

Parecer ao Conselho Universitário.

Processo n. 23080.049997/2011-10

Assunto: Solicitação de cessão de área da UFSC

Senhora Presidente, srs(as). Conselheiros(as):

Trata o presente processo de solicitação que faz a Prefeitura Municipal de Florianópolis de área de terrenos da UFSC, fronteiros à Avenida Deputado Antônio Edu Vieira, para a duplicação da via e para a instalação de um conjunto de equipamentos urbanos.

O Histórico

No primeiro volume do processo consta a documentação a partir de 2010, quando o Reitor Álvaro Prata nomeou uma Comissão presidida pelo Prof. João Carlos dos Santos Fagundes (composta pelas professoras Lenise Grando Goldner, Dora Maria Orth e o arquiteto Luiz Antônio Zenni, fls 3) para, junto à Prefeitura Municipal e o IPUF, estudar e apresentar proposta com vistas à melhoria do sistema viário no entorno da UFSC, em especial o alargamento de parte da Avenida Deputado Antônio Edu Vieira e a instalação de um sistema de escoamento binário para o fluxo de veículos.

Em março de 2011 a Comissão presidida pelo Prof. Fagundes fez um relatório de suas atividades e emitiu um parecer favorável à cessão da área para a duplicação da Edu Vieira, incluindo nove condições (que previam ciclovias, sinalização, bloqueadores de som, melhoria no projeto de drenagem, restrição ao trânsito de passagem na Rua Delfino Conti, etc) para esta aprovação. A comissão recomendava que a UFSC, caso aceitasse ceder o terreno para a ampliação da Edu Vieira, deveria nomear uma comissão técnica para promover melhorias no projeto definitivo. As propostas foram enviadas para a Prefeitura que em ofício de 10 de junho de 2011 (fls 21 a 23) o Vice-Prefeito e então Secretário de Obras, João Batista Nunes responde que várias das condições apontadas pela comissão não poderiam ser resolvidas pela Prefeitura por serem fora da via Edu Vieira, objeto da obra. A Prefeitura encaminha o projeto da obra para a Universidade e o Reitor em 08 de dezembro de 2011 envia o processo ao Conselho Universitário.

No CUn o professor Juarez Vieira do Nascimento elaborou um parecer (fls 77 a 87) que recuperava as condicionantes apontadas no relatório da Comissão presidida pelo Prof. Fagundes, agregando a necessidade de criação de comissão mista – formada por integrantes da UFSC e da Prefeitura – para implantar modificações no projeto proposto, melhorar o entorno da UFSC e elaborar estudos sobre fluxos e viagens no município para pensar a melhoria da mobilidade do bairro no conjunto da cidade. Ao longo do debate no CUn um parecer de vistas (fls 88 a 96), elaborado pelo Conselheiro Sérgio Schlater Júnior, contrário à cessão do terreno sem que antes houvesse, além das garantias e encargos previstos no parecer do Prof. Juarez, uma maior consulta à comunidade dos bairros vizinhos à UFSC, principalmente o Pantanal. O Conselho Universitário votou a favor do parecer de vistas.

A questão é retomada em setembro de 2012, quando uma Comissão de estudos, formada por representantes da UFSC, da Prefeitura e da comunidade dos bairros do entorno começou a encontrar-se. Em março de 2013 a Reitora em exercício, profa. Lúcia Helena de Martins Pacheco emite a Portaria 369\2013\GR (fls 171 a 173) criando a Comissão de Estudo de Transportes e Mobilidade Urbana do Campus Trindade e da Bacia do Itacorubi – **CETMU**, com os objetivos de reunir a produção acadêmica sobre os temas do transporte e da mobilidade urbana, de estudar, sistematizar e apontar as melhores soluções para esta problemática no campus Trindade e na bacia do Itacorubi e, com base neste trabalho, chegar a diretrizes para a formação de uma proposta a ser elaborada pela Prefeitura Municipal de Florianópolis. A CETMU deveria organizar atividades sob a forma de oficinas e fóruns e de maneira ampla e participativa, envolvendo as comunidades da Universidade e dos bairros no entorno.

