

Florianópolis, 11 de julho de 2022

## **Considerações ao projeto do Plano Diretor, com ênfase no Distrito de Cachoeira do Bom Jesus**

Vimos através desta, submeter a V.Sas. as considerações da Associação dos Amigos do Bairro da Cachoeira do Bom Jesus ao projeto de Plano de Diretor de Florianópolis, apresentado em Audiência Pública, no dia 06 de julho de 2022.

Somos favoráveis a verticalização da cidade pois entendemos ser uma necessidade, em função da expansão do próprio município, proveniente do aumento populacional. No entanto, as áreas a serem definidas com possibilidade de verticalização deverão ser precedidas de investimentos para disponibilizar infraestrutura para mobilidade da população, saneamento básico, acesso a saúde e educação, dentre outras necessidades básicas da sociedade.

Entendemos também que há necessidade da permissão de habitação social no Sapiens Parque, o que permitiria o desenvolvimento de toda a região, onde as pessoas possam, num mesmo local, residir, trabalhar, estudar e ter acesso a lazer, criando o conceito de bairros inteligentes. Este conceito, contribui também para reduzir a necessidade de investimento em infraestrutura e a continuidade do desenvolvimento econômico e social do bairro e região.

Analisando as informações disponibilizadas do projeto do Plano Diretor, enumeramos a seguir alguns pontos que julgamos relevantes para adequação do projeto às necessidades da população do bairro.

Duas observações iniciais retiradas do texto do Plano:

***“... o turismo deve ser considerado como atividade estratégica do desenvolvimento econômico e social de Florianópolis.”***

***“A adequação do Plano é o primeiro passo para buscar o equilíbrio para que tenhamos bairros completos que respondam a necessidade dos seus moradores...”***

1 - A vocação turística sazonal da cidade, assim como a existência de bairros dispersos, compromete a plena observação às diretrizes de ODS recomendadas pela ONU. Em especial o ODS 3 – “... **desincentivo ao uso de automóvel individual**”

*“Florianópolis tem a pior malha viária entre as 27 capitais brasileiras e a segunda pior do mundo num universo de 164 núcleos urbanos, conforme pesquisa da Universidade de Brasília (UnB, 2006),<sup>[66]</sup> com dados atualizados em 2015.”* (Fonte: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Florian%C3%B3polis>)

- O **turismo sazonal** concentrado nos três meses de calor trás consigo um aumento significativo da população dos bairros de praia durante a temporada de veraneio. Em alguns bairros (ex.: Daniela e Lagoinha) atingem um população três vezes maior que a normal. Isso condiciona boa parte da atividade econômica dos bairros a um retorno produtivo nesse período (dezembro, janeiro e fevereiro), levando muitos estabelecimentos a encerrarem suas portas nos nove meses restantes.

- Essa população flutuante de turistas ingressa no município e se desloca com automóveis particulares, resultando em aumento do tráfego nas rodovias e demandando estacionamentos adequados. Além disso, o fato dos centros urbanos serem dispersos exigem vias rápidas que comportem o alto fluxo de veículos para atender não somente a população local, mas em especial aos turistas que se deslocam em seus automóveis de uma praia para outra ou em busca de centros comerciais maiores (shoppings).

- A utilização de ônibus urbano ou qualquer outro meio de transporte público de massa seria extremamente inconveniente para o deslocamento de uma família de turistas que desconhece particularidades do sistema de transporte coletivo municipal. Além disso, seria impossível justificaria o investimento em modais rodoviários ou ferroviários para atender tal demanda sazonal.

- Uma política focada no “**desincentivo ao uso de automóvel individual**” e na “**eliminação de estacionamentos**” comprometeria seriamente o turismo como “**estratégica do desenvolvimento econômico**” do município, prejudicando em especial o comércio dos bairros de praia (vide situação dos restaurantes na lagoa).

