

# MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL

PROCURADORIA DA REPÚBLICA EM SANTA CATARINA  
ASSESSORIA PERICIAL

## LAUDO TÉCNICO Nº 10/2012 - JLLE

Solicitante: Dr. Eduardo Barragan Serôa da Motta

Inquérito Civil Público Nº 1.33.000.005610/2010-83

Ementa: Construção de empreendimento turístico na Ponta do Coral,  
Florianópolis, SC.

Joinville, 12 de dezembro de 2012.

*Considerando o estado de degradação do nosso território e a irreversibilidade da degradação provocada por edificação implantada incorrectamente, ou de qualidade arquitectónica discutível, há que se concluir que não basta a existência de competência técnica neste sector. Sem uma sensibilidade acrescida das decisões políticos que acompanhe a já manifestada por muitas organizações não governamentais de cidadãos, o processo de degradação prosseguirá com a destruição de valores insubstituíveis do nosso património natural e cultural, sem que se possa, deste modo, construir ambientes susceptíveis de fornecer a qualidade de vida que é direito dos cidadãos, consoante com o actual estado de conhecimento.<sup>1</sup>*



Figura 01. Foto da Ponta do Coral.

<sup>1</sup> MAGALHÃES, Manuela Raposo. A Arquitectura Paisagística – Morfologia e complexidade. Editorial Estampa, 2001.

<sup>1</sup>  
Flf

## **SUMÁRIO**

### **1. Normas urbanísticas municipais**

- 1.1. Alterações das normas urbanísticas municipais na Ponta do Coral
- 1.2. Zoneamento da área após aprovação da Lei Complementar nº 180/2005
- 1.3. Índices urbanísticos relativos ao uso previsto: "complexo de múltiplo uso"
- 1.4. Consulta de Viabilidade: uso "hotel"
- 1.5. Compatibilidade com a densidade habitacional prevista no Plano Diretor

### **2. Aterro**

- 2.1. Delimitação da área a ser aterrada
- 2.2. Incompatibilidade do aterro em relação às normas municipais
- 2.3. Aterro como solução urbanística?
- 2.4. Aumento do potencial construtivo da área

### **3. Uso e ocupação dos terrenos de marinha, acrescidos de marinha e áreas de elementos hídricos**

- 3.1. Uso público x uso privado
- 3.2. Marina
- 3.3. Áreas de Elementos Hídricos
- 3.4. Terrenos de marinha
- 3.5. Acrescidos de marinha

### **4. Área Urbana Consolidada?**

### **5. Dados do empreendimento constantes no EIA**

### **6. Diagnóstico Ambiental – questões urbano-ambientais**

- 6.1. Mobilidade urbana
  - 6.1.1. Estudo de tráfego realizado
  - 6.1.2. *Intervenção viária proposta*
- 6.2. Alteração da paisagem
  - 6.2.1. *Simulações da inserção do empreendimento na paisagem*
  - 6.2.2. *Estudo de impacto na paisagem*
- 6.3. Patrimônio Histórico, Cultural e Arqueológico

### **7. Impactos identificados no EIA**

- 7.1. "Risco de acidentes", "Aumento no risco de acidentes" e "Pressão sobre a infraestrutura urbana"
- 7.2. "Alteração na paisagem"
- 7.3. "Risco de interferência em patrimônio histórico, artístico e cultural"
- 7.4. "Risco de perda da atividade pesqueira" e "Realocação dos ranchos de pescadores da Ponta do Coral"
- 7.5. "Acessibilidade à Ponta do Coral"

## **8. Projetos co-localizados**

## **9. Cenário com ou sem o empreendimento**

## **10. EIV**

## **11. Participação da sociedade**

### **Considerações Finais**

1. Trata-se da proposta de implantação de um empreendimento turístico (complexo de múltiplo uso) na localidade denominada Ponta do Coral (ou Ponta do Recife), no bairro Agrônômica, em Florianópolis, SC.
2. Por ser uma área de singular beleza e localização privilegiada, há décadas tem sido objeto de disputas e discussões. Foram várias as reivindicações da população em relação à importância da área como espaço de uso público. Nesse sentido, **desconsiderar os acontecimentos pretéritos referentes à área em questão e limitar o envolvimento da população sob a justificativa de tratar-se de uma propriedade privada, significaria ignorar a capacidade (e dificuldade) da sociedade interferir/participar na gestão do território e a necessidade de garantir que a propriedade cumpra sua função social, condicionando-a ao interesse social, não apenas econômico, mas também ambiental<sup>2</sup>.**
3. Em 2000, o Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis – IPUF, conforme o Parecer nº 1357/2000, ressalta a vocação da área como espaço público:

Pelas características físicas naturais, uma ponta de topografia baixa e plana, com formação de pequenas praias moldurando sua orla, que avança na Baía Norte. Isolada da área adjacente pelo sistema viário, com **grande potencial visual e contemplativo**, cria naturalmente uma concepção de composição com as demais áreas verdes do entorno, já aprovadas por Lei, e outra em projeto como o Parque Urbano da Baía Norte, a resultar do projeto de engordamento da orla, leva a que o uso deste espaço deveria ser público, com a implantação de atividades de lazer e de suporte ao turismo. (grifo acrescido)

- Conforme o Parecer nº 724/11, elaborado pelo órgão de planejamento municipal, o valor do espaço como Local de Memória, tendo em vista as intensas manifestações populares nas últimas décadas, recomendam o **uso público** da área.

Concluindo, somos de parecer que a área apresenta valor de histórico, de paisagem cultural e é um Local de Memória. A intensa manifestação popular, ao longo de muitas décadas, **recomenda o seu uso público para o lazer da população, dado o seu valor de paisagem cultural e de memória.** (grifo acrescido)

<sup>2</sup> Segundo OLIVEIRA FILHO (2007), para que uma propriedade cumpra sua **função social**, sua utilização deve ser socialmente justa, de maneira que o **interesse geral prevaleça sobre o individual.**

- O Parecer Técnico nº 05/11, elaborado pela Fundação Catarinense de Cultura, dispõe acerca da vocação da área ao uso público: “O sítio de intervenção é um terreno único na cidade, com **vocação ao uso público** reafirmada pela falta de espaços com tal potencial na área mais central. Sua **excepcionalidade** e suas **condicionantes históricas, estéticas, paisagísticas e naturais**, que devem ser fortalecidas em um projeto, justificam a preocupação e zelo por parte da população” (grifo acrescido).
- O IPHAN, no Parecer Técnico nº 141/2011, menciona acerca da “(...) **inegável vocação para o uso público que o espaço apresenta**”.
- As diretrizes estabelecidas na ocasião da Audiência Pública Municipal de 3 de julho de 2008, acerca do novo Plano Diretor, também demonstram a importância de garantir o uso público da área da Ponta do Coral:

Diretrizes para Ambiente Natural

20.12.1.1.1.3. Pesquisar e criar novas unidades de conservação (UCs) em áreas e ecossistemas desprotegidos e implementar imediatamente UCs para **proteção das seguintes áreas**: Parque da Luz, **Ponta do Coral**, Campo de Aviação do Campeche, Maciços do Norte da Ilha, Região do Monte Cristo, Aterro da Baía Sul e Ponta do Goulart; (...)

16.21.2.1.1.3 **Transformar em Parques**: a casa o governador, a **ponta do coral**, e toda a faixa da beira-mar norte à esquerda (...)

Diretrizes para o Uso e Ocupação do Solo

13.30.2.1.2.1 **Transformar a Ponta do Coral em área pública** (...) (grifo acrescido)

- VEIGA (2000) dispõe que “A **utilização da área da Ponta do Coral para uso público é necessariamente a melhor opção**. Os estudos dos alunos e professores da UFSC demonstram algumas formas de como isto pode ser viabilizado.” (grifo acrescido).

A beleza da paisagem da Ponta do Coral é indiscutível, principalmente pela ampla visão da Baía Norte que se tem do local, sendo por este motivo, terreno cobiçado pela especulação imobiliária. Entretanto, não se trata de uma área qualquer, **sua vocação é, sem dúvida alguma, para o uso público**<sup>3</sup> (grifo acrescido).

- A FATMA, conforme a ata da audiência pública da Comissão de Viação, Obras Públicas e Urbanismo, realizada no dia 11/05/04, com o objetivo de discutir o Projeto de Lei Complementar nº 245/2000 (transformação da área em AVL) e emenda apresentada pelo vereador Jaime Tonello, salienta que a posição dos seus técnicos consiste na **manutenção da área pública** com a construção de uma **marina de uso do povo**.

(...) Em seguida usou da palavra o senhor Nelson Fidelis, representante da FATMA, que inicialmente registrou que não teve tempo suficiente para estudar

<sup>3</sup> VEIGA, Eliane Veras da; COMERLATO, Fabiana; CHAMAS, Cintia. Breve histórico sobre a Ponta do Coral, do século XVIII aos dias atuais, p. 35.

esta nova proposta e que a posição de técnicos da FATMA seria de se manter a área pública, como prevê o projeto original com a construção de uma marina de uso do povo.(...)<sup>4</sup>

10. Contudo, a despeito das **manifestações da população e de órgãos públicos para garantir o uso público da Ponta do Coral**, as alterações de zoneamento têm buscado adequar o zoneamento da área aos interesses de empreendedores privados.

## 1. Normas urbanísticas municipais

### 1.1. Alterações das normas urbanísticas municipais na Ponta do Coral

**1980** Na ocasião da venda do imóvel, a área da Ponta do Coral era classificada como "**Área Verde e Equipamentos**"<sup>5</sup>. As "áreas verdes e equipamentos" consagradas como de uso público eram consideradas como "*non aedificandi*"<sup>6</sup>.

**1984** Aprovada a Lei Municipal 2090/84 definindo a área da Ponta do Coral como **Área de Incentivo à Hotelaria – AIH**, permitindo a utilização de incentivos, como o gabarito de 18 pavimentos para "hotéis" e "hotéis de lazer".<sup>7</sup>

**1989** O zoneamento da área da Ponta do Coral é alterado de Área Verde/Equipamento para **Área Turística Exclusiva – ATE** pela Lei Municipal 3213/89.

**1998** Tentativa de aprovação do Projeto de Lei 7535/97 que permitiria estender o incentivo de **gabarito de 18 pavimentos**, destinado à atividade hoteleira, aos empreendimentos de **múltiplo uso** (hotel, serviços e comércio) na Ponta do Coral e Ponta do Ataliba (bairro Coqueiros). Segundo VEIGA (2000) o Projeto de Lei 7535/97 foi aprovado em primeira votação em 1998, mas em outubro do mesmo ano o autor do projeto solicitou o **sobrestamento do**

<sup>4</sup> Ata da audiência pública da Comissão de Viação, Obras Públicas e Urbanismo, realizada no dia 11/05/04, com o objetivo de discutir o Projeto de Lei Complementar nº 245/2000 (**transformação da área em AVL**) e emenda apresentada pelo vereador Jaime Tonello.

<sup>5</sup> Conforme o zoneamento estabelecido na Lei Municipal 1440/76 (Revogada pela Lei Municipal nº 01/97).

<sup>6</sup> Art. 9º - As **áreas verdes e equipamentos** especificadas nas plantas componentes desta Lei, quando se tratar de **áreas já consagradas como de uso público**, são "*non aedificandi*." § 1º - As áreas especificadas como áreas verdes e equipamentos nas Plantas que compõem esta Lei e não enquadradas no caput deste Art. , poderão ser "*aedificandi*" respeitada a menor taxa de ocupação das áreas vizinhas e uso do solo predominante. Lei Municipal 1440/76 (Revogada pela Lei Municipal nº 01/97)

<sup>7</sup> Conforme VEIGA (2000, p. 26), após a aprovação da mencionada lei, o proprietário do imóvel "(...) **apresentou um projeto de construção, na Ponta do Coral, de um hotel cinco estrelas com marina, que foi vetado pela FATMA e Capitania dos portos por prever um aterro considerado irregular**". (grifo acrescentado).

mencionado projeto de lei em razão das reações na imprensa contrárias ao empreendimento em Coqueiros.

**1998** Em 06.10.98, o proprietário do imóvel determina o início da **demolição do antigo prédio da Standard Oil Company**, localizado na Ponta do Coral. Apesar da aprovação da **Moção de Repúdio nº 31/98**, em 15.10.98, no Plenário da Câmara Municipal de Florianópolis, **contra a demolição das ruínas do prédio da Standard Oil**, e da **tentativa do Ministério Público Estadual de embargar a demolição** para verificar o valor histórico/paisagístico/natural do local, a Polícia Ambiental, ao cumprir diligência no dia 16.10.89, não chega a tempo de impedir a demolição da edificação, restando apenas dois muros. Além disso, no dia 20 de outubro, a despeito do embargo, a demolição continuou nos dois muros que restavam.<sup>8</sup>

**2002** O Projeto de Lei Complementar nº 245/2000, com a finalidade de **transformar a área da Ponta do Coral em Área Verde de Lazer**, foi levado à 1ª votação e aprovado por unanimidade, conforme notícia jornalística (Figura 02).

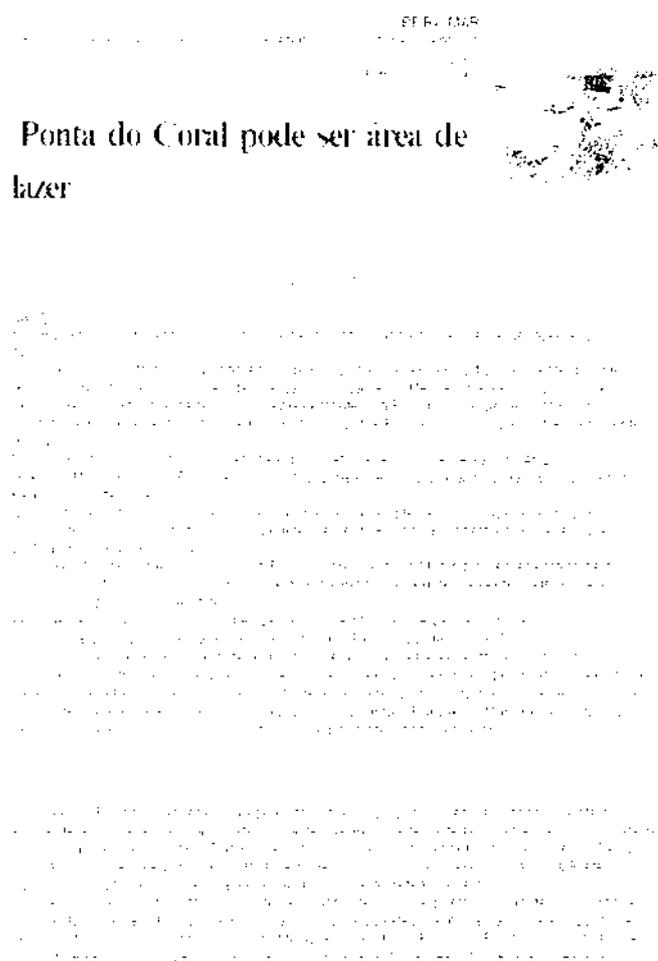


Figura 02. Reportagem constante no Jornal ANCapital do dia 25 de abril de 2002.

