocar à disposição** todo e qualquer membro de seu corpo funcional (servidores docentes e STAE) e de seu corpo discente que for **necessário** para auxiliar o **requerente** e a comunidade a estabelecerem uma **solução consensual**.

Atenciosamente,

HÉLIO RODAK DE QUADROS JUNIOR  
Conselheiro Universitário (2013-2015)  
Representante dos Servidores Técnico-Administrativos em Educação da UFSC

**ANEXO 1**

**Relato da Audiência Pública de 29 de abril de 2014  
UFSC – Centro de Eventos**



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA**  
**CONSELHO UNIVERISTÁRIO**

**Processo n.º** 23080.049997/2011-10.

**Relato n.º**

**Requerente:** Gabinete do Reitor.

**Assunto:** Relatório da Audiência Pública convocada pela UFSC – Universidade Federal de Santa Catarina, referente à cessão de área da UFSC para obras de infraestrutura viária na Rua Deputado Antônio Edu Vieira, Florianópolis – SC, realizada em 29 de abril de 2014, no Auditório Garapuvu do Centro de Eventos da UFSC.

Florianópolis, 05 de maio de 2014.

## **RELATO**

Sr.<sup>a</sup> Presidenta, Sras. e Srs. Conselheiros,

### **I – Da finalidade da Audiência Pública e sua chamada**

1. No dia 15 de abril de 2014, o Conselho Universitário (CUn) da UFSC debateu a proposta de cessão de parte do terreno da universidade para obras de alargamento da Rua Deputado Antônio Edu Vieira, bairro Pantanal, cidade de Florianópolis-SC; matéria do processo n.º 23080.049997/2011-10, cujos relatores são os conselheiros:

- a) Paulo Pinheiro Machado, na condição de relator de processo; e
- b) Hélio Rodak de Quadros Junior, na condição de relator de vista.

2. A fim de subsidiar a decisão do Conselho, encaminhou-se naquela sessão a realização de uma Audiência Pública de caráter consultivo, prevista para o dia 29 de abril do ano corrente, no período noturno; de modo que as suas contribuições deem subsídio aos debates e deliberações da próxima sessão do CUn, prevista para 6 de maio, com esse único ponto de pauta.

### **II – Da organização da Audiência**

3. Na noite de 29 de abril, no auditório Garapuvu do Centro de Eventos da UFSC, para a condução dos trabalhos, organizou-se uma mesa com a seguinte composição:

- a) Um presidente dos trabalhos: chefe de gabinete da reitoria Carlos Antônio Oliveira Vieira.
- b) Dois representantes da Comunidade do Pantanal: Albertina da Silva de Souza e Fernando Barth.
- c) Dois representantes da Prefeitura Municipal de Florianópolis: arquiteto Lírío José Legnani e o procurador Norton Makowiecky.
- d) Dois representantes da UFSC: técnico Carlos Roberto Vieira e o geógrafo Werner Kraus Junior.
- e) Dois relatores: Hélio Rodak de Quadros Junior e Denise de Siqueira.

4. Para o ordenamento das intervenções, foram adotadas as seguintes regras:
  - i. A presidência realiza a abertura da Audiência, faz uma breve revisão do assunto, e apresenta as regras.
  - ii. As representações dos três segmentos na mesa (UFSC, Prefeitura e Comunidade) fazem suas exposições, limitado o tempo de fala até 20 (vinte) minutos por segmento.
  - iii. Após as intervenções da mesa, abre-se a palavra aos demais participantes da audiência, limitado o tempo de fala até 3 (três) minutos por intervenção.
  - iv. A cada bloco de oito intervenções, devolve-se a palavra aos membros da mesa para suas considerações.
  - v. Após as manifestações da mesa, nova rodada de intervenções dos participantes.
  - vi. Ao final, a presidência faz uma síntese e conclui os trabalhos.
  - vii. Toda a Audiência deverá ser transmitida *ao vivo* pela internet e sua gravação deverá ser posteriormente disponibilizada em meio digital.