A Comissão teve um formato tripartite, formada por representantes da UFSC, da Prefeitura Universitária e das comunidades da Bacia do Itacorubi. Indicados como representantes da UFSC foram o prof. Carlos Antônio Oliveira Vieira (pelo Gabinete da Reitora), os engenheiros Carlos Roberto Vieira e Carolina Canella Peña (pelo DPAE), o estudante Jonatan Urbano de Moraes (pelo DCE), o arquiteto Manoel Arriaga de Castro Andrade Júnior (pelo GEMURB) e os professores Elson Manoel Pereira (GCN-CFH) e Werner Kraus Junior (DAS-CTC). Representando a Prefeitura Municipal de Florianópolis

foram indicados os Srs. Júlio César Marcelino (Procurador Geral do Município), Dalmo Vieira Filho (Secretaria de Meio-Ambiente e Desenvolvimento Urbano – SMDU), João Antônio Heinzen Amin Helou (Vice-Prefeito e Secretário de Obras) e Valmir Humberto Piacentini (Secretaria Municipal de Transportes, Mobilidade e Terminais – STMT). Como representantes das comunidades dos bairros foram indicados o prof. 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 Itacurubi), Denise Siqueira (Florianópolis Acessível) e Jerry Gildo da Conceição (SINERGIA). Entre setembro de 2012 a setembro de 2013 foram realizadas 25 reuniões da Comissão registradas em atas anexadas ao presente processo, além de sessões públicas (gravadas em vídeos disponíveis no blog da gestão, na data de 24 de junho de 2013).

No dia 04 de junho de 2013, enquanto a CTMU desenvolvia seus trabalhos, ofício (fl. 175) do Secretário Municipal de Obras, João Amin informava a Reitora da UFSC que, diante dos prazos exíguos para contratação de crédito no PAC-2 “Pavimentação e Qualificação de vias urbanas” a Prefeitura entregou à Caixa Econômica Federal o antigo projeto de duplicação da Edu Vieira (dentro do previsto pela Lei n. 088 de 2001), No entanto, este envio de projeto antigo não implica prejuízo ao diálogo entre a Prefeitura e a Universidade, nem acréscimos e modificações que se fizerem necessários. Igual informação é reiterada pelo Prefeito César Souza em ofício de 08 de outubro de 2013 (fl. 178).

No segundo volume do processo a CETMU apresenta o seu relatório de atividades (fls 186 a 239) que contém uma contextualização histórica da questão, levantando aspectos sobre a ocupação do solo na região da Trindade e entorno, dos crescentes problemas de mobilidade urbana, das pesquisas que foram feitas a este respeito, de estudos de propostas apresentadas pelo GEMURB (Grupo de Estudos da Mobilidade Urbana) em plenárias na UFSC com a participação da comunidade da UFSC, do entorno e de representantes da Prefeitura.

O Relatório da CETMU

O resultado do trabalho da CETMU apresentou um relatório parcialmente conclusivo. Na discussão das diretrizes que devem nortear o projeto da melhoria da mobilidade da Avenida Antônio Edu Vieira, a ser elaborado pela Prefeitura Municipal, são apontados consensos gerais, consensos parciais e dissensos.

Foram consensos gerais, como diretrizes para o projeto, unânimes na Comissão (fls 231 a 233):

1. A busca pela melhoria da qualidade de vida da população, por uma cidade mais humana e democrática, participativa e funcional, privilegiando o caráter social da construção da via em questão;
2. Necessidade de melhoria da mobilidade propiciada pela av. Deputado Antônio Edu Vieira através da ampliação da faixa de domínio da via em todo o trecho compreendido da rótula da Dona Benta até o Saco dos Limões. Isto poderá ser alcançado através da preservação e melhoria das relações sociais e culturais da população dos bairros da região da Bacia do Itacorubi;
3. Segundo o previsto na Lei n. 12.587\2012, o projeto de ampliação da referida rua deve atender prioritariamente os 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 este modal em todo o trecho da rua, além de um adequado traçado e sinalização horizontal e vertical, conforme normas do Conselho Nacional do Trânsito (CONTRAN). As prioridades deverão seguir esta ordem: a) **Calçadas** com pavimentação de qualidade, confortáveis para todos os pedestres e pessoas com deficiência com 2,5 m em toda extensão da intervenção; b) **Faixas** de pedestres niveladas com a calçada em vários pontos da via, quando possível em frente às escolas, centro esportivo da UFSC, e dotadas de sinaleiras para pedestres, ciclistas e pessoas com deficiência, acionáveis manualmente ou por sensor de presença; c) **Ciclovias** interligadas e seguras com largura mínima de 2,5m em toda a extensão da intervenção; d).**Transporte público**

com intervalo regular, pontualidade, conservação, conforto, segurança, que seja barato e não poluente; e). **Paisagismo, mobiliário, sinalização e arborização** em toda a via pública, definidos no projeto executivo e no edital de construção; f) **Vias para automóveis** com sinalização adequada;