Assim, propomos as seguintes adequações:

- a) A retirada dessa diretriz do Plano Diretor;
- b) A previsão de vagas para estacionamento nas vias classificadas como “Locais de Transição”, “Integradoras Locais” e “Centrais”;
- c) A exigência de vagas para estacionamento nas novas construções em áreas de alto fluxo de turistas, na razão de uma vaga a cada 100 ms. de área residencial construída ou a cada 50 ms. de área comercial;
- d) Incentivar o investimento particular em áreas de estacionamento próximas à orla marítima, com infraestrutura de banheiros e água potável, como forma de facilitar o acesso do turista à praia.

2 – A proposta sugere aumentar a concentração populacional baseado em uma afirmação conflitante em si mesma e que levam a crer na existência de uma relação de causa e efeito que nem sempre se manifesta como verdadeira, mas pode ser potencialmente arriscada se não for muito bem planejada.

Afirma o texto do Plano: “**Florianópolis tem sido desenvolvida por um modelo equivocado de ordenamento territorial de baixa densidade que ocasionou ao longo do tempo grandes impactos sociais, ambientais e de infraestrutura. Ao mesmo tempo, nossas características espaciais e ambientais específicas não comportam concentração exagerada nos bairros atuais.**”

- Nem todas as localidades que apresentarem um ordenamento territorial de baixa densidade sofreram os alegados impactos sociais, ambientais e de infraestrutura. A origem dos mencionados efeitos não é necessariamente essa, mas provavelmente a falta de uma ampla ação fiscalizadora do poder municipal que propicia uma gradual ocupação indevida do território.

- Por outro lado, o conceito de núcleos urbanos independentes tem se desenvolvido como instrumento para desafogar o centro administrativo dos municípios. Mesmo considerando a importância estratégica da criação de núcleos populacionais descentralizados e completos,

devemos reconhecer a existência de um risco embutido nessa premissa, visto que o caos se instala em bairros de alta concentração urbana que não disponham da infraestrutura necessária.

- O plano carece de especificações sobre as características da infraestrutura associada aos objetivos previstos. Ela aborda prioritariamente mudanças paliativas e superficiais no sistema viário, as possibilidades de exploração imobiliária e a cobrança de outorga, mas traz poucos detalhes sobre ações previstas para ***“ampliar e qualificar os equipamentos disponíveis nos bairros, expandindo os atendimentos aos cidadãos e garantindo acesso aos mais variados tipos de serviços públicos”***. No item ***“Onde Podemos Potencializar as Centralidades”*** o plano propõe alterações no sistema viário, mas não apresenta nada sobre a criação de áreas de lazer e espaços públicos, ou sobre a ampliação do sistema de segurança e da estrutura de saúde (Posto de Saúde, Unidade de Pronto Atendimento e Hospital descentralizado). Assim como nada é mencionado sobre a natureza ou padrões de bitola das redes de esgotos necessária para suportar o aumento populacional dos bairros ou sobre a estrutura de suprimento de energia elétrica, de água tratada, de telecomunicações etc.

Assim, propomos as seguintes adequações:

- a) Que as alterações sejam planejadas de forma multissetorial, abordando todos os seus aspectos estruturais, o que certamente apontará para uma demanda de altos investimentos na sua execução à qual o município não poderá se furtar;
- b) Que o item “ESCALA DAS VIAS ORGANIZADORAS” contemple além dos detalhes afetos ao trânsito, também especificação pormenorizada de sistemas de água potável, de esgoto, de energia elétrica e de telecomunicações que darão suporte às construções ali erigidas;
- c) Que o Plano contemple detalhes da estrutura de unidades municipais de serviços de saúde (Postos de Atendimento, UPAs e Hospitais), de segurança, de educação (escolas e creches), de limpeza urbana e áreas de lazer necessária para atender a expectativa de crescimento populacional de cada bairro, assim entendida a sua efetiva localização e dimensionamento dos recursos físicos e humanos necessários a operacionalização desses serviços;
- d) Que a quantidade máxima de pavimentos em novas construções permaneça reduzida aos números atuais, assim como o poder de Outorga Onerosa do Direito de Construir previsto no Plano só possa ser exercido pela Prefeitura depois de a respectiva via for instrumentalizada com toda a infraestrutura necessária para sustentar tal crescimento urbano, nos termos em que ela tenha sido qualificada no item “ESCALA DAS VIAS ORGANIZADORAS”.