<sup>8</sup> VEIGA, Eliane Veras da; COMERLATO, Fabiana; CHAMAS, Cintia. Breve histórico sobre a Ponta do Coral, do século XVIII aos dias atuais, p. 28.



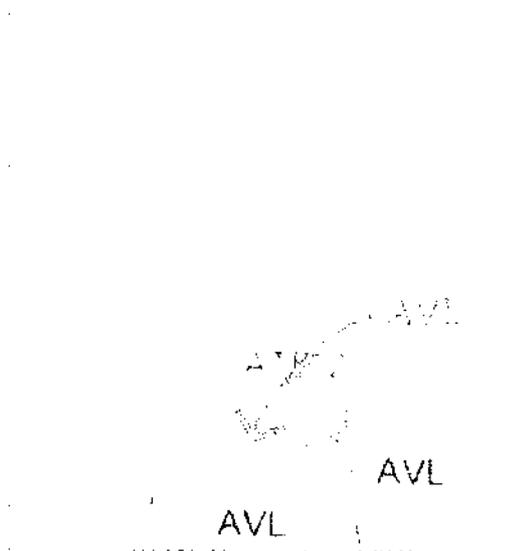


Figura 04. Zoneamento antes da LC 180/05. A área contígua à Beira-mar é classificada como AVL.

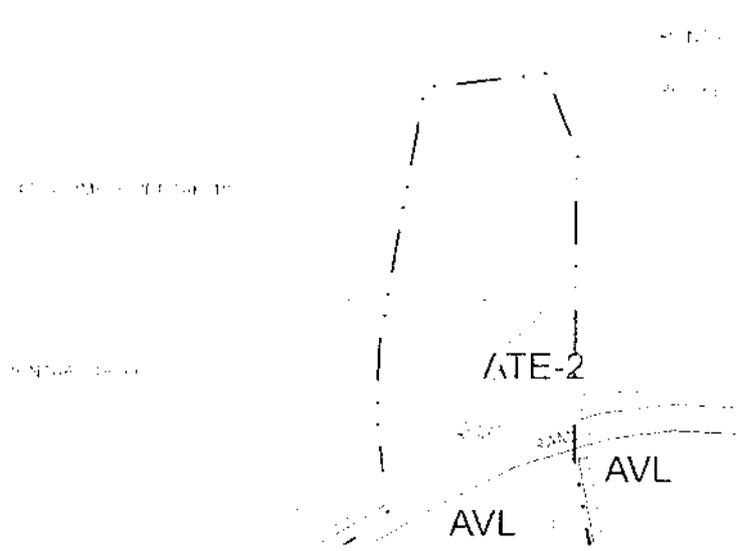


Figura 05. Zoneamento após à LC 180/05. A área contígua à Beira-mar (em amarelo) foi alterada para ATE-2.

12. Portanto, a lei aprovada (LC 180/05), além de não alterar a área classificada como Área Turística Exclusiva (ATE-2) para Área Verde de Lazer (AVL), conforme a proposta inicial, **transforma a Área Verde de Lazer (AVL) existente na área contígua à Beira-Mar em Área Turística Exclusiva (ATE-2).**
13. Cabe ressaltar que, embora o EIA alegue que a Lei Complementar nº 180/05 tenha sido aprovada com o respaldo da audiência pública realizada na Comissão de Viação, Obras Públicas e Urbanismo da Câmara de Vereadores, **não houve nenhum consenso e/ou uma posição definitiva entre os presentes acerca da proposta do projeto de emenda apresentado.**

**Após audiência pública** realizada na Comissão de Viação, Obras Públicas e Urbanismo da Câmara de Vereadores em 11 de maio de 2004, que contou com a **participação intensa da sociedade civil e dos agentes públicos, foi editada a Lei Complementar n. 180/05** com vistas a **atender aos anseios por espaço público de lazer e infraestrutura para o turismo**. Essa lei alterou parcialmente o zoneamento da Ponta do Coral, modificando apenas a sua parte mais afastada da Avenida Beira-Mar Norte de Área Verde de Lazer (AVL) para Área Turística Exclusiva-2 (ATE-2). Assim, consolidou o zoneamento de toda a sua extensão como ATE-2.<sup>9</sup>

11. Ao contrário do que sugere o EIA, as manifestações dos órgãos presentes na audiência demonstraram diversas preocupações quanto à utilização da área conforme a proposta pelo projeto de emenda de lei apresentado, como, por exemplo, o excesso de áreas aterradas na cidade, a proximidade dos manguezais, a necessidade de manter a área pública, bem como, a necessidade de maior discussão sobre o assunto, incluindo a participação da população.

<sup>9</sup> EIA, Tomo I, p. 28.

(...) Em seguida usou da palavra o senhor Ivânio Alves representando a UFECO, registrando que o **Projeto original do ex-Vereador Mauro Passos** atende as necessidades da comunidade, sem qualquer tipo de agressão. Registrou que **se deve parar de aterrar o mar para conseguir áreas de uso do povo, pois a área era pública e se privatizou anos atrás.** (...)

Logo após usou da palavra o senhor Francisco Antônio da Silva Filho, técnico da FLORAM (...) Registrou que ainda existe vegetação de restinga natural e **sua proximidade com os manguezais orienta a sua não utilização para área de construção.** Finalizou registrando que a FLORAM **deverá analisar novamente a matéria tendo em vista a apresentação desta emenda.**(...)

(...) Em seguida usou da palavra o senhor Nelson Fidelis, representante da FATMA, que inicialmente registrou que não teve tempo suficiente para estudar esta nova proposta e que **a posição de técnicos da FATMA seria de se manter a área pública,** como prevê o **projeto original** com a construção de uma marina de uso do povo.(...)

(...) Em seguida usou a palavra o senhor Itamar Pedro Bevilaqua, (...). Colocou que com o substitutivo apresentado seu conteúdo **ultrapassa a capacidade desta Casa em legislar,** (...)

(...) Em seguida usou da palavra o senhor Vereador Márcio de Souza registrou que como morador antigo da região (...) entende que **deve haver uma maior discussão com a comunidade da Agrônômica** (...)

Em seguida usou da palavra o senhor Vereador Jaime Tonello, autor da emenda, (...) sugeriu que o IPUF e a FATMA possam se manifestar sobre esta emenda nos próximos dias, para que possa analisar a matéria de forma definitiva. Finalizou que se for necessário para esta deliberação que se faça um plebiscito, **para se saber o real interesse da cidade quanto à utilização daquela área.** (...)<sup>10</sup>

### **1.3. Índices urbanísticos relativos ao uso previsto: “complexo de múltiplo uso”**

15. Conforme o zoneamento atual, a área da Ponta do Coral é classificada como Área Turística Exclusiva. Considerando que a área também é classificada como Área de Incentivo à Hotelaria, são previstos incentivos urbanísticos para implantação de empreendimentos relacionados à atividade hoteleira.
16. Embora o Estudo alegue que o projeto previsto adéqua-se às normas urbanística municipais, verifica-se que **não foi demonstrado a compatibilidade do uso proposto às normas urbanísticas relativas as Áreas Turísticas Exclusivas (ATE) e às Áreas de Incentivo à Hotelaria (AIH).**
17. O EIA sequer identifica o uso proposto pelo empreendimento de acordo com a nomenclatura elencada no Anexo II do Plano Diretor do Distrito Sede – Tabela de Adequação dos Usos e Atividades das Áreas.
18. Portanto, inicialmente, é preciso esclarecer que, conforme definição constante no art. 100 do Plano Diretor do Distrito Sede (Lei Complementar nº 01/97), o empreendimento refere-se a um **complexo de múltiplo uso.**

<sup>10</sup> Ata da audiência pública da Comissão de Viação, Obras Públicas e Urbanismo, realizada no dia 11/05/04, com o objetivo de discutir o Projeto de Lei Complementar nº 245/2000 (transformação da área em AVL) e emenda apresentada pelo vereador Jaime Tonello.

Art. 100 - **Definem-se como Complexos de Múltiplo Uso, planos ou projetos integrados constituídos de, no mínimo, três dos seguintes equipamentos: hotéis, centros comerciais ou shopping centers, centros de convenções ou centros culturais, edifícios de escritórios ou habitações uni e multifamiliares, equipamentos de lazer e esportes, estacionamentos ou edifícios-garagem, estações ou terminais de transporte coletivo.**<sup>11</sup>

- 19) Embora o EIA não esclareça o uso previsto para o empreendimento (de acordo com a tabela de usos e atividades constante no Plano Diretor), o projeto encaminhado à Prefeitura para aprovação demonstra que o empreendimento proposto refere-se a um **complexo de múltiplo uso**, conforme imagem do selo constante no referido projeto.

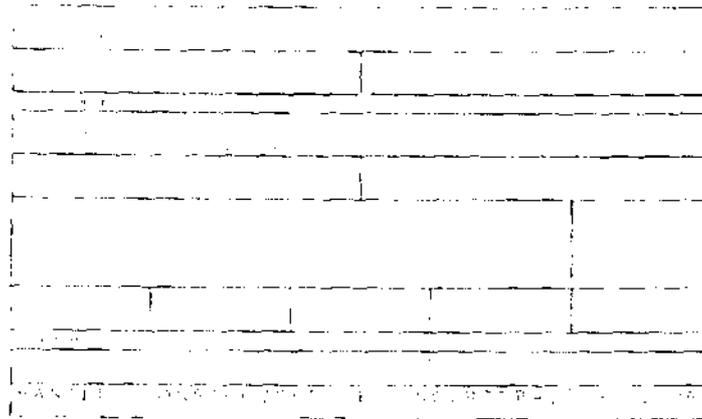


Figura 06. Selo do projeto encaminhado à aprovação.

- 20) Conforme o Plano Diretor do Distrito Sede, a instalação de **complexo de múltiplo uso** nas áreas classificadas como Área Turística Exclusiva-2 é permitida. Contudo, os empreendimentos classificados como "complexo de múltiplo uso" devem estar de acordo com os parâmetros urbanísticos estabelecidos para as Áreas Turística Exclusiva-2, ou seja, **máximo de 6 pavimentos, e índice de aproveitamento de 1,8**.
- 21) Sobreposto ao zoneamento ATE-2 há o zoneamento da Área de Incentivo à Hotelaria – AIH, que prevê incentivos urbanísticos à atividade hoteleira. Entretanto, conforme o Plano Diretor do Distrito Sede, art. 179, **somente receberão incentivos as edificações definidas como meios de hospedagem classificadas como "Hotel" ou "Hotel de Lazer"**. Dessa forma, considerando que o empreendimento refere-se a um **complexo de múltiplo uso**, não é possível a utilização dos incentivos previstos para as áreas de incentivo à hotelaria.

Art. 179 - Nas Áreas de Incentivo à Hotelaria (AIH) do Distrito Sede **somente receberão incentivos** as edificações definidas como meios de hospedagem classificadas segundo

<sup>11</sup> Lei Complementar nº 01/97, Plano Diretor do Distrito Sede.

normas do CNTur como "**Hotel**" ou "**Hotel de Lazer**", nas categorias de 3 (três) a 5 (cinco) estrelas, nas formas previstas nesta seção.

Parágrafo Único - As Áreas de Incentivo à Hotelaria (AIH) estão demarcadas nos mapas do Anexo I, ficando, entretanto, o licenciamento dos hotéis condicionado à adequação dos usos prevista no Anexo II desta Lei e as normas das APC.

Art. 180 - Os "**Hotéis**" e "**Hotéis de Lazer**" nas categorias de 3 (três) a 5 (cinco) estrelas poderão se beneficiar dos seguintes incentivos:

- I - índice de aproveitamento máximo de 5,0 (cinco);
- II - taxa de ocupação conforme a fórmula do Anexo IV;
- III - taxa de ocupação máxima de 70% (setenta por cento) nos quatro primeiros pavimentos (embasamento), desde que não sejam destinados a unidades de hospedagem;
- IV - um andar de embasamento destinado à centro de convenções ou um andar de coroamento destinado à restaurante panorâmico, não computável no índice de aproveitamento;
- V - número máximo de pavimentos igual a 18 (dezoito), excluindo os pavimentos-garagem, e o andar de coroamento destinado à restaurante panorâmico ou o andar de embasamento destinado a centro de convenções;
- VI - garagem em sub-solo, com até 100 % (cem por cento) da área do terreno, respeitados os alargamentos viários e os afastamentos frontais previstos.<sup>12</sup>

- 22 Portanto, o Plano Diretor prevê a utilização de incentivos urbanísticos para a instalação de **hotéis**, como, por exemplo, o gabarito de 18 pavimentos. Entretanto, o Plano Diretor do Distrito Sede não inclui os incentivos à hotelaria aos complexos de múltiplo uso, já que restringe o incentivo aos meios de hospedagem. Nesse sentido, a implantação dos empreendimentos classificados como complexo de múltiplo uso deverão adequar-se aos parâmetros estabelecidos para as ATE-2 (gabarito máximo de 6 pavimentos e índice de ocupação de 1,8), conforme demonstrado na tabela abaixo.

	<b>ATE-2</b> (Área Turística Exclusiva)	<b>AIH</b> (Área de Incentivo à Hotelaria)
<b>Complexo de múltiplo uso</b>	Gabarito: 6 pavimentos Índice de aproveitamento: 1,8	<b>Não se aplica</b>
<b>Hotel ou hotel de lazer</b>	Gabarito: 6 pavimentos Índice de aproveitamento: 1,8	Gabarito: 18 pavimentos Índice de aproveitamento: 5

Tabela 01. Índices urbanísticos de acordo com o uso previsto.

- 23 Ressalte-se, ainda, que, segundo o art. 181, IX, para a utilização dos incentivos previstos no art. 180, os meios de hospedagem deverão estar localizados em imóvel de propriedade de empresa hoteleira registrada na Junta Comercial, o que não foi demonstrado nas informações constantes no EIA.

<sup>12</sup> Lei Complementar nº 01/97, Plano Diretor do Distrito Sede.

Art. 181 - Para utilização dos incentivos de que trata esta seção os meios de hospedagem **deverão** atender às seguintes disposições:

- I - dispor de acesso pavimentado até a via pública pavimentada;
- II - dispor de **acesso direto à via pública somente para os serviços próprios de hotelaria**;
- III - possuir área de circulação interna para embarque e desembarque, ou bainha de estacionamento, conforme as normas do artigo 65, com capacidade de parada simultânea de três automóveis;
- IV - dispor de sistema mecânico de compactação de lixo;
- V - possuir sistema próprio de abastecimento de água e disposição final de esgoto sanitário, ou viabilidade aprovada pelos órgãos competentes;
- VI - possuir heliponto na cobertura da edificação;
- VII - manter afastamentos laterais e de fundos proporcionais as respectivas alturas do embasamento e da torre;
- VIII - atender aos demais limites de ocupação de que trata esta Lei;
- IX - estar localizado em **imóvel de propriedade de empresa hoteleira registrada na Junta Comercial**;
- X - apresentar certidão expedida pela SANTUR comprovando a classificação hoteleira do empreendimento;
- XI - apresentar termo de compromisso de não desvio de finalidade do imóvel pelo prazo mínimo de 20 (vinte) anos.