### **III – Da abertura da Audiência**

5. Estabelecida a mesa de condução dos trabalhos, o presidente Carlos A.O. Vieira toma a palavra para explicar as razões do CUn ter encaminhado a Audiência, apresentar cada um dos componentes da mesa e revisar o histórico da *Comissão de Estudos de Transportes e Mobilidade Urbana do Campus Trindade e da Bacia do Itacorubi* (CETMU), uma comissão tripartite (UFSC, Prefeitura, Comunidade) responsável por definir as diretrizes básicas que deve conter no projeto da Prefeitura a ser apresentado à comunidade universitária. Também explica que, em função de determinados dissensos ao fim dos trabalhos da CETMU, uma parte de seus integrantes criou um relatório paralelo, o qual também foi anexado ao processo.

### **IV – Da exposição dos representantes da Comunidade**

6. Segundo Albertina de Souza, presidente do Conselho Comunitário do Pantanal, esse debate é sobre política pública, e não apenas uma questão “duplica ou não duplica?”. Em 2001, foi aprovada uma lei a qual estabeleceu largura de via de 30 metros à Edu Vieira, o que guiou o projeto da Prefeitura no ano de 2003, ainda vigente segundo a representante. Durante o tempo em que participo da CETMU, trouxe à comissão a preocupação de sua comunidade com o que aconteceria no trecho entre o *Clube Corinthians* e o *Armazém Vieira*, a parte mais ocupada por habitações. Eles não querem os 30 metros, embora sejam favoráveis à duplicação, com um corredor exclusivo de ônibus, dando prioridade ao transporte público e não incentivando o transporte particular. A abertura de novas vias incentiva o uso do automóvel, e o financiamento para aquisição de veículo particular está barato. A largura da via deveria ficar estabelecida entre 23 e 24 metros para o atendimento dessas necessidades: ciclovia, calçadas, corredor exclusivo de transporte público e os carros. No *Protocolo de Intenções* firmados entre a UFSC e a Prefeitura, fica evidente uma preocupação da UFSC com a comunidade, como nos aspectos do posto de saúde e rede de esgoto; todavia não está claro o conjunto dessas diretrizes de projeto apontadas pelo relatório da CETMU. Por fim, explica que sua demanda é a elaboração de um novo projeto, e que as posições da comunidade do Pantanal estejam ali garantidas.

7. Pelas palavras de Fernando Barth, morador há 8 anos do Pantanal e professor da UFSC há 26, a comunidade anseia por ver esse projeto, para poder fazer uma avaliação de seus impactos e respeitar “essa história do Pantanal”, bairro que já existia antes da UFSC aqui chegar. O bairro possui uma vida própria, e há o medo de que isso se destrua nesse processo de duplicação. Há uma preocupação por não se ter esse projeto em mãos e também por se receber no dia 14 de

janeiro uma citação de desapropriação, já constando nomes de moradores. Sobre o corredor exclusivo de ônibus, não adianta ele existir apenas no trecho da duplicação. Precisa abranger todo o entorno do Morro da Cruz. Também há a preocupação com a possível falta de recursos para a conclusão da obra e o conseqüente agravamento da situação já caótica nos horários de pico. Outra questão se refere a alguns gargalos, como as rótulas, e a rua da Carvoeira (R. Capitão Romualdo de Barros) quando chega na R. João Motta Espezim. No mesmo sentido, a preocupação com o sistema binário. Por fim, a dúvida de como ficam as escolas, as paradas de ônibus, a ciclovia, as calçadas, com esse fluxo de veículos? Seria como uma expansão da Beira Mar, todavia sem essas outras vias que a Beira Mar tem, como os estacionamentos, os acessos a restaurantes e condomínios.

## V – Da exposição dos representantes da Prefeitura

8. Na exposição de Norton Makowiecky, procurador do município, foi destacado que o Município está comprometido com o relatório final da comissão (CETMU) do qual também é signatário, onde a questão central é se a universidade cede ou não o terreno para a duplicação. Dentro do CUn, o relator (Paulo Pinheiro) sugeriu que fosse feito o *Protocolo de Intenções*, pedido o qual foi atendido e assinado pela Prefeitura. Sobre o processo desapropriação, o decreto de utilidade pública é feito para qualquer imóvel que tenha o objetivo de ser desapropriado. Visa que o proprietário não faça modificação no imóvel antes de conversar com a prefeitura.