4. Que a proposta técnica implantada observe as condicionantes ambientais, atendendo ao disposto na legislação pertinente, e submetendo seu projeto à aprovação dos órgãos competentes;
5. O processo de cessão do patrimônio da UFSC deverá estar condicionado às questões legais tanto do ponto de vista interno quanto externo à instituição;
6. Infraestrutura das redes elétricas e de comunicações deverá proporcionar à via pública um visual mais harmonioso e seguro;
7. Deverão ser atendidas todas as condições para a segurança viária dos pedestres, ciclistas e deficientes físicos conforme normativas e boas práticas de engenharia de tráfego;
8. A ciclovia prevista para a ampliação da via deverá estar integrada ao projeto de ciclovia do entorno da UFSC;
9. Devem ser previstas todas as medidas para mitigar os problemas que a ampliação da via possa trazer em termos da segregação entre os dois lados da via;
10. Igualmente, os conflitos entre o uso educacional da UFSC e o aumento do tráfego na 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;
11. Quanto ao projeto e sua execução, entrou-se em acordo nas seguintes questões: a). Os projetos deverão ser elaborados de forma completa considerando toda a extensão da via; b). Os projetos serão definitivos, independente da existência de recursos financeiros para toda a obra; c). O projeto consensuado, adotado pelas partes como completo e definitivo, será divulgado a toda a sociedade; d). 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;

12. Não transformar as vias em um corredor Norte-Sul;
13. 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 Pedro Vieira Vidal, havendo ainda o consenso de que o traçado da via seja o proposto pelo Município, estabelecendo um minissistema binário com uma mão de subida pelo Armazém Vieira e descida para o Saco dos Limões pelo terreno existente atrás dos edifícios habitacionais.

Os dissensos no Relatório da CETMU

No relatório da Comissão há consensos parciais e dissensos entre as partes (UFSC, Prefeitura e comunidade externa). Para efeito de análise, a via foi dividida em três trechos: o primeiro tem início na rótula do Restaurante Dona Benta até a rótula da Eletrosul (onde há o terreno da UFSC que está sendo solicitado para cessão), o segundo trecho, da Eletrosul até a Rua Pedro Vieira Vidal (onde há o Posto de combustíveis da Petrobrás), e o terceiro trecho, do Posto Petrobrás até a Rua João Motta Espezim (Saco dos Limões).

Os representantes da UFSC e da comunidade dos bairros vizinhos foram favoráveis ao rebaixamento da via no trecho 1, o que não foi aceito pelos representantes do Município.

No trecho 2, via que passa pelo bairro Pantanal, é que houve o maior conjunto de divergências. Por ser uma região muito habitada com imóveis residenciais e comerciais próximos a atual via, é a região que sofrerá maior impacto da obra. Ao longo da discussão na CETMU, que contou com reuniões públicas na UFSC além de assembleias no bairro Pantanal, houve divergência quanto à largura da via neste trecho. A maioria da comissão entende que a largura do trecho poderia chegar a 25 m. A comunidade posicionou-se em assembleia a favor de uma largura máxima de 23 m (em votação de 53 X 25 votos, assembleia de 3 de setembro de 2013). Os representantes do Município defenderam o previsto na Lei 088\2001, que menciona a largura de 30 m.

Parte da Comissão não assinou o relatório final e encaminhou um relatório alternativo a este relator e ao Conselho Universitário (processo n.