Parágrafo Único - O não cumprimento do compromisso citado no inciso XI deste artigo sujeitará o proprietário do meio de hospedagem ao pagamento de multa de 200% (duzentos por cento) do custo da área ou empreendimento, determinado pelo CUB médio, ou índice sucedâneo vigente na data do recolhimento.<sup>13</sup>

- 24. Segundo o quadro de áreas constante no projeto encaminhado à Prefeitura, o projeto possui índice de aproveitamento de aprox. 3,3 (**42.457,21 m<sup>2</sup>** de índice efetivamente utilizado). Dessa forma, verifica-se que o empreendimento proposto não está de acordo com os índices aplicáveis ao uso pretendido (complexo de múltiplo uso). Considerando que apenas os hotéis ou hotéis de lazer possuem incentivo de índice de aproveitamento de 5, a implantação do complexo de múltiplo uso proposto deveria adequar-se ao índice de aproveitamento de 1,8 estabelecido para área classificada como ATE, ou seja, **26.216 m<sup>2</sup>** (considerando a área do terreno alodial e terrenos de marinha).
- 25. Em relação ao gabarito, o projeto de um complexo de múltiplo uso não deve ultrapassar o gabarito de **6 pavimentos** previstos para a implantação de um complexo de múltiplo uso em Áreas Turísticas Exclusivas. Portanto, os **18 pavimentos** previstos no projeto encaminhado à Prefeitura não estão de acordo com o limite de pavimentos estabelecido para os complexos de múltiplo uso.
- 26. Em resumo, o Plano Diretor permite **ou** a instalação de um hotel com gabarito máximo de 18 pavimentos (ia=5) **ou** um complexo de múltiplo uso com gabarito máximo de 6

<sup>13</sup> Lei Complementar nº 01/97, Plano Diretor do Distrito Sede.

pavimentos (ia=1,8), **não** sendo permitido a implantação de um complexo de múltiplo uso com 18 pavimentos.

27. Ressalte-se que já houve a tentativa de aprovação do Projeto de Lei 7535/97 que permitiria estender o incentivo de **gabarito de 18 pavimentos**, destinado à atividade hoteleira, aos empreendimentos de **múltiplo uso** (hotel, serviços e comércio) na Ponta do Coral e Ponta do Ataliba (bairro Coqueiros)<sup>14</sup>. Segundo VEIGA (2000) o Projeto de Lei 7535/97 foi aprovado em primeira votação em 1998, mas em outubro do mesmo ano o autor do projeto solicitou o **sobrestamento do mencionado projeto de lei** em razão das **reações** na imprensa **contrárias ao empreendimento** em Coqueiros.
28. O EIA apresentado, apesar das divergências apontadas acima quanto à compatibilidade do uso proposto às restrições urbanísticas estabelecidas pelas normas municipais, alega que "(...) a *implantação do Parque Hotel Marina Ponta do Coral amolda-se com perfeição ao que prevê a legislação de uso e ocupação do solo, especialmente com o plano diretor e zoneamento do Município de Florianópolis/SC, não infringindo qualquer restrição urbanística, conforme atesta a declaração da Prefeitura (Anexo 11)*".
29. Verifica-se, assim, a necessidade de que seja demonstrada à população interessada à compatibilidade do empreendimento à legislação municipal, **por meio de pareceres técnicos devidamente fundamentados elaborados pelos órgãos municipais responsáveis**, a fim de que a sociedade possa acompanhar e fiscalizar o processo de aprovação do empreendimento em questão.

#### **1.4. Consulta de Viabilidade: uso "hotel"**

30. Conforme o EIA, o empreendimento "(...) *já recebeu consulta de viabilidade positiva da Prefeitura Municipal de Florianópolis (Anexo 1)*". Entretanto, **a consulta de viabilidade constante no Anexo 1 refere-se à implantação de empreendimento com uso diverso do encaminhado à aprovação pela Prefeitura.**
31. O projeto encaminhado à Prefeitura refere-se a um **complexo de múltiplo uso** e a consulta de viabilidade foi realizada para os seguintes usos: **edifício residencial e comercial (proibido) e hotel (adequado desde que atenda a legislação vigente e o Parecer do IPUF nº 2530/08).**

<sup>14</sup> Conforme VEIGA (2000): "A legislação em vigor, lamentavelmente, já permite a construção de edificações com duas torres de 18 pavimentos nestes dois locais (Ponta do Ataliba e Ponta do Coral). Não satisfeito com este incentivo, vários vereadores assinaram o projeto de lei propondo que uma destas torres de 18 pavimentos seja de múltiplo uso (três tipos) tais como serviços, comércio e hotel".

- Portanto, considerando que **não consta no EIA informações sobre eventual consulta de viabilidade para a implantação de um complexo de múltiplo uso na área da Ponta do Coral**, não foi demonstrada a apresentação das necessárias anuências municipais para instruir o pedido de Licença Ambiental Prévia.
- Conforme a Instrução Normativa nº 06 da FATMA, a cópia da consulta de viabilidade expedida pelo Município (com validade de 90 dias) é um dos **documentos necessários para o pedido de Licença Ambiental Prévia**. O EIA dispõe que a consulta de viabilidade da Prefeitura foi expedida em 13/08/2010 e ratificada em 06/01/2012. Contudo, a consulta de viabilidade mencionada pelo EIA refere-se à implantação de hotel, conforme demonstra a figura abaixo (Figura 07). Portanto, **não consta informações sobre a existência de consulta de viabilidade positiva para a implantação de um complexo de múltiplo uso** (uso do projeto encaminhado à Prefeitura para aprovação).

Figura 07. Imagem retirada da consulta de viabilidade mencionada no EIA (uso permitido: hotel)<sup>15</sup>

- O Parecer Técnico da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano de Florianópolis/SC, de **06.08.10**, também não se refere à implantação de um complexo múltiplo uso. Conforme o mencionado parecer, a consulta de viabilidade é relativa à construção de **"edifício residencial (hotel)"**, conforme demonstrado na figura abaixo (Figura 08). Além disso, é preciso ressaltar que **a denominação do uso utilizada no referido Parecer Técnico é ambígua**, já que trata como sinônimos usos distintos (ao colocar uso diverso entre parênteses), os quais são tratados de forma diferenciada pelo Plano Diretor. A diferença entre tais usos fica evidente na consulta de viabilidade constante

<sup>15</sup> EIA. Tomo I, Anexo 1.

no EIA, já que proíbe o uso da área para construção de "edifício residencial" e permite (com condicionantes) o uso para implantação de "hotel".

Figura 08. Imagem retirada do Parecer Técnico da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano de Florianópolis/SC, de 06.08.10.<sup>16</sup>

- 35 Segundo a Resolução CONAMA nº237/97 (art. 10, § 1º), deverá constar, obrigatoriamente, no procedimento de licenciamento, a certidão da Prefeitura Municipal, declarando que o local e o tipo de empreendimento ou atividade estão em conformidade com a legislação aplicável ao uso e ocupação do solo.
- 36 Conforme Anexo 11, o Eng. José Carlos Rauhen (Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano), em 26.01.12, declara que o empreendimento "*está em conformidade com a legislação aplicável ao uso e ocupação do solo, em especial quanto à Lei Complementar nº 180/2005*". Contudo, **a mencionada declaração sequer especifica o tipo do empreendimento (uso proposto)**, se o empreendimento refere-se à implantação de um *hotel* (conforme a consulta de viabilidade), de um "*edifício residencial (hotel)*"<sup>17</sup> (segundo o Parecer Técnico da SMDU, de 06.08.10), de um "*hotel 5 estrelas*" (de acordo com o Parecer Técnico do IPUF nº 2530/08) ou de um "*complexo de múltiplo uso*" (conforme o projeto encaminhado à Prefeitura).

<sup>16</sup> EIA. Tomo I, Anexo 1.

<sup>17</sup> Conforme mencionado anteriormente, a referida denominação para o uso pretendido é ambígua, tendo em vista que o uso "edifício residencial" e o uso "hotel" são distintos, tratados de forma diferenciada pelo Plano Diretor.



- 11 Segue abaixo transcrição do Parecer Técnico do IPUF nº 2530/08, o qual estabelece restrições à utilização proposta (hotel):

Senhor Secretário,

O processo nº 17754/2008-DIB, se refere a **consulta de viabilidade para construção de hotel 5 estrelas** em um terreno constituído por parte alodial e parte de marinha, com área total de 14.959,71 m<sup>2</sup>, sendo a área alodial com 3.300,50 m<sup>2</sup> e a parte de marinha com área de 11.659,21 m<sup>2</sup> situado na Av. Irineu Bornhausen, no local denominado Ponta do Coral (Ponta do Recife) no município de Florianópolis – Santa Catarina, conforme pode ser conferido na cópia das escrituras, folhas 05 a 08 e planta de situação registrada nas folhas 03 e 03a deste processo.

A Legislação Municipal acima é bem explícita, **o uso do solo é permitido desde que o empreendimento a ser construído atenda os parâmetros urbanísticos** tais como: acessos, vagas de estacionamento, vagas para embarque e desembarque de ônibus, táxis, **sistema viário planejado** e ainda **o empreendimento não deverá prejudicar o trânsito nas vias públicas adjacentes no caso específico a Av Irineu Bornhausen.**

A Lei Complementar nº 01/97 nos Art. 198 e 240, delega ao Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis as competências para definir as diretrizes do planejamento do sistema viário e com fundamentação legal conforme acima registrado este órgão elaborou o relatório: Florianópolis – Av. Beira Mar Norte – Acessibilidade – Ponta do Coral até a OAB – Estudo Preliminar de Conceito Alternativa I – Setembro de 2001, onde na planta 01 folha 06 mostra a estrutura viária adjacente ao imóvel e conforme pode ser visto praticamente **50% da área em questão será utilizada para implantação da estrutura viária da cidade de Florianópolis** (via de ligação LI 13 – anexo I da Lei Complementar nº 01/97, prancha 7).

Uma parte da ligação LI-13 já foi implantada pelo município que se constitui atualmente no acesso ao Hospital Infantil Joana de Gusmão (Rua Comandante Constantino Nicolau Spyrides) e a complementação deverá ser implantada à medida das necessidades evidenciadas com o crescimento da cidade.

(...)

O município **não permitirá o acesso direto a qualquer empreendimento no imóvel** e nem qualquer alteração na estrutura viária principal da Av. Irineu Bornhausen para permitir acessos diretos a empreendimentos **com prejuízo para o tráfego de passagem**. Há de se levar em conta que esta via custou aos cofres públicos aproximadamente R\$ 12.000.000,00 (doze milhões de reais) por quilômetro e sua principal finalidade é atender o tráfego de ligação entre o centro da cidade com o norte da Ilha, leste da Ilha e os bairros da Trindade, Agronômica, Santa Mônica, Pantanal, Itacorubi, Parque São Jorge, Jardim Anchieta, Córrego Grande, além de uma série de órgãos públicos como UFSC, UDESC, FIESC, Centro Administrativo do Governo do Estado e vários outros órgãos municipais, estaduais e federais.

**Abstraídas as áreas destinadas ao sistema viário principal e secundário resta utilizável uma área remanescente de aproximadamente 7.500 m<sup>2</sup>**, conforme planta 01 anexa, onde o uso solicitado de acordo com a legislação citada é permitido registrando que necessariamente o empreendimento deverá atender todos os parâmetros urbanísticos já mencionados e apresentar os projetos finais de engenharia dos acessos conforme definidos nas **plantas 01 e 02 anexas** e o projeto arquitetônico da edificação para serem aprovados no órgão municipal de planejamento.

É o parecer.<sup>19</sup> (grifo acrescido)

<sup>19</sup> Parecer Técnico do IPUF nº 2530/08.

Figura 10. Planta 01 – Anexo do Parecer Técnico do IPUF nº 2530/08.

- 4) Portanto, **conforme a consulta de viabilidade mencionada no EIA (para implantação de hotel), apenas a área remanescente do sistema viário previsto para a área (Figura 10) poderia ser utilizada para a implantação do empreendimento.** A proposta de intervenção do sistema viário consta no Memorial Descritivo do projeto (Anexo 02 do EIA, Tomo I), no item “6. Observações”, embora não tenha sido mencionada no EIA.



Figura 11. Proposta do Sistema Viário. Imagem obtida do Memorial Descritivo do empreendimento, item 6 (Observações).<sup>20</sup>

<sup>20</sup> Imagem constante no Memorial Descritivo do empreendimento, Anexo 2 do EIA, Tomo I.

- 43 Dessa forma, verifica-se que o projeto encaminhado à Prefeitura, além de tratar-se de um complexo de múltiplo uso, não atende a condicionante estabelecida na consulta de viabilidade para adequação do uso pretendido, já que o empreendimento proposto não está de acordo com as disposições constantes no Parecer Técnico nº 2530/08.
- 44 Ressalte-se que a proposta de alteração do sistema viário mencionado no Parecer Técnico do IPUF nº 2530/08 não é objeto de análise do presente laudo. Busca-se apenas demonstrar que o projeto encaminhado à aprovação da Prefeitura não está de acordo com a consulta de viabilidade mencionada no EIA, seja pelo uso previsto como pelas condicionantes impostas.
- 45 É importante salientar, ainda, a preocupação demonstrada no mencionado parecer em relação aos possíveis prejuízos para o tráfego de passagem na Av. Beira-Mar a serem ocasionados por um empreendimento na área da Ponta do Coral, tendo em vista o custo da referida infraestrutura, a importância da via como ligação entre inúmeros bairros ao centro da cidade e a necessidade de um sistema viário planejado.
- 46 O parecer técnico da Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano – SMDU, de 06.08.10, por sua vez, estabelece condicionantes relacionadas ao sistema viário e Estudo de Impacto de Vizinhança (itens 3 e 4 do referido parecer) para possibilitar o deferimento da viabilidade do empreendimento:

Face ao acima exposto e à documentação apresentada no processo administrativo 31918/10, **atendidas e/ou aprovada as condicionantes dos itens 3 e 4**, o requerimento **poderá ter a viabilidade deferida**, quanto ao estudo de massas requerida, ou seja área de construção de 76.000 m<sup>2</sup>.<sup>21</sup> (grifo acrescido)

- 47 Conforme o parecer da SMDU, a análise da viabilidade do empreendimento deveria estar condicionada ao atendimento às **regras especiais de implantação fixadas pelo Órgão Municipal de Planejamento aos Macro-Pólos Geradores de Tráfego**, incluindo a definição das obras de melhoria urbana de responsabilidade do empreendedor (conforme os arts. 77 e 79 da LC 01/97), bem como à **aprovação do Estudo de Impacto de Vizinhança** pelo órgão municipal de planejamento.
- 48 Contudo, não há informações no EIA acerca de eventual parecer técnico elaborado pelo órgão municipal competente que subsidie a decisão acerca da viabilidade da implantação de um macro-pólo gerador de tráfego no local proposto, bem como não consta informação acerca da realização de EIV e sua análise pelos órgãos competentes (e eventual

<sup>21</sup> Parecer técnico da Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano – SMDU, de 06.08.10.

aprovação com base em parecer técnico).