9. Segundo Lírio José Legnani, engenheiro da Prefeitura há 37 anos, a Prefeitura não está inventando nada novo. Em 1976, quando aprovado o plano diretor do município, esse traçado da Edu Vieira já existia. Quem construiu de 1976 para cá, obedecendo a legislação municipal não irá ter casa demolida e nem prédio; no máximo um recuo da frente do imóvel. Não se trata de uma destruição do Pantanal. A preocupação é de que o Município não pode trazer para o Saco dos Limões uma rodovia com as mesmas características da Av. Beira Mar. Todas as discussões que ocorreram dentro da CETMU foram para encontrar uma mediação entre o trânsito e a segurança no bairro. O projeto possui previsão de calçada, ciclovia, corredor de ônibus, faixa para automóvel, acesso aos moradores, velocidade máxima prevista entre 40 e 50 km/h, com faixas de travessia de pedestre elevadas. Na CETMU, o projeto foi dividido em 3 trechos:

- i. Entre o Saco dos Limões e a R. Pedro Vieira Vidal: trecho com desapropriação grande, mas envolvendo apenas um proprietário. Demais edificações já estão recuadas.
- ii. Entre a R. Pedro Vieira Vidal até a Eletrosul: é o trecho que é o núcleo do Pantanal.
- iii. Entre a Eletrosul e a Dona Benta: o trecho que faz fronteira com a universidade.

10. Continuando o raciocínio de Lírio, antigamente a largura de via prevista era de 36 metros para a Edu Vieira. O plano aprovado em 1977 previa uma faixa de 52 metros. A lei 088 de 2001 baixou novamente para 30 metros. O que a Prefeitura tem feito é trabalhar dentro desses dados jurídicos e não dizer a pessoas que durante 37 anos obedeceram à legislação municipal e dizer-lhes que agora “não precisa mais obedecer”. Sobre os processos de desapropriação, será mostrado pessoa por pessoa o projeto, mostrada a avaliação, sabendo-se que haverá desapropriações que serão amigáveis e desapropriações que não o serão. Também está prevista a construção de um novo posto de saúde e da Polícia Militar. Também há projeto para as intersecções e rótulas.

## **VI – Da exposição dos representantes da UFSC (CETMU)**

11. Segundo Werner Kraus Jr., professor da UFSC, não existe ainda uma “posição da universidade”, uma vez que a mesma será tomada no CUn. Em maio de 2011, ainda na gestão da Reitoria anterior a essa, houve uma audiência no auditório *Teixeirão* (no Centro Tecnológico – CTC), onde foi prometido a realização de “oficinas” para a discussão da cessão de terras, o que não ocorreu. Ao final daquela gestão, o que se viu foi um parecer enviado ao CUn favorável àquela cessão de terras, embora apresentasse uma série de problemas. Graças a um parecer de vista, alternativo, em março de 2012, o CUn teve a possibilidade de bloquear a cessão naquele momento, porque o projeto que vinha por parte da Prefeitura era muito ruim: não tinha nem a previsão para corredor de ônibus, era uma ampliação do sistema viário tal como estava. Ainda falta uma clareza, uma nitidez, sobre o projeto que está sendo pensado pela prefeitura.

12. Da parte de Carlos Roberto Vieira, técnico da UFSC e integrante da CETMU, os trabalhos da CETMU procuraram se pautar na lei n.º 12.587/2012, a qual institui as diretrizes da política nacional de mobilidade urbana. Fruto do Estatuto da Cidade, a lei 12.587 inverte um pouco a “filosofia rodoviarista”. Os protestos de 2013 demonstram que essa política está caótica. Sendo essa cidade situada em uma ilha, há limites de espaço físico para o automóvel e outras infraestruturas. A universidade nunca negou a cessão das terras em si, mas pautou-se em contribuir de alguma forma nesse debate e nessa estrutura viária que está há 25 anos em debate no Pantanal. A universidade não pode apenas transferir um gargalo da Dona Benta para a Eletrosul. Discutir o problema da mobilidade só para o Pantanal é um equívoco, pois isso está intrinsecamente ligado à cidade, à metrópole.