23080.073479\2013-89, documento que está incorporado ao processo em tela), **defendendo que a UFSC não deva ceder o terreno para a obra enquanto a Prefeitura Municipal não se comprometer com todas as oito condições:** 1. Manutenção da qualidade de vida do bairro. Além das ciclovias e calçadas, controladores de velocidade, a comunidade concorda na ampliação da via unicamente para faixas exclusivas para transporte público, não para aumento de vias para automóveis. Além disso, propõe a construção, pela Prefeitura de novo Posto de Saúde, Posto Policial, academia de saúde e um parque infantil, que poderiam ser construídos ao lado da Eletrosul, se convertendo num centro de integração comunitária. 2. Largura máxima da via em 23 m, principalmente no trecho entre a Eletrosul e a Rua Pedro Vieira Vidal, onde se encontra o centro histórico do bairro Pantanal e onde há grande movimento de pedestres. 3. Solução para pontos críticos. Segundo a comunidade, uma série de pequenas reformas em rótulas e pontos de intersecção já melhoraria muito a mobilidade no bairro: construção de viaduto de ligação entre a Edu Vieira e a João Motta Espezim (para evitar sinaleira e fazer fluir o trânsito); entrincheiramento no trecho 1, na rótula da Dona Benta, para evitar sinaleira, aumentará segurança para pedestres e diminuirá ruídos para UFSC; na saída da Rua Romualdo de Barros para João Motta Espezim, mudança de sentido do tráfego e pequenas obras de alargamento no cruzamento das ruas; na rótula da Eletrosul fazer passarela elevada para pedestres e ciclistas; alargamento da rótula da Rua Romualdo de Barros com a César Seara (e futuramente, viaduto); construção de uma passagem de nível entre a Rua Maria Flora Pausewang e a Des. Vitor Lima, para diminuir gargalo de trânsito; na Rua João Pio Duarte Silva (Córrego Grande) se propõe o alargamento da rua, implantação de ciclovia e calçadas de 3 m. O item 4 deste relatório alternativo propõe a formação de uma comissão entre a comunidade e a Prefeitura que definirá a forma de indenização das pessoas e famílias atingidas no bairro; 5. A comunidade recusa o esboço de projeto apresentado pela Prefeitura e opta pelo projeto defendido pelo GEMURB da UFSC (Bulevar Edu Vieira); 6. Projeto final completo e definitivo deverá ser apresentado à comunidade com todos os seus desdobramentos e detalhamentos (vias, equipamentos, paradas de ônibus, ciclovias, iluminação, detalhamento paisagístico, hidráulico e elétrico, definição do tipo de transporte público); 7. A execução da obra deverá ser

completa e sem interrupção devendo haver plano alternativo de mobilidade enquanto os trabalhos estiverem acontecendo. 8. Fiscalização: a obra deverá ser acompanhada por comissões formadas entre a UFSC e a comunidade. A programação da obra a ser elaborada pela Prefeitura deverá ser aprovada pela UFSC e a comunidade em audiências públicas. A serem realizadas previamente ao início das obras; 9. A comunidade reconhece o esforço de negociação dos representantes da UFSC, mas acusa os representantes da Prefeitura de falta de disposição e inflexibilidade para negociar com a comunidade. O documento conclui que as diretrizes que foram consenso no Relatório da CMTU são muito genéricas e permitem a Prefeitura praticar uma saída rodoviária para o trecho em questão. Assinam este relatório alternativo 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).

O Problema ambiental

Tendo em vista que o terreno da obra a atingir a UFSC é uma área de preservação permanente, é necessário que haja uma compensação ambiental territorial equivalente. Em dezembro de 2013 foi juntado ao processo o ofício n. 8136\2013, do Ministério Público Federal, assinado pela Procuradora da República, Dra. Analúcia Hartmann, que adverte a Procuradoria Federal da UFSC quanto a característica ambiental da área e, de acordo com a Ação Civil Pública n. 2007.72.00.014573-8, propondo a recuperação e a manutenção do curso d'água existente, que se encontra degradado e recebendo esgoto sanitário pelo encanamento pluvial da Rua Cesar Seara. O laudo em anexo ao ofício da Procuradora recomenda, também, uma compensação territorial equivalente pela área de preservação atingida.

Últimas negociações com a Prefeitura – O Protocolo de Intenções

Tendo em vista que o relatório da CETMU – tanto na parte consensual, como nas partes de discordância – apesar da longa trajetória de trabalhos e discussões que o embasa - se restringe muito ao debate das diretrizes para o traçado da nova Avenida Edu Vieira, identificou-se a necessidade de se pautar, cumulativamente às diretrizes consensuais, um conjunto de compensações e

reparações à UFSC, como contrapartida pela cedência do terreno, no caso do Conselho Universitário concordar com o processo em curso. Desta forma, um conjunto de medidas e ações adicionais à obra principal foi colocado pela UFSC à administração municipal que concordou em assinar formalmente um **Protocolo de Intenções**, que fica incorporado ao presente processo. O documento prevê as ações e estabelece valores de investimento e prazos para realização.