- 49 O parecer técnico da Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano – SMDU, de 06.08.10, também estabelece que, somente após a emissão da viabilidade de construção, poderá ser realizada a análise do projeto específico do empreendimento. Contudo, conforme já mencionado, não há informação acerca de eventual consulta de viabilidade para a implantação de um complexo de múltiplo uso.

Após a emissão da Viabilidade de Construção o empreendimento estará apto para análise de Projeto Específico.<sup>22</sup>

- 50 Dessa forma, além da divergência quanto à consulta de viabilidade (alteração do uso após consulta de viabilidade), constata-se que não foi demonstrado o atendimento às condicionantes estabelecidas pelo órgão municipal para o deferimento da viabilidade (de um hotel). No entanto, o projeto arquitetônico (de um complexo de múltiplo uso) já foi encaminhado para análise do órgão municipal, atropelando o necessário cumprimento das fases precedentes relativas ao processo de aprovação de um empreendimento. Ressalte-se, ainda, que sequer foi demonstrada a aprovação do aterro proposto pelo(s) órgão(s) competente(s).

### **1.5. Compatibilidade com a densidade habitacional prevista no Plano Diretor**

- 51 Em relação à densidade habitacional, verifica-se que o **projeto proposto não está de acordo com a densidade prevista no Plano Diretor** para a área (Anexo IV da Lei Complementar nº 001/97 – Tabela dos Limites de Ocupação).

Densidade prevista no Plano Diretor (ATE-2)	População empreendimento	Área do terreno (incluindo terreno de marinha)	Densidade do empreendimento
<b>390 hab/ha</b>	1322 leitos	1,49 ha	<b>887 hab/ha</b>

Tabela 02. Densidade prevista no Plano Diretor incluindo o terreno de marinha.

- 52 Considerando que a área do empreendimento é de 14.959,71 m<sup>2</sup> (1,49 ha) e que o projeto prevê a implantação de 1322 leitos, a densidade habitacional prevista do empreendimento é de **887 hab/ha**. Portanto, a **densidade populacional do empreendimento é significativamente superior à densidade prevista na legislação municipal para a área**

<sup>22</sup> Parecer técnico da Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano – SMDU, de 06.08.10.

(390 hab/ha). Nesse caso, para que o empreendimento esteja de acordo com a densidade prevista no Plano Diretor o número máximo de leitos não poderia ser superior à 581 leitos.

53. Saliente-se que o cálculo acima considerou a área total do terreno de propriedade do empreendedor. Contudo, se for utilizada para o cálculo apenas a área passível de ocupação (terreno alodial), sem considerar a realização de eventual aterro, a densidade populacional ficaria ainda mais alta. Considerando que o terreno alodial possui 3.300,50 m<sup>2</sup> (0,33 ha)<sup>23</sup>, a densidade populacional do lote seria de **4.406 hab/ha**.

Densidade prevista no Plano Diretor (ATE-2)	População empreendimento	Área do terreno (parte alodial)	Densidade do empreendimento
<b>390 hab/ha</b>	1322 leitos	0,33 ha	<b>4.006 hab/ha</b>

Tabela 03. Densidade prevista no Plano Diretor considerando apenas a parte alodial.

54. O Plano Diretor foi elaborado considerando a ocupação apenas do terreno alodial, já que os terrenos de marinhas são considerados "non aedificandi". Dessa forma, segundo a densidade prevista no Plano Diretor, o número máximo de leitos para a ocupação do terreno alodial não poderia ser superior a **128 leitos**.
55. Dessa forma, verifica-se que a desconsideração da densidade habitacional prevista no Plano Diretor significaria contribuir para a sobrecarga das infraestruturas locais, especialmente em relação ao sistema viário, o qual já apresenta relevantes deficiências mesmo sem o acréscimo populacional a ser ocasionado pelo empreendimento.

## 2. Aterro

### 2.1. Delimitação da área a ser aterrada

56. Segundo informações constantes no EIA, a área prevista para implantação do terreno possui 14.959,91 m<sup>2</sup> (matrículas nº 14647, 12906 e 14648). A Lei Complementar nº 180/2005, por sua vez, autorizou o aterramento de uma faixa de 33 metros adjacente à mencionada área. Contudo, a faixa de 33 metros prevista na referida lei não inclui a área referente ao acréscido artificial ocupado atualmente pelos ranchos de pesca (Figura 12). Portanto, constata-se que o **projeto apresentado inclui a realização de aterro que não**

<sup>23</sup> Conforme levantamento de Daniel Furtado e desenho de Dilson de Carvalho, de 23.09.92, processo nº 8251/92 da Delegacia do Patrimônio da União apud VEIGA, Eliane Veras da; COMERLATO, Fabiana; CHAMAS, Cintia. Breve histórico sobre a Ponta do Coral, dos séculos XVIII aos dias atuais, p. 35.

foi previsto pela LC nº 180/05, já que prevê uma faixa de aterro de 33 metros a partir do acrescido de marinha que não faz parte do terreno de propriedade do empreendedor (área atualmente ocupada pelos pescadores).

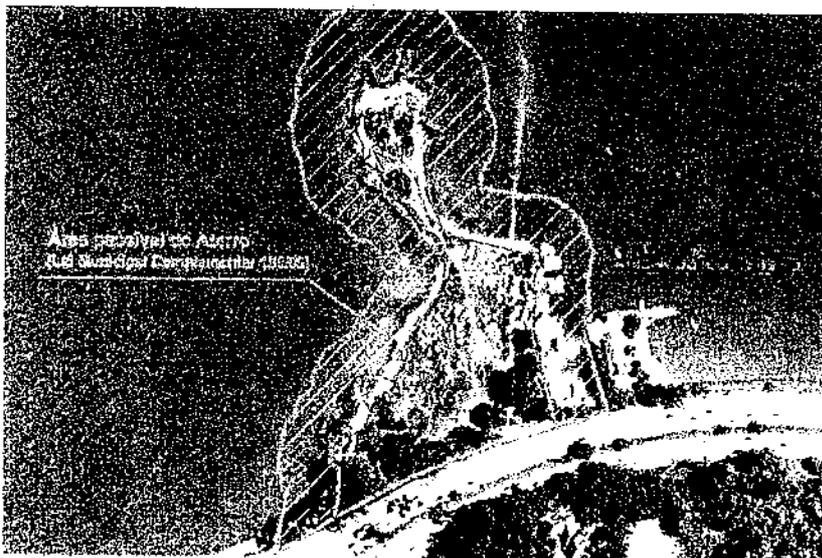


Figura 12. Área de aterro previsto na LC 180/05.<sup>24</sup>



Figura 13. Área de aterro previsto no projeto apresentado pelo empreendedor.<sup>25</sup>

- Além disso, verifica-se que a área definida no projeto para realocação dos ranchos de pescadores localiza-se sobre aterro que sequer foi previsto pela LC nº180/2005 (Figura 14). Ou seja, a eventual realocação dos ranchos também necessitaria de autorização para realização de aterro pelos órgãos competentes (além do aterro previsto na LC 180/05). Portanto, não foi demonstrada a viabilidade da construção dos ranchos conforme

<sup>24</sup> Termo de Referência do EIA, Tomo I, Anexo 5.

<sup>25</sup> Figura 4.2. do EIA, Tomo I, p. 31.

localização constante no projeto apresentado, sendo que tal medida é uma das condicionantes estabelecidas pela LC 180/05 para realização do aterro de 33m.

§ 2º – O Licenciamento na área turística fica condicionado a apresentação de um plano de massa pelo empreendedor ao Poder Executivo, que contemple o reordenamento e construção dos ranchos de embarcações já existentes à data desta Lei, (...)<sup>26</sup>

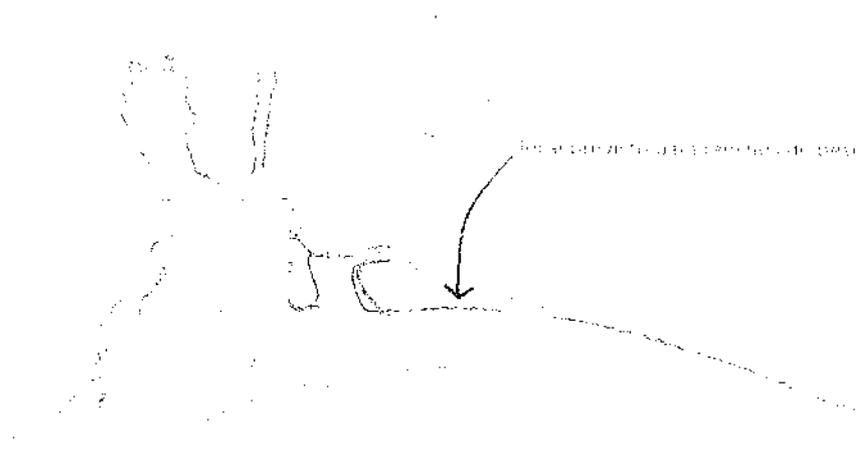


Figura 14. Local previsto para implantação dos ranchos de pesca (seta em azul). Aterro não previsto na LC 180/05.<sup>27</sup>

## **2.2. Incompatibilidade do aterro em relação às normas municipais**

- 58 Inicialmente cabe ressaltar que, conforme VEIGA (2000), a proposta para realização de um aterro no local **já foi rejeitada pela FATMA e Capitania dos Portos em 1985.**

Com a aprovação da Lei nº 2090/84, o empresário Realdo Guglielmi apresentou um projeto de construção, na Ponta do Coral, de um **hotel cinco estrelas com marina que foi vetado pela Fatma e Capitania dos Portos por prever um aterro considerado irregular.**<sup>28</sup>

- 59 Além disso, o Plano Diretor do Distrito Sede – LC 01/97, §3º do art. 170, enfatiza a necessidade de evitar, **sempre que possível**, soluções urbanísticas que impliquem na realização de aterros.

<sup>26</sup> Lei Complementar nº 180/05.

<sup>27</sup> Imagem constante no EIA, Anexo 2, Tomo I.

<sup>28</sup> VEIGA, Eliane Veras da; COMERLATO, Fabiana; CHAMAS, Cintia. Breve histórico sobre a Ponta do Coral, dos século XVIII aos dias atuais, p. 28.

§3º - Sempre que possível, deverão ser evitadas soluções urbanísticas que impliquem em aterros de baías ou mangues, que somente poderão ser aprovadas mediante pareceres do Órgão Municipal de Planejamento e Fundação Municipal do Meio Ambiente, com anuência do SPU, da FATMA e IBAMA.<sup>29</sup> (grifo acrescido)

- 60) O Plano Diretor dispõe, ainda, que a solução urbanística por meio de aterro **somente** poderá ser aprovada mediante **pareceres do Órgão Municipal de Planejamento e Fundação Municipal do Meio Ambiente, bem como após anuência do SPU, FATMA e IBAMA**. Contudo, não consta no EIA apresentado informações sobre a existência de pareceres técnicos dos mencionados órgãos acerca da viabilidade, ou não, de realização do aterro previsto.
- 61) Ressalte-se que é imprescindível a elaboração de parecer técnico do órgão municipal de **planejamento** acerca da possibilidade de realização do aterro proposto, tendo em vista a necessidade de que seja avaliada a (in)compatibilidade da solução urbanística adotada com as diretrizes de planejamento urbano municipal, bem com de que sejam evitadas intervenções casuísticas, as quais podem comprometer significativamente a qualidade do meio ambiente urbano.
- 62) A Lei Complementar nº 180/05 também estabelece a necessidade de **aprovação prévia** do órgão de **planejamento** municipal para realização do aterro. Contudo, não consta nenhum parecer técnico do órgão de **planejamento** acerca da proposta apresentada pelo empreendedor em relação à realização do aterro.

§ 1º – Fica permitido um aterramento adjacente à ponta do Recife, numa faixa de até 33,00m (trinta e três metros), destinado a implantação de acessos viários, de ciclovia e área verde de lazer, a serem executados pelo empreendimento a ser implantado na área turística;

§ 2º – O licenciamento na área turística fica condicionado a apresentação de um plano de massa pelo empreendedor ao Poder executivo, que contemple o reordenamento e construção dos ranchos de embarcações já existentes à data desta Lei, a implantação da ciclovia, dos passeios, dos ajardinamentos, dos equipamentos de lazer, de um píer de pequeno porte para o apoio náutico e do disposto no parágrafo anterior, com **prévia aprovação do órgão municipal de planejamento;** (...) <sup>30</sup>

- 63) Nesse sentido, considerando que as soluções urbanísticas que preveem a realização de aterro devem ser **evitadas sempre que possível**, verifica-se que não foi demonstrada justificativa plausível para sua aprovação. A implantação de áreas verdes à população, por exemplo, argumento tão utilizado na tentativa de vincular a realização do aterro ao interesse público, não depende da realização do mencionado aterro. Se a justificativa do

<sup>29</sup> Lei Complementar nº 01/97, Plano Diretor do Distrito Sede.