3- A implantação de faixas exclusivas para ônibus pode levar ao surgimento de gargalos no trânsito de automóveis, bem como à subutilização de parte da via reservada para o transporte coletivo. Vejam como exemplo o caso da Armando Calil Bulos (SC-403), classificadas como “Regional Distrital” e da mesma forma a Avenida Luiz Boiteux Piazza. É possível imaginar o caos na SC-403 com duas de suas atuais faixas comprometidas exclusivamente para ônibus às 18 horas de um dia de semana, mesmo fora da época de veraneio.

Assim, propomos que a implantação de tal estratégia tenha como condição básica o prévio alargamento das vias.

4 – O plano (item “**Onde Podemos Potencializar as Centralidades**”) parece desconsiderar as atuais características das vias a serem reconfiguradas durante a execução do mesmo, bem como os interesses dos moradores locais.

Caso 1: Proposta de transformar a Av. dos Jerivás em uma “Integradora Local”.

**INTEGRADORA LOCAL:** “...*promovem uma diversidade maior de usos (comércio e serviços) além de promover mais possibilidades de habitação multifamiliar em edificações de uso misto*”. A definição contempla ainda a existência de “*circulação de ônibus, ciclovia/ciclo faixa e calçadas de 2 a 5m*”.

- A mudança sugerida pelo plano propõe a interligação de vias onde atualmente não existe nenhum estabelecimento de comércio ou serviços. Uma parte dessas vias é constituída de uma rua larga no centro de um loteamento com residências de alto padrão e outra parte por uma rua consideravelmente estreita que não contempla potencial para assumir as características definidas para uma “**Integradora Local**”. Isso exigiria um alto investimento municipal em desapropriações para adequar a via ao conceito proposto, além de alterar significativamente a condição de vida dos moradores locais.

Caso 2: A classificação da Leonel Pereira como uma das “**vias Centrais**” implica em ter **pistas exclusivas para ônibus, ciclovia/ciclo faixa e calçada de 3 a 5m**. Ou seja, haverá necessidade de alargamento do espaço atualmente utilizado pela rua. Isso também permitirá a construção de edifícios com até 8 pavimentos. Atualmente a rua já representa um ponto de gargalo no trânsito. Se essa classificação for adotada e houver a concessão de outorga antes da adequação da infraestrutura ela será a causa de uma situação insuportável para o trânsito do bairro.

Assim, propomos que essas ações sejam novamente examinadas junto à comunidade local e adequada às reais necessidades e expectativas dos moradores.

5 – Com relação à outorga, propomos que:

- a) Sejam adotados mecanismos adequados para mitigar o risco de que o coeficiente de aproveitamento básico seja utilizado como um instrumento limitante na utilização do terreno a fim de induzir ao pagamento da outorga;
- b) A cobrança da outorga seja vinculada ao prévio e efetivo atendimento das condições de infraestrutura necessárias ao crescimento do bairro (ver item 2.d);
- c) O valor da outorga seja aplicado obrigatoriamente na melhoria do mesmo bairro em que foi gerado, visto que o propósito da mesma é suprir o local da construção com a infraestrutura e as condições que viabilizarão tal construção. Ele não pode ser desviado para suprir falta de investimento público em outros locais

6 – Por fim, propomos que o Plano também inclua diretrizes sobre:

- a) Regularização de posses;
- b) Cláusulas contratuais restritivas de matrículas das áreas residenciais exclusivas, que limitam as construções a residências de dois pavimentos e de uso exclusivo residencial

Associação dos Amigos do Bairro da Cachoeira do Bom Jesus  
CNPJ.: 31.180.399/0001-63

(endossando a opinião do Sr. Sérgio Costa, Presidente da AJIN - Associação dos Moradores de Jurerê Internacional);

- c) Estabelecimento de colônia de pescadores, visto que além de ser uma atividade econômica essencial para muitos moradores, também constitui um importante elemento cultural da ilha;
- d) Investimento municipal na construção de infraestrutura sanitária pública na orla marítima, podendo estar associado ao estabelecimento de restaurantes, bares e quiosques particulares.

Associação dos Amigos do Bairro da Cachoeira do Bom Jesus