## **VII – Da 1.ª rodada de intervenções na plenária**

13. Para Lino Peres, professor da UFSC e membro da CETMU e do Grupo de Estudos da Mobilidade Urbana (GEMURB), há tempos se discute uma solução para mobilidade para a Bacia do Itacorubi e para a Região Metropolitana de Florianópolis. A Edu Vieira não pode ser tomada como um “corredor norte-sul”, e nem cortar o “tecido urbano” do bairro. Há a necessidade da Prefeitura apresentar um projeto completo da mobilidade, não se resumindo a uma discussão fragmentada, como no caso do teleférico. Por fim, é preciso definir se o traçado da via será de superfície ou terá o rebaixamento como previsto na lei de 2001?

14. Para Ana Claudia Caldas, presidente da Associação de Moradores da Trindade, está sendo fomentada uma “cultura de obras”, onde diversos recursos públicos são gastos. Deve-se buscar soluções mais baratas. Há prédios públicos com andares só de estacionamentos.

15. Para Alexandre Lemos, morador do bairro, a participação não é uma “benesse” da Prefeitura, mas uma obrigação. A Audiência não pode ficar sujeita a uma questão consultiva. Sobre o plano diretor, existe uma visão fragmentada. Ele também critica a manifestação dos decretos de desapropriação sem antes ter mostrado o projeto. Por fim, questiona a largura da via.

16. Para Giovani, morador do Santa Mônica, deveriam ter sido mostrados no Datashow o projeto da duplicação e os itens do *Protocolo de Intenções*, e submetido à votação. Ele questiona se a universidade não deveria estar instalada “fora da ilha”, mencionando que a UFSC atrai cerca de 40 mil pessoas por dia, com estacionamento grátis, o que incentiva o uso do automóvel. Ao fim, sugere que a UFSC libere o terreno para as obras e que a Prefeitura apresente seu projeto.

17. Para Giovanni Simon, representante discente no CUn, nenhuma decisão na UFSC é “meramente administrativa” ou “meramente técnica”; elas não são neutras. Elementos previstos

no *Protocolo de Intenções* não deveriam estar em um “acordo”, pois já deveriam ter sido atendidas há muito tempo.

18. Para Danilo Carneiro, membro *Tortura Nunca Mais*, os representantes da Prefeitura querem a “a assinatura de um cheque em branco para meter as máquinas”.

19. Para Carmen Suzana, professora da UDESC, diversas pessoas dessa comunidade tem um acúmulo de debates sobre a cidade. O poder público não conseguiu fazer esse esforço de escutar o que a população tem dito. Não há incentivo ao transporte coletivo, nosso país optou por um modelo rodoviário. A Prefeitura pode resolver tal questão: é preciso colocar mais ônibus e Tarifa Zero.

20. Para Madalena, moradora do Pantanal, a Prefeitura não teve a intenção de destruir, ela já destruiu o bairro há 45 anos: diversas famílias precisaram recuar seus terrenos, perdendo valor imobiliário. Questiona por que o tema volta agora em um ano eleitoral. Comenta sobre a troca de um terreno no alto da R. Pedro Vieira Vidal para assentar 65 famílias no programa *Minha Casa Minha Vida*.

21. Para Rose, comerciante da Edu Vieira, não está claro quantos metros irá ser recuado de cada lado da via, o que lhe dificulta organizar a programação de suas atividades com seus funcionários.

22. Para Jonatan Moraes, representante discente no CUn e membro da CETMU, espera-se que essa audiência não seja apenas um espaço para legitimar a decisão unilateral da prefeitura. Questiona como se mantém acessibilidade no bairro com uma faixa de 30 metros?

23. Para Romeu Franzoni Junior, presidente do Conselho Comunitário do Pantanal entre 2000 e 2008, na época da aprovação da lei que definiu 30 metros, a comunidade do Pantanal defendeu uma largura de 20 metros da via, o que os vereadores diziam que ser impossível de se aceitar, acordando-se um “meio termo” de 24 metros. Todavia, na Câmara, na hora da votação, venceu a proposta de 30 de metros. Ele esclarece que em momentos passados o projeto foi apresentado ao Conselho Comunitário do Pantanal. Menciona que essa é a hora de se tomar uma decisão; e faz a ressalva de que diversas obras da universidade foram realizadas sem autorização da Prefeitura.