<sup>30</sup> Lei Complementar nº 180/05.

aterro previsto pela LC 180/05 consiste na necessidade de disponibilizar mais áreas verdes à população, qual o motivo da supressão da faixa de Área Verde de Lazer que ainda restava na área do empreendimento, na área contígua à Beira-Mar, pela mesma Lei (transformando-a em ATE)? (ver Figuras 04 e 05)

- 64 Além disso, mesmo não sendo considerada a vocação pública para a área em questão, constata-se que seria **perfeitamente possível** a construção de um empreendimento no terreno alodial (3.300,50 m<sup>2</sup>), mantendo sem edificações a faixa de 33 m ao redor da parte alodial, ou seja, **sem a realização de aterro**. Dessa forma, também poderia ser disponibilizada à população áreas de lazer no terreno de marinha, sem que fossem alteradas as feições naturais do terreno.
- 65 Portanto, **não há justificativa técnica para a solução urbanística proposta pelo empreendedor** (e não pelo órgão de planejamento), ou seja, a ampliação do terreno existente por meio da realização de aterro. Caso contrário, qualquer particular que considerasse seu terreno localizado na orla marítima pequeno para o empreendimento que pretendesse instalar poderia pleitear a ampliação da área passível de construção por meio da realização de aterro, sob a justificativa de implantar equipamentos públicos na área a ser aterrada. Ou seja, qualquer um teria o direito de construir no terreno de marinha, desde que aterrasse uma faixa de 33m em direção ao mar e desde que implantasse equipamentos públicos. Ou tal medida é privilégio apenas dos megaempreendimentos? De qualquer forma, certamente **a realização de aterro nesse caso não pode ser considerada uma solução urbanística de interesse público**.
- 66 Nesse sentido, verifica-se que **é possível ser evitada a realização de aterro**, conforme estabelece o Plano Diretor. E, mesmo sem o aterro, também é perfeitamente possível dotar de equipamentos públicos o terreno de marinha localizado na área em questão, a fim de garantir a apropriação do espaço pela população.
- 67 Assim, se é possível garantir uma faixa de área verde à população, mesmo que seja autorizada a edificação no terreno alodial, **qual o objetivo do aterro?** Por que o empreendimento não pode restringir sua ocupação à área alodial (3.300,50 m<sup>2</sup>), em conformidade com as normas municipais? **Qual o interesse público existente no aumento da área passível de ser ocupada para uso privado?**
- 68 Além disso, o Plano Diretor **não permite a realização de aterros, salvo as obras públicas previstas em plano de desenvolvimento urbano**.

Art. 150 - As águas dos elementos hídricos poderão ser utilizadas para abastecimento doméstico e industrial, a irrigação, a recreação, a navegação e a preservação da fauna, da flora e da paisagem, respeitada a classificação das águas instituídas pelos Órgãos Federal e Estadual competentes.

§1º - **Não é permitido a realização de aterros ou o lançamento de resíduos sólidos nas águas e no leito dos elementos hídricos, salvo as obras públicas previstas em plano de desenvolvimento urbano.**<sup>31</sup>

- 69) Contudo, a obra de aterro e implantação do complexo de múltiplo uso **não pode ser considerada uma obra pública**, já que sequer será realizada pelo próprio órgão ou por terceiros contratados por meio de licitação.
- 70) Segundo o material elaborado pelo Tribunal de Contas da União em 2009, "Obras públicas: recomendações básicas para a contratação e fiscalização de obras públicas", as obras públicas podem ser realizadas de forma direta, **realizada pelo próprio órgão**, ou de forma indireta, **contratada com terceiros por meio de licitação**, sendo **assegurada sua fiscalização pelos órgãos competentes**.

Obra pública é considerada toda construção, reforma, fabricação, recuperação ou ampliação de bem público. Ela pode ser realizada de forma direta, quando a obra é **feita pelo próprio órgão** ou entidade da Administração, por seus próprios meios, ou de forma indireta, quando a obra é **contratada com terceiros por meio de licitação**.<sup>32</sup>

- 71) O aterro também **não se trata de uma intervenção prevista em plano de desenvolvimento urbano**. O projeto foi concebido exclusivamente pelo empreendedor, sem a participação do órgão de planejamento municipal (e sem a participação da sociedade). Portanto, não está garantida a compatibilidade do empreendimento com as diretrizes municipais de ordenamento urbano. Ao contrário, o empreendimento sequer é compatível com o Parecer Técnico do IPUF nº 2530/08, cujo atendimento é uma das condicionantes para o deferimento da sua viabilidade (de um hotel e não de um complexo de múltiplo uso, conforme mencionado anteriormente).
- 72) Portanto, a despeito da preocupação demonstrada no Plano Diretor em relação à realização de aterro como solução urbanística, devendo ser evitada **sempre que possível e autorizada apenas nos casos de obra pública previstas em plano de desenvolvimento urbano**, o empreendedor encaminhou o projeto legal à Prefeitura, sem ter sido demonstrada a existência de pareceres favoráveis do Órgão Municipal de **Planejamento** e Fundação Municipal do Meio Ambiente acerca da possibilidade de realização do aterro, bem como anuência do SPU, FATMA e IBAMA.

<sup>31</sup> Lei Complementar nº 01/97, Plano Diretor do Distrito Sede.

<sup>32</sup> Obras públicas: recomendações básicas para a contratação e fiscalização de obras públicas. Tribunal de Contas da União, 2009.

### **2.3. Aterro como solução urbanística?**

73. Além das restrições previstas nas normas municipais para a realização de aterros, demonstrando o caráter excepcional da referida intervenção, é preciso ressaltar as implicações de tal medida como solução urbanística.
74. O Parecer Técnico nº 05/11, elaborado pela Fundação Catarinense de Cultura, ressalta que o aterro previsto não está de acordo com o caráter excepcional da sua realização, condicionado ao interesse público:

O **aterro, desaconselhado sempre**, exceto sob circunstâncias especiais de **interesse exclusivamente público, serve antes ao privado que ao público**. Mesmo grande, a porção de terra existente, sendo ladeada pelo mar, não possibilita tanta área superficial para construções se comparado a um terreno fora da costa. A faixa de 33 metros contando a partir da linha do mar é caracterizada como terrenos de marinha. O mesmo vale para os aterros e são considerados bens de domínio da União. O aterramento anunciado, de área equivalente a 104% do terreno existente, além de aumentar a área, **amplia a área edificável** ao afastar a faixa desses 33 metros. (grifo acrescido)

75. No presente caso, porém, sequer trata-se de uma solução urbanística, porque não está claro o objetivo da execução do aterro. O aterro é uma solução para resolver o quê e para quem? Qual a justificativa para a largura do aterro ter 33 metros? Se a “moeda de troca” de tal medida, com relevantes impactos ao meio ambiente, é a execução de uma área verde pública, cabe ressaltar que não foi demonstrada a impossibilidade de execução de uma área verde de lazer no terreno existente. E por qual razão foi suprimida a Área Verde de Lazer - AVL na área do empreendimento contígua à Beira-Mar pela mesma Lei (LC 180/05) que previu a realização do aterro?
76. Ressalte-se que o Plano Diretor já estabelece a necessária reserva de uma faixa de 15 metros de largura através dos terrenos de marinha para garantir o livre acesso e circulação de pedestres pela orla.

Art. 133 - O Poder Público garantirá o livre acesso e circulação de pedestres pela orla marítima, lacustre e fluvial, por via terrestre, no interesse geral da pesca, da navegação, do lazer e do turismo. (...)

Art. 136 - Nos lugares em que a orla marítima, fluvial e lacustre não possuir as características de praia será destinada uma faixa de 15,00m (quinze metros) de largura através dos terrenos de marinha, para a passagem e circulação exclusiva de pedestres.<sup>33</sup>

77. Portanto, quanto aos aspectos urbanísticos, **não há justificativa técnica para a realização do aterro proposto pelo empreendedor**. Além disso, o EIA não esclarece

<sup>33</sup> Lei Complementar nº 01/97 – Plano Diretor do Distrito Sede.

qual é a posição do órgão de **planejamento** municipal acerca da proposta de realização de aterro, já que não há nenhum parecer **técnico** do IPUF acerca desta questão.

- 75 A proposta de realização do aterro implica, necessariamente, na análise dos impactos relativos às interferências nas bordas d'água da cidade.
- 76 As bordas d'água de Florianópolis têm sido constantemente alteradas, especialmente na área central, diminuindo a qualidade paisagística destes espaços e eliminando o caráter individual dos lugares. Conforme dados do IBGE (apud DUARTE), mais de 2% da Ilha de Santa Catarina é decorrente dos aterros realizados.

A Ilha de Santa Catarina possui uma área aproximada de **420 Km<sup>2</sup> dos quais 9 Km<sup>2</sup> são frutos de aterros** (IBGE). A área central vem sendo ampliada e seu contorno alterado, num processo contínuo de retificação da orla, desde o final do século XVIII até os dias atuais. Pode-se dizer que a área central da Ilha de Santa Catarina é uma realidade construída sobre aterros. (...) <sup>34</sup>

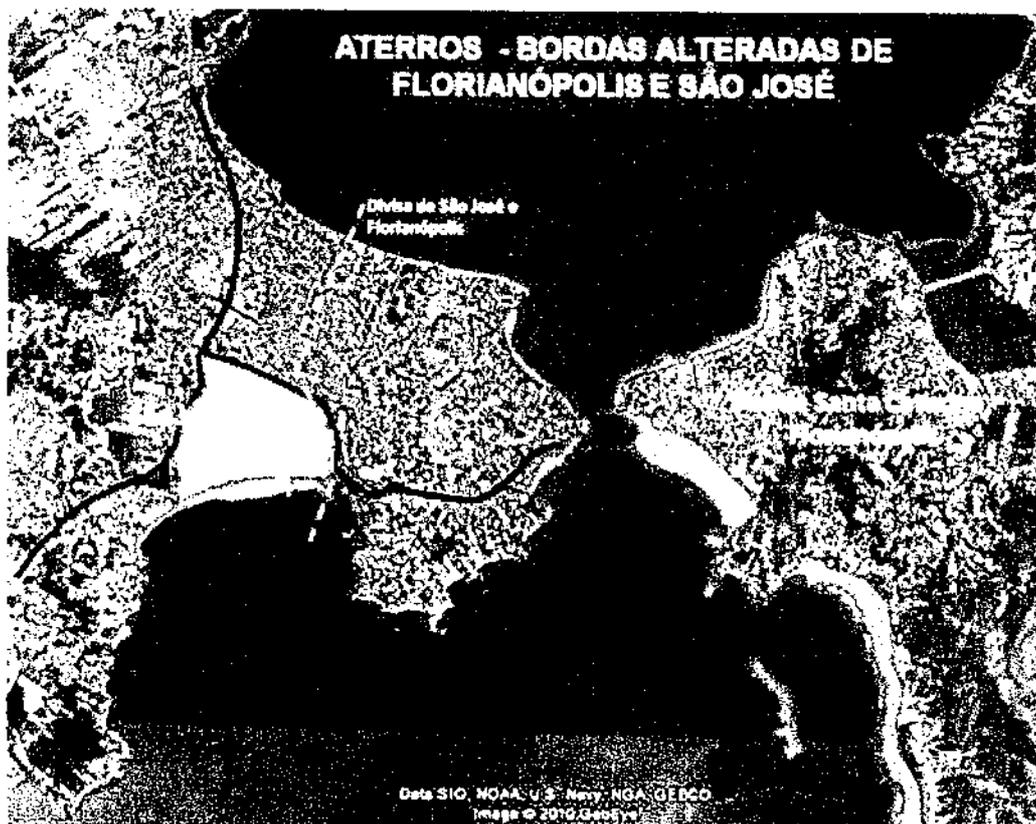


Figura 15: Aterros em Florianópolis e São José em laranja. Montagem sobre imagem do Google Earth. <sup>35</sup>

<sup>34</sup> DUARTE, Liliane Zunino. **A CONSTRUÇÃO DO SÍTIO NA RELAÇÃO CIDADE-MAR: COM BASE NO PROJETO URBANO** Dissertação submetida ao Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade, PGAU-Cidade da Universidade Federal de Santa Catarina, 2010, p. 210.

<sup>35</sup> DUARTE, Liliane Zunino. **A CONSTRUÇÃO DO SÍTIO NA RELAÇÃO CIDADE-MAR: COM BASE NO PROJETO URBANO** Dissertação submetida ao Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade, PGAU-Cidade da Universidade Federal de Santa Catarina, 2010, p. 210.

- 80. A realização desses constantes aterros têm desconsiderado os processos culturais de apropriação desses espaços e os impactos decorrentes dessas intervenções nas atividades costeiras tradicionais. As expansões urbanas decorrentes de aterros ocasionam a perda da identidade da cidade ao transformar a paisagem urbana e alterar os vínculos com o sítio preexistente. Altera-se o limite da cidade, afastando do mar não apenas a ocupação existente como também as atividades realizadas nestes espaços.
- 81. As figuras abaixo demonstram o impacto que as intervenções nas bordas d'água ocasionam na paisagem, alterando a singularidade destes espaços, homogeneizando-os.



Figura 16. Feições naturais da borda d'água na área do empreendimento.



Figura 17. Alteração da borda d'água na Beira-Mar com a realização de aterro.

- 82. Devido às implicações decorrentes da realização dos aterros, têm sido constantes as discussões em busca da valorização da relação da cidade com o mar e medidas para resgatar o vínculo da cidade com sua orla.
- 83. De acordo com o Parecer Técnico nº 05/11, elaborado pela Fundação Catarinense de Cultura, "**A busca pela recuperação das bordas d'água naturais e aterradas e sua apropriação para uso público é um movimento necessário na atualidade para o acesso ao bem natural e evitar a desfiguração da paisagem costeira**".
- 84. O Estudo de Impacto de Vizinhança relativo à sede da Receita Federal (terreno situado no aterro da Baía Sul), por exemplo, aponta como medida mitigadora a demarcação da antiga borda d' água, a fim de informar à população sobre a ocupação original da área.

Ao Poder público cabe demarcar a antiga borda d'água, projetando e instalando um Percurso de Sinalização Interpretativa que abranja toda a antiga orla sul do centro da cidade – desde o Forte Santana, até a Praça Tancredo Neves

(Anexo C1.1) – a fim de orientar e informar à população e visitantes sobre a ocupação original da área e incentivar o trânsito de pedestres.<sup>36</sup> (grifo acrescido)

#### SUGESTÕES PARA O PASSEIO DA ORLA

#### DESTAQUES DA BORDA D'ÁGUA



Figura 18. Sugestões para o passeio da orla constante no Anexo C1 do EIV referente à implantação da Sede da Receita Federal no aterro da Baía Sul.<sup>37</sup>

85. As informações constantes no Livro "II Oficina de desenho urbano: Florianópolis: resgate da orla", também demonstram os prejuízos causados pelos constantes aterros realizados na cidade:

**O trabalho contínuo e profícuo dos aterradores das fachadas marinheiras de Florianópolis, com soluções que premiam exclusivamente a continuidade de imenso autorama, parece evidenciar a ausência de inteligência urbana.**<sup>38</sup>  
(grifo acrescido)

O centro histórico, **descaracterizado por sucessivos aterros e intervenções oportunistas, é o testemunho da falta de uma ação política contundente no ato de desenhar a cidade.** A cegueira ante o potencial paisagístico de nossa orla e da escala de nosso centro histórico faz aparecer todo um repertório do que poderíamos chamar de arquitetura "TACANHA", que não contribuiu seja para uma

<sup>36</sup> AMBIENS. ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA (EIV) – EDIFÍCIO SEDE DAS UNIDADES DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL EM FLORIANÓPOLIS/SC.

<sup>37</sup> AMBIENS. ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA (EIV) – EDIFÍCIO SEDE DAS UNIDADES DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL EM FLORIANÓPOLIS/SC.