Por este Protocolo o Município se compromete a:

1. Para dar conta das exigências colocadas pela Ação Civil Pública notificada pelo ofício acima citado da Procuradora Federal Analúcia Hartmann: a). Promover a implantação da 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. Prazo previsto para implantação: 36 meses; b). Ceder uma área equivalente a 20.000 m² 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 Município; c). Apresentar projeto habitacional de interesse social para 64 famílias (já cadastradas pela SMHSA), na região da comunidade do Pantanal\Carvoeira. O prazo previsto para implantação é de 48 meses e tem como valor aproximado o investimento de R\$ 5.000.000,00 (cinco milhões de reais);
2. Para dar conta da compensação territorial pelo espaço que a UFSC cederá para a via pública, o Município se compromete a: a) Por meio do IPUF, fazer um estudo que possibilite ampliar o índice de ocupação do solo (compactação) de uma área específica dentro do Campus David Ferreira Lima, levando em consideração os acessos, capacidade de estacionamento e a mobilidade do sistema viário no entorno do Campus; b). 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;
3. Quanto à reconstrução do Prédio do CDS que será atingido pela obra caberá ao Município reconstruir os prédios atingidos pela obra com a

mesma área existente, comprometendo-se a UFSC a fornecer o projeto arquitetônico e complementar daquela edificação. O prazo previsto para a realização da obra é de 12 meses. O valor do investimento será definido oportunamente.

4. 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 cabe ao Município cuidar da implantação do anteprojeto de ciclovias fornecido pela UFSC, perfazendo 10,3 Km. Caberá à UFSC fornecer os projetos executivos. O prazo previsto para implantação é de 30 meses; o valor previsto é de R\$ 2.123.000,00 (dois milhões e cento e vinte e três mil reais).
5. 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, cabe ao Município promover a instalação de sinalizações como parte integrante das obras de implantação do anel viário e da requalificação do sistema viário no entorno da UFSC. O prazo previsto para implantação é de 12 meses. O valor do investimento será definido posteriormente.
6. 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; Cabe ao Município 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. O prazo previsto para implantação é de 30 meses (ou a medida que as obras sejam executadas). O valor do investimento será definido oportunamente.
7. Rua Delfino Conti e a questão referente ao tráfego externo aberto apenas ao transporte coletivo. Cabe ao Município promover um 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. O prazo previsto para implantação é de 30 meses (ou a medida que as obras sejam executadas).
8. Quanto à colocação de barreiras bloqueadoras de som ao longo da via Edu Vieira, nos locais próximos aos prédios da UFSC, cabe ao Município implantar barreiras de som de forma vegetal ou mecânicas no entorno dos prédios da UFSC. O prazo previsto para implantação é de 30 meses (ou a medida que as obras sejam executadas).
 9. Quanto à preocupação da UFSC em trazer benefícios à comunidade do bairro Pantanal, cabe ao Município promover a construção de um Posto de Saúde, com área de cerca de 560 m². O prazo previsto para implantação é de 12 meses. O valor a ser investido é de aproximadamente R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais). Também cabe ao Município construir uma nova unidade policial no Bairro Pantanal. O prazo previsto para a implantação é de 24 meses. O valor do investimento será definido oportunamente, pois depende de elaboração de projeto. Registre-se que enquanto não for definido o projeto para a construção do posto policial o Município locará um espaço para disponibilizá-lo à Polícia Militar.
 10. Quanto à necessidade de melhorias na iluminação das vias públicas internas e externas do Campus. No que tange ao item em questão é importante registrar que o Município 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 ao Município elaborar projeto e a 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. O prazo previsto para implantação é de 12 meses. O valor estimado do investimento é de R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais).
 11. Quanto às obras de desassoreamento de toda a Bacia do Itacorubi (incluindo o Campus Trindade), cabe ao Município realizar o desassoreamento dos 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 previsto para execução é de 12 meses. O valor do investimento é de R\$ 2.700.000,00 (dois milhões e setecentos mil reais). Observação: 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 Município providenciará a execução em parceria com a UFSC.

12.Quanto à necessidade de recapeamento asfáltico das vias internas da UFSC, cabe ao Município 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. O prazo previsto para execução é de 4 meses. O valor do investimento será definido oportunamente.

13.Quanto à garantia de viabilidade para a construção do Parque da Ciência da UFSC no aterro da Baía Sul (Saco dos Limões), cabe ao Município, por meio do IPUF, incluir como premissa no projeto de urbanização do aterro da Baía Sul a implantação do Parque da Ciência da UFSC. O prazo previsto para a execução é de 24 meses.