24. Após essas 11 primeiras intervenções, passou-se a palavra aos representantes da mesa.

### **VIII – Da 1.ª rodada de réplicas da mesa**

25. Carlos A.O. Vieira, chefe de gabinete da reitoria e presidente da Audiência, esclarece que a CETMU trabalhou sobre as diretrizes, apesar dos projetos terem sido apresentados. Há ainda outra questão legal, em função da cessão de terras, que está nas contrapartidas. E uma terceira questão que é o acompanhamento da adequação do projeto a essas diretrizes. Explica que a largura de via foi a principal polêmica dentro da CETMU, especialmente entre os 30 metros defendidos pela Prefeitura e os 24 metros da comunidade.

26. Norton Makowiecky, procurador do município, esclarece que a Prefeitura defende a legalidade. Existe uma lei em vigor que define uma largura de via. Se a lei é ruim, deve-se propor uma alteração na mesma.

27. Carlos Roberto Vieira, técnico da UFSC integrante da CETMU, versa sobre a relação intrínseca entre planejamento e mobilidade urbana, de tal sorte que a ausência de

planejamento leva a mobilidade a se tornar um caos, mencionando que em Florianópolis, desde 1926 são as mesmas empresas que controlam o transporte coletivo.

28. Lírio José Legnani, engenheiro da Prefeitura, explica que nas atuais diretrizes, o traçado da via está sendo elaborado no plano (em superfície, e não subterrâneo). Cita que a mobilidade precisa de espaço, e que a Prefeitura enfrenta a dificuldade do intenso uso do automóvel propiciado pelo governo federal. Menciona um dado de que 75% dos usuários de automóvel não deixariam de usar o automóvel, mesmo com um transporte público de qualidade. Comenta que a universidade é um polo gerador de tráfego, o maior da Grande Florianópolis.

29. Werner Kraus Jr., professor da UFSC, questiona o dado de que 75% dos motoristas não trocariam esse modal pelo transporte coletivo; mencionando que outros estudos sinalizam que 60% dos motoristas manifestam uma disposição de usar o transporte coletivo, se atendidas certas condições.

30. Carlos Roberto Vieira, técnico da UFSC integrante da CETMU, menciona que a adoção do transporte coletivo depende de investimentos em infraestrutura, como calçadas. Menciona que todo polo gerador de fluxo tem que participar da solução desse problema.

31. Hélio Rodak de Quadros Junior, técnico da UFSC e relator da Audiência, contra argumenta a tese de que se estaria “assinando um cheque em branco” no processo de cessão do terreno, uma vez que uma área de 20 mil metros quadrados na Trindade poderia ter um valor financeiro estimado da ordem de R\$ 80 milhões em terras, se considerado um valor de R\$ 4 mil por metro quadrado. Fato que não passaria despercebido perante um órgão de controle como a Controladoria Geral da União (CGU) ou o Tribunal de Contas da União (TCU). No mesmo sentido, o Ministério Público Federal (MPF) questionará uma série de aspectos sobre essa cessão, especialmente sobre as compensações. Outro aspecto destacado é o de que as obras devem estar de acordo com as normas municipais em vigor, sob o risco de serem embargadas. Diante da necessidade de revisão da lei, há a necessidade de se fazer uma mediação em outros espaços, como a Câmara de Vereadores. Menciona alguns dados sobre o crescimento da frota de automóveis e motocicletas entre 1997 e 2013, de modo que a frota de carros quase duplica nesse período, enquanto a de motos quadriplica. Existe um complicador que é ter pensado uma certa UFSC, em Florianópolis em meados de 2000, e agora esse cenário 10 anos depois. Por fim, revisa a estratégia nacional da produção de carros em massa em 2007 e 2008, com a redução de impostos e a oferta de crédito, dando esse salto na aquisição de autos.

## **IX – Da 2.<sup>a</sup> rodada de intervenções na plenária**

32. Para Guilherme, coordenador jurídico da Associação de Ciclo-Usuários da Grande Florianópolis, se deve cumprir a lei, mas não isoladamente. Na Constituição, o que vale é o direito à vida das pessoas, de modo a se considerar primeiro os pedestres, os portadores de necessidades especiais, depois os ciclistas, e por último os carros. Menciona a pesquisa do instituto MAPA, de que 70% dos usuários de bicicleta a usariam cotidianamente para deslocamento ao trabalho se houvesse infraestrutura adequada. Destaca que a lei n.º 78 de 2001, relativa aos bicicletários nos terminais de ônibus, por hora desativados. Também lembra em Nova Iorque fecharam a avenida Times Square. Ao fim, propõe a que essa Audiência seja remarcada para a apresentação de projeto.