<sup>38</sup> Palestra realizada pelo Arq. Nelson Saraiva da Silva in Oficina de Desenho Urbano II Oficina de desenho urbano: Florianópolis: resgate da orla, Ed. Unisul, 2008, p. 62.

arquitetura enquanto Arte Pública, seja para uma espacialidade de vivências urbanas.<sup>39</sup> (grifo acrescido)

- 86 Portanto, ao prever a realização de aterro, verifica-se que o empreendimento proposto vai de encontro às discussões em busca da preservação da borda d'água da cidade.

#### **2.4. Aumento do potencial construtivo da área**

- 87 Conforme o croqui<sup>40</sup> da Ponta do Coral (Ponta do Recife), de 23.09.92, a área 1 (registrada) é **terreno alodial e possui 3.300,50 m<sup>2</sup>**, a área 2 (registrada), com 8.657,20 m<sup>2</sup>, é considerado terreno de marinha e a área 3, com 3.002,01 m<sup>2</sup> é destinado à aforamento.



Figura 19. Levantamento de Daniel Furtado e desenho de Dilson de Carvalho, de 23.09.92, processo nº 8251/92 da Delegacia do Patrimônio da União

- 88 De acordo com o projeto apresentado à Prefeitura, o qual prevê a realização de aterro, o empreendimento possui **102.378,24 m<sup>2</sup>** de área total construída, sendo **42.457,21 m<sup>2</sup>** computáveis no índice de aproveitamento. Contudo, o projeto considerou o índice de aproveitamento igual a 5, incentivo previsto para o uso de hotel, ao invés de utilizar o índice de aproveitamento de 1,8 (relativo às Áreas Turísticas Exclusivas), já que trata-se

<sup>39</sup> Arq. Elom Alano Guimarães/ Prof. Arq. César Floriano dos Santos. Pré-Oficina de Desenho Urbano in Oficina de Desenho Urbano II Oficina de desenho urbano: Floripa: resgate da orla, Ed. Unisul, 2008, p. 24.

<sup>40</sup> Levantamento de Daniel Furtado e desenho de Dilson de Carvalho, de 23.09.92, processo nº 8251/92 da Delegacia do Patrimônio da União apud VEIGA, Eliane Veras da; COMERLATO, Fabiana; CHAMAS, Cintia. Breve histórico sobre a Ponta do Coral, dos século XVIII aos dias atuais, p. 35.

de um complexo de múltiplo uso. Além disso, foram incluídos os terrenos de marinha no cálculo do índice de aproveitamento, bem como no cálculo da taxa de ocupação.

- 40 Considerando apenas o terreno alodial, o projeto poderia utilizar apenas 5.940 m<sup>2</sup> de áreas computáveis no índice de aproveitamento no caso da implantação de um complexo de múltiplo uso (índice de aproveitamento igual a 1,8) ou 16.500 m<sup>2</sup> no caso de hotel (índice de aproveitamento igual a 5)<sup>41</sup>. E, mesmo incluindo os terrenos de marinha no cálculo do índice de aproveitamento, a área computável no caso de "complexo de múltiplo uso" não poderia ser superior a 26.926m<sup>2</sup> (índice de aproveitamento igual 1,8). Dessa forma, verifica-se que a área computável no índice de aproveitamento (42.457 m<sup>2</sup>), conforme o projeto apresentado, não está de acordo com o índice de aproveitamento previsto no Plano Diretor para os "complexos de múltiplo uso" (i.a. = 1,8).

***Índice de aproveitamento (terreno alodial)***

	Hotel (terreno alodial)	Complexo múltiplo uso (terreno alodial)
Área do terreno	3.300 m <sup>2</sup>	3.300 m <sup>2</sup>
Índice de aproveitamento	5	1,8
Área máxima computável no índice de aproveitamento	16.500 m <sup>2</sup>	5.940 m <sup>2</sup>

Tabela 04. Cálculo do índice de aproveitamento considerando apenas do terreno alodial

***Índice de aproveitamento conforme projeto apresentado (terreno alodial + terrenos de marinha)***

	Hotel (terreno alodial + terrenos de marinha)	Complexo múltiplo uso (terreno alodial + terrenos de marinha)
Área do terreno	14.959 m <sup>2</sup>	14.959 m <sup>2</sup>
Índice de aproveitamento	5	1,8
Área máxima computável no índice de aproveitamento	74.795 m <sup>2</sup>	26.926 m <sup>2</sup>
Área computável no índice de aproveitamento conforme projeto		<b>42.457 m<sup>2</sup></b>

Tabela 05. Cálculo do índice de aproveitamento considerando o terreno alodial + terrenos de marinha.

<sup>41</sup> Ver Tabela 04.

90. Cabe ressaltar, ainda, que a ocupação dos terrenos de marinha, conforme projeto proposto, **triplica** a área do terreno a ser ocupada pelo empreendimento, já que sem o aterro a área a ser ocupada pelo embasamento não poderia ser superior à **3.300 m<sup>2</sup>** (terreno alodial) e o projeto prevê à ocupação de aproximadamente **9.000 m<sup>2</sup>**, incluindo terrenos de marinha. Além disso, esse acréscimo na área do terreno a ser ocupada é multiplicado pelos pavimentos ocupados pelo embasamento (subsolo + 4 pavimentos + sobreloja), conforme demonstrado na Tabela 06.

EMBASAMENTO (área fechada em m<sup>2</sup>)

Subsolo Garagem I	9.051,43 m <sup>2</sup>
Pavimento Térreo (hall hotéis, lojas, mall, áreas técnicas)	9.026,12 m <sup>2</sup>
Sobreloja	4.513,06 m <sup>2</sup>
Pavimento Garagem I ( Convenções, garagem)	9.026,12 m <sup>2</sup>
Pavimento Garagem II ( Garagem)	8.976,49 m <sup>2</sup>
Pavimento Garagem III (Garagem)	8.965,00 m <sup>2</sup>
Pilotis (Garagem/Lazer)	2.840,32 m <sup>2</sup>
<b>Área Total do Embasamento</b>	<b>52.798,54 m<sup>2</sup></b>

Tabela 06. Áreas ocupadas pelo embasamento.

91. Portanto, considerando que o empreendimento prevê **102.378,24 m<sup>2</sup>** de área total construída, sendo **42.457,21 m<sup>2</sup>** computáveis no índice de aproveitamento, constata-se que a realização de aterro, além de ser uma "solução" urbanística sem justificativa técnica, ocasiona um **aumento significativo do potencial construtivo da área.**
92. Com a previsão de aterro a **área do terreno existente (14.959 m<sup>2</sup>) é triplicada (49.604 m<sup>2</sup>)**. Além disso, constata-se que a **área a ser ocupada pelo espelho d'água** (marina de uso privado) equivale à aproximadamente **4 vezes** a área do terreno da Ponta do Coral (ver Figuras 20 e 21).

**Situação atual**

	Terreno alodial	Terreno de marinha	Acrescido de marinha	Espelho d'água	Total
Situação atual	3.300 m <sup>2</sup>	11.659 m <sup>2</sup>	-	-	14.949 m <sup>2</sup>
<b>Área máxima a ser ocupada</b>	<b>3.300 m<sup>2</sup></b>	-	-	-	<b>3.300 m<sup>2</sup></b>

Tabela 07. Área máxima a ser ocupada (terreno alodial).

**Situação proposta**

	Terreno alodial	Terreno de marinha	Acrescido de marinha	Espelho d'água	Total
Situação proposta	3.300 m <sup>2</sup>	11.659 m <sup>2</sup>	34.645 m <sup>2</sup>	57.436 m <sup>2</sup>	107.030 m <sup>2</sup>
<b>Área a ser ocupada</b>	<b>9.000 m<sup>2</sup></b>	<b>área não especificada no EIA</b> (restaurante/apoio marinha, depósito/lixo, tanques de combustíveis, ETE, doca, etc.)	<b>???</b>	<b>57.436 m<sup>2</sup></b>	<b>66.436 m<sup>2</sup></b> (sem considerar demais equipamentos previstos para a área a ser aterrada)

Tabela 08. Aumento da área a ser ocupada após eventual realização de aterro e marinha.

93. **Verifica-se, portanto, que o projeto prevê uma multiplicação do potencial construtivo da área existente em um dos locais mais valorizados da cidade.**
94. Dessa forma, é preciso identificar os **segmentos beneficiados com os lucros** resultantes dos **investimentos públicos** necessários para implantação do projeto e para mitigar os eventuais ônus a serem ocasionados pelo empreendimento que não forem considerados como de responsabilidade do empreendedor (como, por exemplo, eventuais investimentos para mitigar a sobrecarga no sistema viário ocasionada pelo empreendimento, a curto e longo prazo), a fim de evitar a **apropriação privada dos investimentos públicos**.
95. Ressalte-se que a **justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do processo de urbanização** e a **recuperação dos investimentos do Poder Público de que tenha resultado a valorização de imóveis urbanos** são algumas das diretrizes gerais da política urbana, dispostas no art. 2º do Estatuto da Cidade.

Art. 2º A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais:

(...)

IX – **justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do processo de urbanização;**

X – **adequação dos instrumentos de política econômica, tributária e financeira e dos gastos públicos** aos objetivos do desenvolvimento urbano, de modo a

privilegiar os investimentos geradores de bem-estar geral e a fruição dos bens pelos **diferentes segmentos sociais**;

XI – **recuperação dos investimentos do Poder Público de que tenha resultado a valorização de imóveis urbanos; (...)**<sup>42</sup>

96. Contudo, a despeito dos benefícios e lucros decorrentes do investimento público a ser efetuado na área (curto e longo prazo), dos ônus que, eventualmente, não serão assumidos pelo empreendedor (como, por exemplo, em relação à sobrecarga no sistema viário), e dos lucros decorrentes da utilização de bens da União, verifica-se que não foi demonstrada a justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes das intervenções urbanísticas propostas para a área em questão, conforme prevê o Estatuto da Cidade.
97. Embora o EIA não demonstre a razão da largura do aterro ter 33 metros, o fato de coincidir com a faixa de terrenos de marinha (a qual é considerada como *non aedificandi*, salvo exceções previstas no Plano Diretor) sugere que a realização do aterro tem o objetivo de aumentar o potencial construtivo do terreno em questão. Contudo, à população é apresentada uma proposta como um "pacote", já que o EIA não considera a possibilidade de não realização do aterro, como se o aterro fosse situação indispensável à implantação de área verde no terreno em questão ou qualquer outra ocupação condizente com a vocação da área.
98. A realização do aterro, condição proposta pelo empreendedor, é um preço elevado e desnecessário para a cidade pagar, já que área em questão apenas não tem sido melhor apropriada pela população por sua situação de abandono, tanto do poder público, quanto do proprietário do terreno.
99. Assim, a suposta incapacidade do poder público em realizar as intervenções necessárias em infraestrutura não pode ser substituída por atuações privadas desconexas do planejamento urbano municipal. Não se trata de esvaziar qualquer possibilidade de parceria público-privada. Contudo, há que ressaltar que tais iniciativas **prescindem de um poder público atuante em prol da coletividade**, a fim de **frear os interesses econômicos** inerentes à atividade privada.

A natureza do cliente parecia ser determinante na delimitação dos interesses envolvidos: no caso das instituições públicas, o objectivo da intervenção seria sempre o interesse coletivo; enquanto o cliente particular normalmente defenderia interesses de ordem pessoal, nem sempre coincidentes com os da comunidade.

No entanto, os tempos que vivemos invertem estes valores, criando-se paradoxos na relação entre os promotores e os interesses defendidos,

<sup>42</sup> Lei 10.257/2001 – Estatuto da Cidade.

aparentemente sem qualquer lógica, se analisados na óptica dos interesses visíveis das instituições.

Associações de cidadãos a defenderem espaços verdes urbanos, ou a impedirem que a auto-estrada passe ao lado da aldeia em que vivem, contra poderes ditos públicos que promovem a edificação dos poucos espaços verdes existentes com certa dimensão ou atropelam todos e quaisquer valores para fazer passar mais uma via, estão a acontecer todos os dias.<sup>43</sup>

### 3. Uso e ocupação dos terrenos de marinha, acrescidos de terreno de marinha e áreas de elementos hídricos

#### 3.1. Uso público x uso privado

100. Verifica-se que o projeto previsto para a área prevê a transformação de áreas consideradas atualmente como de uso público em uso restrito aos particulares, conforme demonstram as figuras 20 e 21.

A instalação e operação do Parque Hotel Marina Ponta do Coral prevêem a **utilização de terrenos de marinha e acrescidos – bens da União de acordo com o art. 20, VII, da CF**. Os usos pretendidos dessas áreas públicas estão em conformidade com a legislação que rege a matéria, como se demonstrará adiante. Para mais fácil compreensão, a área do empreendimento será dividida em três usos: **(a) restrito por particulares; (b) de utilidade pública; e (c) de interesse social.**<sup>44</sup>

101. Conforme o EIA, são considerados usos exclusivos a particulares: terreno alodial, área sob regime de aforamento e águas públicas.

(...) Esse espaço que será destinado à **exploração econômica por particulares** pode ser subdividido em três partes: (a) **área alodial**, para a qual não há necessidade de qualquer autorização da Secretaria do Patrimônio da União (SPU), uma vez que o empreendedor é seu proprietário; (b) **área sob regime de aforamento**, que não se exige nova intervenção do órgão federal, visto que o empreendedor já detém seu domínio útil; e (c) espaço físico em **águas públicas** destinado ao uso pela marina, que depende de cessão onerosa da SPU, conforme regulamentação específica da Portaria SPU n. 024/11.<sup>45</sup> (grifo acrescido)

102. O EIA considera como uso de interesse público a área de acréscido artificial previsto no projeto, sob a justificativa de revitalizar a Av. Beira-Mar. Entretanto, como já mencionado anteriormente, uma eventual intervenção para revitalização do passeio público na Av. Beira-Mar e/ou implantação de áreas de lazer independe da realização de aterro (medida com diversos impactos ambientais).

<sup>43</sup> MAGALHÃES, Manuela Raposo. A Arquitectura Paisagística – Morfologia e complexidade. Editorial Estampa, 2001, p. 35.

<sup>44</sup> EIA, Tomo I, p. 96.

<sup>45</sup> EIA, Tomo I, p. 96-97.