Em atenção ao Protocolo de Intenções, a UFSC compromete-se a levar ao seu Conselho Universitário o processo de cessão, em favor do Município, das áreas nos terrenos de sua propriedade necessárias para a implementação do projeto de ampliação do sistema viário. Fica definido que os prazos estabelecidos neste protocolo contarão a partir da emissão da ordem de serviço das obras de requalificação da Av. Antônio Edu Vieira. Assinam o Protocolo 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.

Discussão

A mobilidade urbana é um problema crescente nas capitais e grandes cidades brasileiras em geral e particularmente grave em Florianópolis, onde a topografia e a pouca opção de vias de ligação entre diferentes pontos da cidade, se soma ao grande crescimento urbano desordenado nas últimas

décadas. Ao longo deste período foi havendo um crescente abandono do uso do transporte público por integrantes da comunidade universitária e pela população em geral. As pesquisas levantadas pela CETMU revelam o aumento vertiginoso do emprego do transporte individual de automóveis particulares em detrimento do transporte coletivo. Apenas na categoria de estudantes da UFSC tem crescido o número de ciclistas. 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.

O mais recente documento legal sobre esta questão é a Lei n. 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que define o Plano Nacional de Mobilidade Urbana, tendo sido citada e estudada pela CETMU. Esta Lei tem como objetivo “a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.” (Art. 1) Em seu artigo 6º a Lei define claramente as diretrizes das políticas de mobilidade urbana:

Art. 6º 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.

O texto da Lei procura reverter uma tendência já estabelecida de favorecimento ao transporte rodoviário individual e valorização do transporte não motorizado e do transporte coletivo. Neste sentido, as diretrizes consensuais da comissão se coadunam à legislação atualizada e precisam ser observadas no projeto final de duplicação da Avenida Antônio Edu Vieira em toda a sua extensão. A Lei também estabelece interessantes conexões com as questões sociais e ambientais, que precisam ser consideradas no contexto de elaboração de alternativas de mobilidade.

Desta forma, a duplicação da Edu Vieira é uma importante oportunidade para o atendimento da demanda dos pedestres, ciclistas e dos usuários do transporte público, que devem ser os sujeitos priorizados no processo. De igual maneira, o conjunto de obras deve contemplar aspectos ambientais (tanto de recuperação de regiões degradadas como de compensação territorial das áreas de preservação atingidas) e sociais. No campo social é importante que se ofereça melhorias concretas a vida da população dos bairros do entorno da UFSC. Além das questões de mobilidade já citadas, estas pessoas precisam de rede de esgoto sanitário, posto de saúde, posto policial e uma via com equipamentos que garanta a segurança do trânsito e um fluxo urbano, não rodoviário. O desenho final da obra deverá facilitar a preservação dos traços comunitários e a identidade cultural da região, principalmente no trecho 2, que corta o tradicional Bairro do Pantanal.

É de fundamental importância que o Ministério Público Federal seja consultado pela Prefeitura Municipal de Florianópolis da viabilidade da compensação territorial ambiental com a concessão de 20.000 m² no Parque do Mirante (além da recuperação e manutenção do citado curso de água), como propõe o Município no Protocolo de Intenções. Se o Ministério Público Federal não concordar com esta proposta, o Município terá que providenciar outra solução para esta questão.

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.

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.

O fechamento da Rua Delfino Conti ao trânsito de passagem, deixando esta via como caminho exclusivo para transporte coletivo, é uma antiga reivindicação da UFSC que não foi atendida pela Prefeitura nas oportunidades anteriores à atual administração. Esta medida resultará numa sensível melhoria das condições internas no CTC e no CCS que atualmente são muito penalizados pelo trânsito pesado que por ali circula.

No caso das contrapartidas do Município à UFSC, presentes no Protocolo de Intenções e, principalmente as obras internas (construção dos novos prédios do CDS, Iluminação, ciclovias, pavimentação e barreiras

acústicas) é necessário que seja destacado pela Administração Central da Universidade um grupo técnico que especifique e detalhe em projetos executivos os equipamentos e meios necessários a boa condução destas obras, e que alguma equipe fiscalize a execução dos respectivos projetos.

O voto

Diante do exposto, tendo em vista as diretrizes consensuais presentes no Relatório da CETMU e o Protocolo de Intenções assinado entre a Prefeitura Municipal e a Universidade, sou de parecer que o Conselho Universitário da UFSC deva autorizar a Reitoria da Universidade a ceder ao Município o terreno necessário a obra de ampliação da Avenida Antônio Edu Vieira. 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.

Florianópolis, 22 de março de 2014.



Paulo Pinheiro Machado