33. Fábio Henrique, morador do Pantanal, manifestou-se contrário à proposta da duplicação. Disse que se ela for ocorrer, que vise o transporte coletivo.

34. Para Osmar Meister, morador do Pantanal, deve-se utilizar uma proposta de “super executivo”, um representante na Prefeitura que permanece independente dos prefeitos. Menciona que as pessoas devem participar de espaços como os CONSEGs (Conselhos de Segurança).

35. Para Ferraz, morador da Trindade, a falta de mobilidade na região da universidade tornou-se um grande problema. Solicita aos membros do CUn que se manifestem favoráveis à duplicação da Edu Vieira.

36. Para Daniel Dambrowski, representante dos técnicos no CUn, enquanto não for apresentado um projeto concreto, é um absurdo a UFSC pensar em ceder esse terreno.

37. Lourenço Hort, presidente do Conselho Comunitário do Pantanal em 1983, afirma que àquela época a universidade criou uma comissão para estudar a mobilidade daquela região. Eram membro da comissão autoridades como Colombo Salles, Gama D'Eça. A comissão não deu certo porque a própria universidade “se atravessou” e construiu dois galpões de prática esportiva em frente ao Posto Pantanal. Menciona que hoje, no caso da duplicação, seria melhor jogar a rótula de acesso à Carvoeira para próximo do ITESC.

38. Fabio, visitante do Rio de Janeiro, menciona que Florianópolis está passando por um processo de “carioquização urbana”, com uma série de construções de infraestrutura, a ponto de Florianópolis se tornar um novo “Rio de Janeiro”. Cita que tal processo é desejado pela Prefeitura porque aumenta a receita do IPTU.

39. Lino Peres, professor da UFSC e membro da CETMU e do Grupo de Estudos da Mobilidade Urbana (GEMURB), propõe que se realize nova audiência pública, a fim de que se mostre isso em um desenho. Destaca que no *Protocolo de Intenções* não há menção sobre a não-segregação do bairro. Afirmou que na CETMU a Prefeitura tinha um “poder de veto”, de modo que diversos itens ficaram de fora do relatório. Criticou o fato de no *Protocolo de Intenções* terem surgido vários pontos que não foram discutidos pela comissão, como o esgotamento, as rótulas.

40. Para Vilson, morador do Pantanal, o *Protocolo de Intenções* possui equívocos, como o Posto de Saúde, que foi uma conquista da comunidade, e não da universidade. Questiona como a Prefeitura autorizou a construção de mais de 20 prédios na região do Pantanal, mesmo com o problema da mobilidade.

41. Para Hilário Moreto, morador do Santa Mônica, cada uma das partes deve ter o bom senso de ceder, a fim de evitar que essa se torne uma polêmica como o Morro dos Cavalos.

42. Para Madalena, moradora do Pantanal, deve-se perceber que Florianópolis é uma província, e não uma metrópole.

## **X – Da 2.<sup>a</sup> rodada de réplicas da mesa e encaminhamentos**

43. Para Fernando Barth, morador do Pantanal e professor da UFSC, há a expectativa de que o referido encontro sensibilize os membros do CUn, de modo que a comunidade seja a grande prioridade. A UFSC tem bastante terreno, e pode ser generosa na concessão. A Eletrosul também dispõe de muito terreno, e possui o poder de barganha de dizer onde deve e onde pode ser o acesso aos seus estacionamentos. Já a comunidade não tem esse poder de negociação. Sobre os recursos anunciados à obra, R\$ 10 milhões, é pouco diante da necessidade. Em relação ao acompanhamento das obras, as obras devem começar pela Baía Sul, vindo progressivamente. Destaca o sucesso que obteve Barcelona em adotar pistas rebaixadas, entrincheiradas. Ao fim, problematiza o estranhamento que existe quando se menciona o custo de uma obra do porte de trincheiras, ao passo que o mesmo não parece ocorrer diante de uma obra como teleférico.

44. Albertina de Souza, presidente do Conselho Comunitário do Pantanal, solicita que os conselheiros do CUn analisem com cuidado os consensos no processo de decisão de 6 de maio.