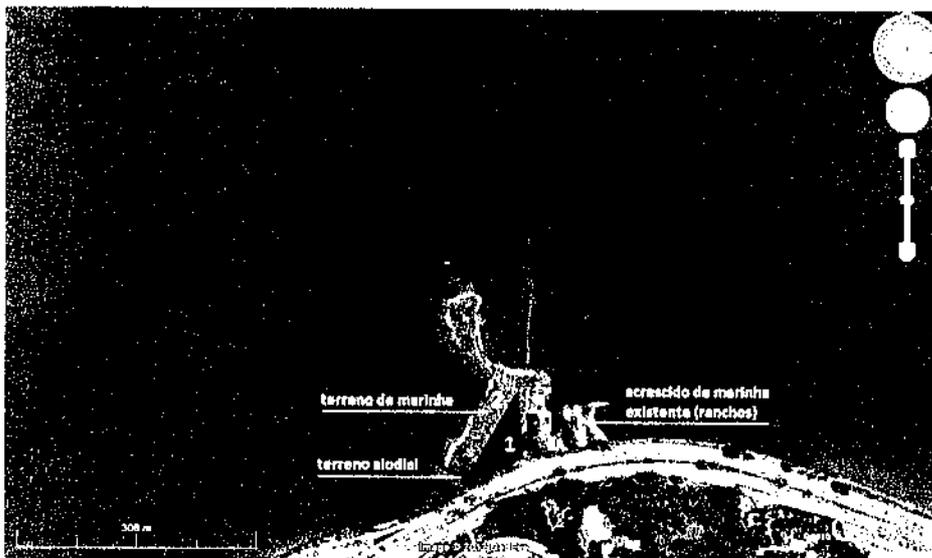


Figura 20.  
Situação atual.  
**Área 1:** terreno alodial (3.300,50m<sup>2</sup>). **Área 2:** Terrenos de marinha (11.659,21 m<sup>2</sup>). **Área 3:** acrescido artificial executado para construção de ranchos de pesca.

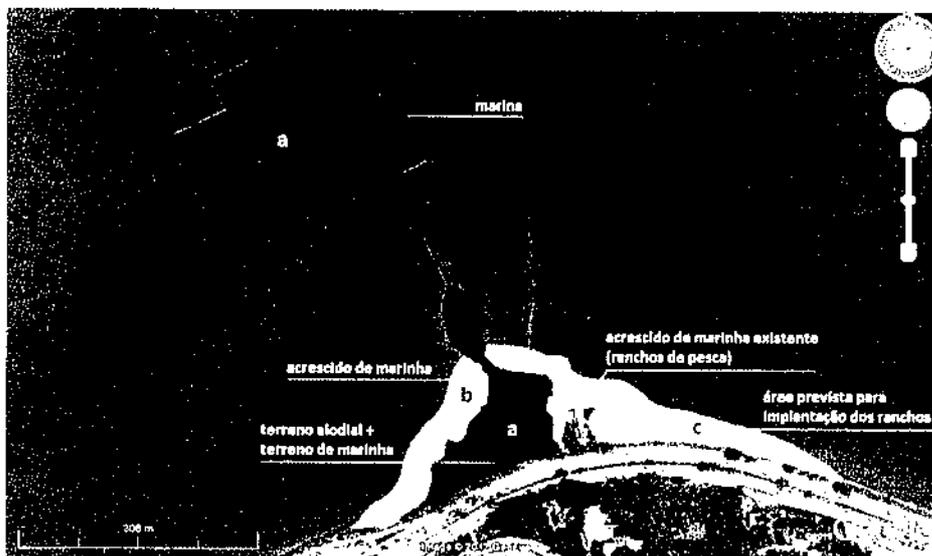


Figura 21.  
Situação proposta pelo empreendimento. Usos conforme o EIA: (a) restrito por particulares, (b) de utilidade pública e (c) de interesse social.

103. O acrescido realizado para viabilizar a realocação dos ranchos (o qual sequer foi previsto pela legislação municipal) não pode ser considerado como uso de interesse social, tendo em vista que não foi demonstrado no EIA a impossibilidade de manutenção das atividades da pesca no espaço ocupado atualmente (acrescido artificial). Assim, o denominado “reordenamento” dos ranchos, conforme previsto pelo empreendedor, apenas afasta a atividade da pesca da área a ser ocupada pelo empreendimento (área edificada), aumentando o espaço destinado à implantação dos demais equipamentos/ usos relacionados ao empreendimento proposto.

As partes do empreendimento destinadas aos usos de utilidade pública e de interesse social, por sua vez, deverão ser implantadas sobre o acrescido artificial de marinha, a ser criado por meio de aterro mecânico na área adjacente à Ponta do Coral. A parte de utilidade pública consiste na continuidade da revitalização da Av. Beira-Mar Norte, por meio da implantação de um parque público, (...) O

projeto também contempla um espaço para realocação dos ranchos de embarcações, conforme determina a LC n. 180/05 de Florianópolis/SC, que deverão ser utilizados pela comunidade de pescadores que possui seus ranchos na Ponta do Coral, valorizando sua cultura e a atividade da pesca, sendo evidente, portanto, o interesse social desse uso.<sup>46</sup>

### 3.2. Marina

103. Segundo o EIA, a marina será de uso restrito por particulares. O EIA não esclarece, portanto, acerca da necessidade de destinação de 20% das vagas náuticas rotativas para uso público, conforme o § 2º, art. 131, do Plano Diretor do Distrito Sede:

§ 2º - As estruturas de apoio a embarcações, quando destinadas à esporte, lazer ou turismo, ainda que privadas, deverão manter pelo menos **20% (vinte por cento) de vagas náuticas rotativas para uso público**, e uma vaga de carro para cada vaga de barco.<sup>47</sup>

104. O EIA também não demonstrou se o projeto da marina foi elaborado em consonância com o órgão de planejamento, já que não consta no EIA nenhum parecer técnico do órgão de planejamento acerca dos eventuais impactos a serem ocasionados no meio ambiente urbano, incluindo a necessidade de se harmonizar com a paisagem da orla.

Art. 131 - As estruturas de apoio a embarcações, tais como os molhes, atracadouros, trapiches, **marinas** e demais equipamentos dos portos de lazer, dos portos de pesca artesanal e dos terminais pesqueiros, deverão ter seus **projetos elaborados em consonância com o Órgão Municipal de Planejamento**, de modo a se harmonizar com a paisagem da orla, sem contrariar o exercício dos demais usos permitidos.

§ 1º - A construção, reforma ou ampliação de estruturas de apoio a embarcações será sempre analisada como um projeto integrado, composto de obras marítimas e instalações terrestres, **dependendo ainda de aprovação e licenciamento dos Órgãos Estadual e Federal competentes**.

(...)

§ 5º - Quando os equipamentos de que trata este artigo ocorrerem exclusivamente em áreas de domínio público, **somente serão licenciados em regime de concessão de uso, com prazo máximo determinado em Lei**. (...).<sup>48</sup>

105. Cabe ressaltar que a Lei Complementar nº 180/05, § 2º, prevê apenas um pier de pequeno porte na Ponta do Coral.

§ 2º – O licenciamento na área turística fica condicionado a apresentação de um plano de massa pelo empreendedor ao Poder executivo, que contemple o reordenamento e construção dos ranchos de embarcações já existentes à data desta Lei, a implantação da ciclovia, dos passeios, dos ajardinamentos, dos equipamentos de lazer, de um pier de pequeno porte para o apoio náutico e do

<sup>46</sup> EIA, Tomo I, p. 97.

<sup>47</sup> Lei Complementar nº 01/97, Plano Diretor do Distrito Sede.

<sup>48</sup> Lei Complementar nº 01/97, Plano Diretor do Distrito Sede.

disposto no parágrafo anterior, com **prévia aprovação do órgão municipal de planejamento**; (...)<sup>49</sup>

- 107 Portanto, não há como considerar como um **pier de pequeno porte** o empreendimento proposto pelo empreendedor, o qual prevê a ocupação de **57.436,00 m<sup>2</sup>** de espelho d'água, incluindo um posto de combustível e espaço destinado à administração, convívio social e serviços, ligado à Ponta do Coral por um pier de 175 metros.

A marina tem previsão para abrigar até **247 embarcações** dos tipos esporte e recreio, utilizadas com o foco de lazer, qualificando o setor náutico do município e do estado. **Um pier de 175 metros** ligará a marina à Ponta do Coral (Figura 4.36). Haverá vagas distintas para embarcações até 35 pés, entre 35 e 45 pés, e entre 45 e 60 pés. Há também um **espaço destinado à administração, convívio social e serviços, localizado juntamente ao pier** (Figura 4.37). Este também contemplará vagas para o uso da Guarda Marítima da Capitania dos Portos, Corpo de Bombeiros, Polícia Ambiental e Polícia Federal. O **espelho d'água ocupado será de aproximadamente 57.436,00m<sup>2</sup>**.<sup>50</sup>

- 108 Além disso, sequer foi demonstrado no EIA o projeto dos equipamentos a serem instalados na estrutura fixa da marina (demonstrada na figura abaixo em vermelho) e acerca do total de área a ser construída, tendo em vista que tais ocupações não constam no quadro de áreas do projeto apresentado.

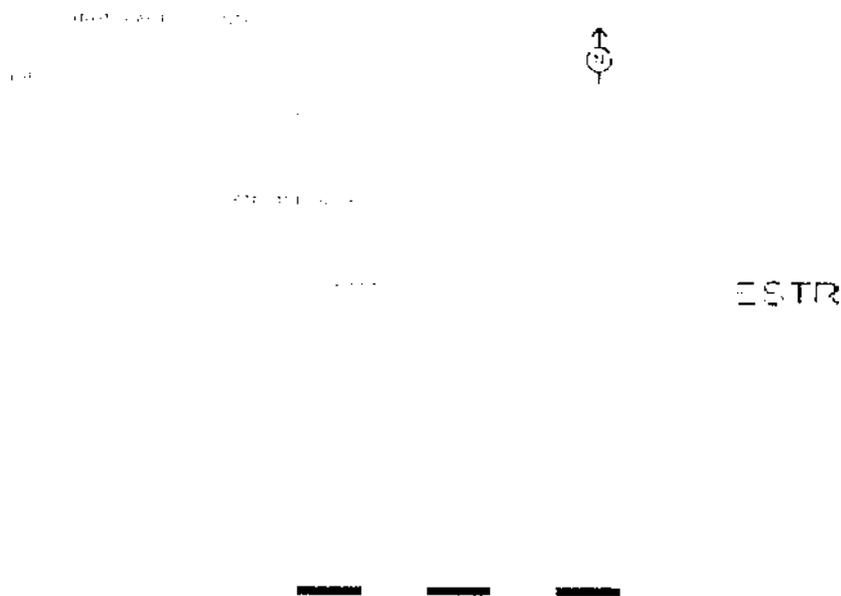


Figura 22: Imagem obtida da Figura 7.24: do EIA, Tomo I.

<sup>49</sup> Lei Complementar nº 180/05.

<sup>50</sup> EIA, Tomo I, p. 54.

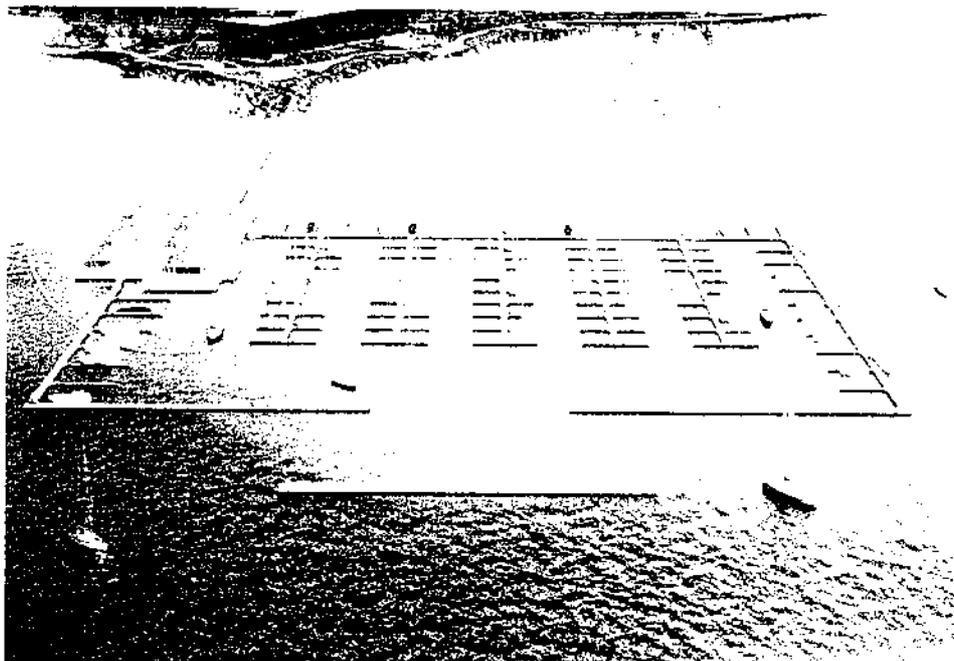


Figura 23: Imagem obtida da Figura 2.3 do EIA, Tomo I. Equipamentos sem definição de uso e área construída.

### 3.3. Áreas de Elementos Hídricos

- 109 O Plano Diretor do Distrito Sede, Lei Complementar nº 01/97, dispõe que as Áreas de Elementos Hídricos são "non aedificandi", ressalvadas as instalações de equipamentos públicos e comunitários.

Art. 149 - As Áreas de Elementos Hídricos (AEH) são "Non Aedificandi", **ressalvadas as instalações e construções dos equipamentos públicos e comunitários** destinados aos transportes marítimos, às atividades pesqueiras e aos esportes náuticos.

§1º - A ocupação de áreas do domínio público hídrico marítimo, fluvial e lacustre com edificações e instalações fixas ou móveis **depende de prévia licença municipal**, somente deferida se o projeto respeitar as normas urbanísticas e as posturas locais, e **se não houver prejuízo ao uso comum das águas públicas**.

§2º - A licença de que trata o parágrafo anterior somente será outorgada aos titulares de concessão de utilização do domínio público hídrico, expedida regularmente pela pessoa jurídica de direito público a quem couber a tutela das águas, após a avaliação do impacto ambiental da obra pelos Órgãos Municipal e Estadual competentes.<sup>51</sup>

110. Portanto, considerando que, conforme o EIA, o espaço físico em águas públicas terá uso restrito por particulares, não se enquadra nas exceções previstas no art. 149 do Plano Diretor do Distrito Sede.

<sup>51</sup> Lei Complementar nº 01/97 – Plano Diretor do Distrito Sede.

A área que será de uso restrito por particulares compreende o complexo hoteleiro e a marina. (...) Esse espaço que será destinado à exploração econômica por particulares pode ser subdividido em três partes: (a) área alodial, para a qual não há necessidade de qualquer autorização da Secretaria do Patrimônio da União (SPU), uma vez que o empreendedor é seu proprietário; (b) área sob regime de aforamento, que não se exige nova intervenção do órgão federal, visto que o empreendedor já detém seu domínio útil; e (c) espaço físico em águas públicas destinado ao uso pela marina, que depende de cessão onerosa da SPU, conforme regulamentação específica da Portaria SPU n. 024/11.<sup>52</sup>

- 11) Além disso, verifica-se que os serviços que serão disponibilizados nos equipamentos previstos na estrutura fixa marina (administração, convívio social e serviços) também serão de uso privado, em desacordo com a norma municipal acerca das áreas de elementos hídricos.