Faz uma revisão das insuficiências de infraestrutura do bairro, como eletricidade, água, transporte coletivo. Sobre a questão da Rua Pedro Vidal, explica que aquela é uma negociação de 10 anos entre a Prefeitura e a Associação de Moradores da Carvoeira.

45. Carlos A.O. Vieira, presidente da Audiência, explica que o relator Hélio Rodak de Quadros Junior anotará os elementos da discussão da Audiência e os levará em conta na elaboração de seu parecer de vista no Conselho Universitário. Destaca que o escopo da CETMU foram as questões técnicas, de sorte que as questões patrimoniais deverão ser discutidas no âmbito do Conselho Universitário. Endossa a proposta de que se deve tirar o indicativo de uma próxima Audiência Pública, a ser definida pelo CUn, para a apresentação do referido projeto; todavia, a decisão de quando realizar a próxima Audiência cabe ao CUn.

46. Jonatan Moraes, representante discente no CUn e membro da CETMU, solicita que a mesa se manifeste sobre a solicitação de realização de próxima Audiência.

47. Lino Peres, professor da UFSC e membro da CETMU e do Grupo de Estudos da Mobilidade Urbana (GEMURB), solicita quais os encaminhamentos foram anotados pela relatoria, para que sejam votados. Critica a inexistência de *power point* com a anotação dos mesmos. Propõe que a reunião do CUn do dia 6 seja aberta. Afirma que existem propostas como a do GEMURB que deveriam ser colocadas aos conselheiros na próxima sessão do CUn.

48. Paulo Pinheiro Machado, professor da UFSC e relator do processo no CUn, explica que a Audiência não possui o poder de dizer o que o CUn deve fazer. O Conselho irá levar em conta os apontamentos da comunidade, não se preocupando apenas com a universidade.

49. Ronaldo, morador do Pantanal, cobra a proposta da Prefeitura de fazer o teste do binário.

50. Hélio Rodak de Quadros Junior, relator da Audiência, explica que o CUn, embora tenha certas representações adeptas de maior número de audiências, optou pela realização de apenas uma audiência, de caráter consultivo. Explica que nem mesmo a Reitora poderia chegar fazer daquela audiência, nessa condição, ser de caráter deliberativo.

51. Albertina de Souza, presidente do Conselho Comunitário do Pantanal, cita que perante as restrições legais em relação à largura da via, é preciso fazer o esforço de se procurar mudar a lei vigente para a largura adequada às necessidades da comunidade.

52. Norton Makowiecky, procurador do município, destaca que é uma ação legítima a mobilização da comunidade para a alteração da lei.

53. Guilherme, coordenador jurídico da Associação de Ciclo-Usuários da Grande Florianópolis, aponta que os encaminhamentos realizados devem ser listados e decididos na própria Audiência, ainda que não tenha caráter deliberativo, para então poderem ser submetidas ao CUn.

54. Hélio Rodak de Quadros Junior, relator da Audiência, reconhece que naquele momento não tinha condições de listar os encaminhamentos realizados ao longo da Audiência.

55. Carlos A.O. Vieira, na condição de presidente da Audiência, propõe que não se aprove a cessão do terreno sem antes tomar conhecimento do projeto de acordo com as diretrizes apontadas, em uma nova Audiência Pública.

56. Lino Peres, professor da UFSC e membro da CETMU e do Grupo de Estudos da Mobilidade Urbana (GEMURB), menciona a importância de haver representantes da comunidade no CUn. E que os pontos discutidos aqui nessa Audiência sejam amplamente divulgados.
57. Ao final dos trabalhos, respeitando-se a autonomia do Conselho Universitário, a Audiência realiza consulta aos presentes sobre a seguinte proposta: **recomendar ao CUn que a votação sobre a cessão só aconteça depois que o projeto da Prefeitura seja apresentado conforme as novas diretrizes apontadas**, a qual é aprovada por unanimidade.
58. Na condição de relatores, assinam o presente relatório:

DENISE DE SIQUEIRA  
Relatora da Audiência  
GT Floripa Acessível  
Membro da CETMU

HÉLIO RODAK DE QUADROS JUNIOR  
Relator da Audiência  
Conselheiro Universitário (2013-2015)  
Representante dos Servidores Técnico-Administrativos em Educação da UFSC