### **3.4. Terrenos de marinha**

- 12) Inicialmente cabe ressaltar a dificuldade de identificação da faixa relativa ao terreno de marinha nas plantas constantes no EIA. A eventual realização de aterro não altera a área considerada como terreno de marinha. Contudo, de acordo com a figura constante no Tomo I do EIA (anexo 17), a "faixa de marinha" (33 m) foi identificada a partir do aterro previsto (Figura 24). Dessa forma, é necessário que os terrenos de marinha e o terreno alodial sejam devidamente identificados nos estudos e projetos a serem apresentados.

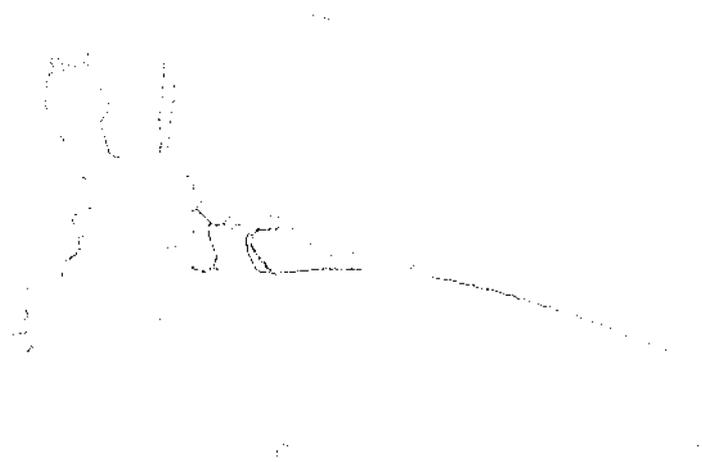


Figura 24: Delimitação da faixa de marinha (linha rosa) em desacordo com a LPM presumida.

<sup>52</sup> EIA, Tomo I, p. 96-97.

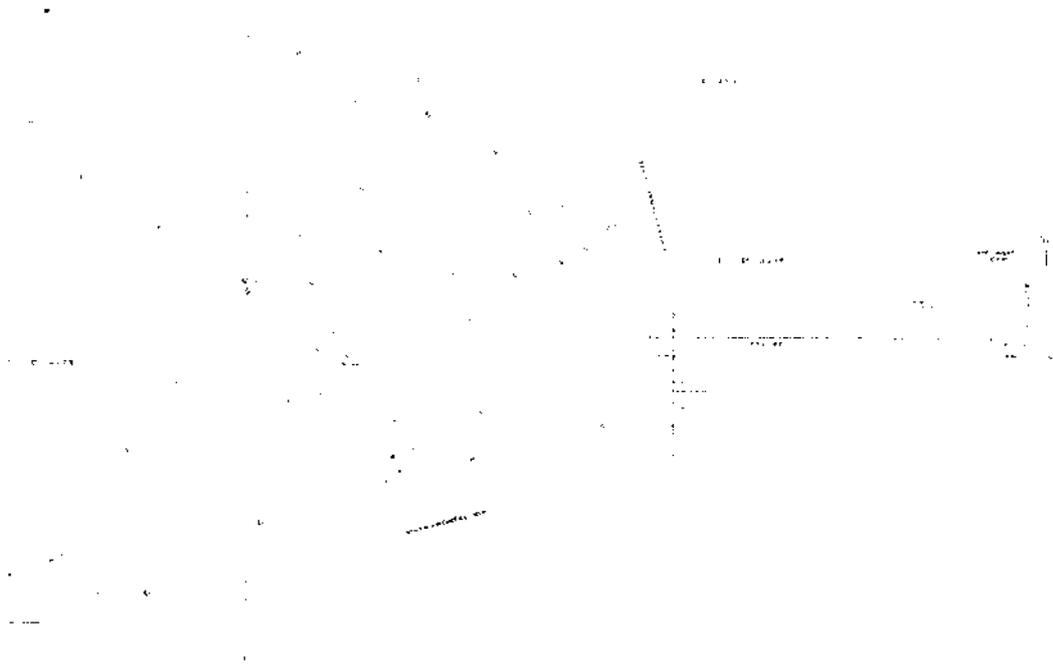


Figura 25: Delimitação do terreno de marinha (linha tracejada) em desacordo com a LPM presumida.

- 113 Conforme o Plano Diretor do Distrito Sede, Lei Complementar nº 01/97, os **terrenos de marinha que se encontram vagos** serão **requeridos pelo Município à União Federal** sob o regime de cessão gratuita. Portanto, as áreas verdes de lazer poderiam ser executadas nos terrenos de marinha, de forma a garantir a apropriação da orla marítima pela população.

Art. 170 - **Os terrenos de marinha que estiverem no uso comum do povo constituem logradouros públicos municipais**, exceto outros usos definidos nos mapas do Anexo I e tabelas do Anexo II desta Lei.

(...)

§2º - **Os terrenos de marinha que se encontrarem vagos** ou ocupados irregularmente, **serão requeridos pelo Município à União Federal** sob o regime de cessão gratuita. (...)<sup>53</sup>

<sup>53</sup> Lei Complementar nº 01/97 – Plano Diretor do Distrito Sede.

### 3.5. Acrescidos de marinha

- 114 Segundo o Plano Diretor do Distrito Sede, art. 170, §1º, os acrescidos de marinha serão **destinados à implantação de áreas verdes de uso público** ou, excepcionalmente, à **implantação de equipamentos urbanos e comunitários**.

§1º - Os acrescidos de terrenos de marinha, formados por acessão natural ou artificial, serão destinados à implantação de áreas verdes de uso público, ou excepcionalmente, à implantação de equipamentos urbanos e comunitários.<sup>54</sup>

- 115 Conforme informações constantes no EIA, o projeto proposto prevê um aterro de 34.645,74m<sup>2</sup> <sup>55</sup>, sendo 33.200m<sup>2</sup> <sup>56</sup> destinados à implantação de áreas de lazer. Portanto, constata-se que **nem toda área a ser aterrada será destinada ao uso público**. Conforme o projeto apresentado, por exemplo, na área a ser aterrada foi prevista a instalação de tanques de combustíveis e área técnica (lixo/depósito de óleo).
- 116 O memorial descritivo relativo ao empreendimento (p. 5), elaborado em 14.12.11, demonstra a previsão de **instalação de “equipamentos menores” na área a ser aterrada**, embora não descreva quais serão esses equipamentos.

A parte de arquitetura está concentrada no lote existente de 14.959,71 m<sup>2</sup>. Alguns equipamentos menores serão construídos na área de aterro.<sup>57</sup>

- 11 Além disso, o projeto encaminhado à Prefeitura (folha 001/034 – implantação) prevê a realização de uma passarela interligando a edificação a um equipamento denominado **“restaurante e apoio marina”**, o qual possui aproximadamente 280m<sup>2</sup> (dimensões aproximadas 20m x 14m). Portanto, o referido equipamento, que possui **uso privado**, está localizado em **área a ser aterrada** (acrescido de marinha).

<sup>54</sup> Lei Complementar nº 01/97 – Plano Diretor do Distrito Sede.

<sup>55</sup> EIA, Tomo I, p. 52.

<sup>56</sup> EIA, Tomo I, p. 14.

<sup>57</sup> Memorial Descritivo, p. 5.

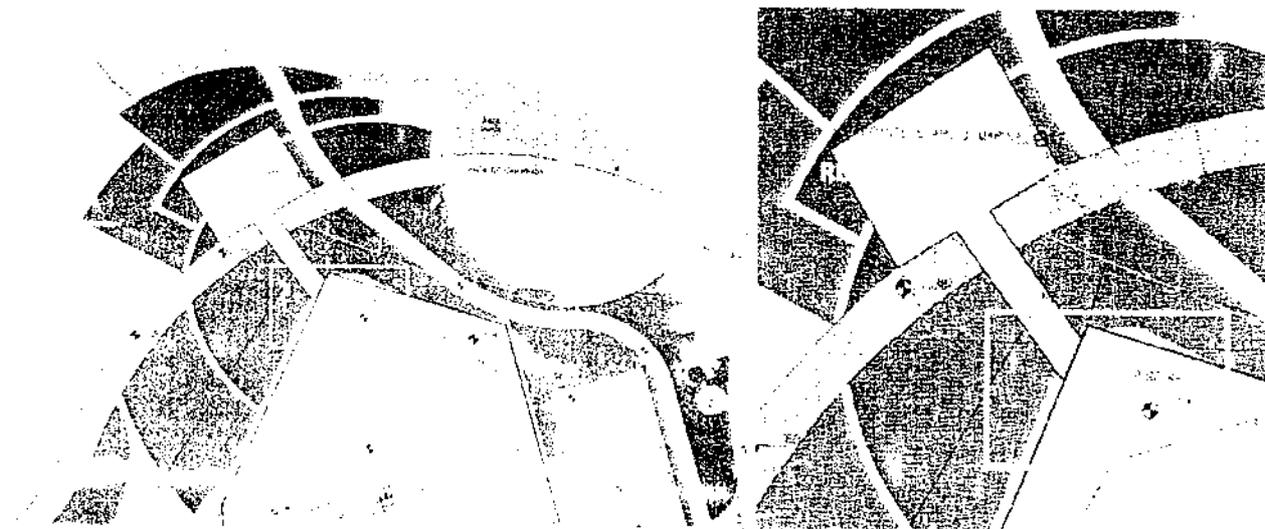


Figura 26. Projeto encaminhado à Prefeitura. A passarela interrompida não permite verificar os equipamentos que estarão interligados à edificação.

- 118 Nas demais folhas do projeto a passarela aparece interrompida, sem a definição do projeto do equipamento "restaurante e apoio marina" (o qual também não foi identificado nas plantas referentes aos cortes e fachadas).

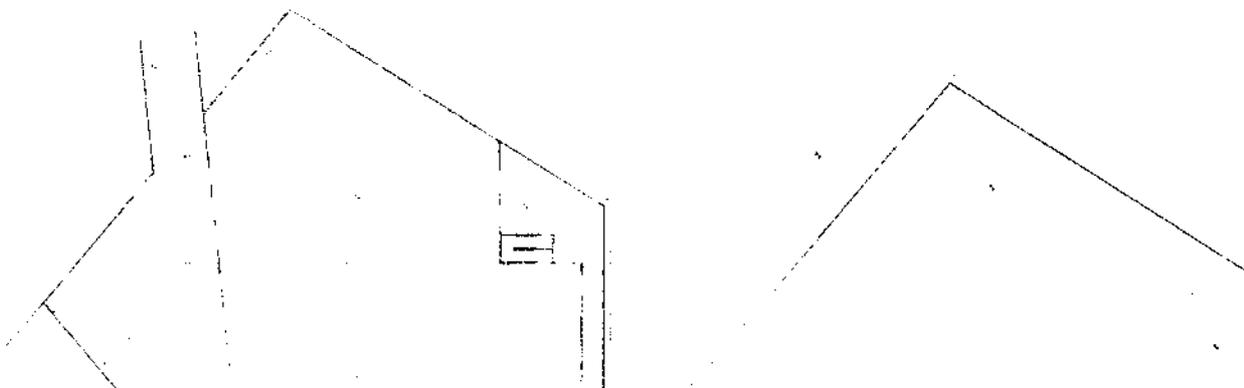


Figura 27. Projeto encaminhado à Prefeitura com a passarela interrompida.

- 119 A passarela e o restaurante/apoio marina também não foram considerados na perspectiva do projeto constante no EIA, demonstrando que **não há uma definição clara dos equipamentos a serem implantados na área a ser aterrada**. Por outro lado, conforme imagem divulgada pelo empreendedor em 12.05.11, verifica-se a previsão da mencionada passarela e de edificação em área a ser aterrada.



Figura 28. Imagem do empreendimento constante no EIA. Não consta nenhuma passarela e/ou equipamento na área a ser aterrada.



Figura 29. Imagem divulgada pelo empreendedor em 2011. Constata-se a previsão de uma passarela interligando a edificação à equipamento localizado em área a ser aterrada (Divulgação Hantei, 12/05/11).<sup>58</sup>

120. Portanto, não há informações precisas acerca das edificações de uso privado em áreas de acrescidos de marinha. Também não há como verificar se as docas e a rampa de acesso à garagem (Figura 30) estão situadas no terreno existente ou em acrescido de marinha, tendo em vista que não há continuidade da linha de delimitação do terreno existente nas plantas relativas à implantação do projeto.

<sup>58</sup> Disponível em <http://www.clicrbs.com.br/anoticia/jsp/default.jsp?uf=1&local=1&action=galeriaPlayer&groupId=432&galeriaId=27082#370686>

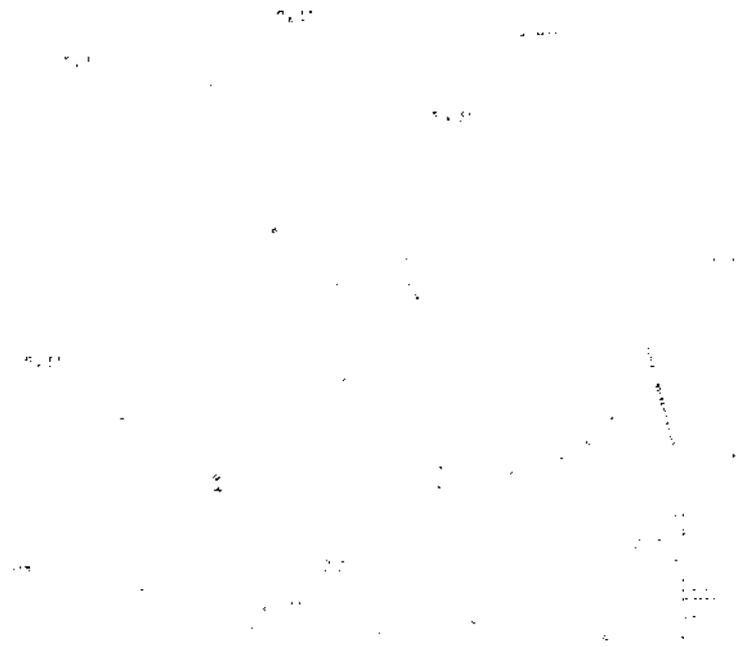


Figura 30. Não consta no EIA indicação precisa da implantação dos equipamentos previstos com a delimitação dos limites do terreno existente.

#### 4. Área urbana consolidada?

- 129 Quanto à necessidade de autorização para o licenciamento ambiental pelo órgão gestor da Unidade de Conservação afetada, o EIA alega que *“(...) o legislador presumiu que a instalação e a operação de um empreendimento localizado em Área Urbana Consolidada não afetam unidade de conservação, não havendo que se falar por conseguinte em autorização do seu órgão gestor”*<sup>59</sup>.

Art. 1º O licenciamento de empreendimentos de significativo impacto ambiental que possam afetar Unidade de Conservação (UC) específica ou sua zona de amortecimento (ZA), assim considerado pelo órgão ambiental licenciador, com fundamento em Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA), **só poderá ser concedido após autorização do órgão responsável pela administração da UC** ou, no caso das Reservas Particulares de Patrimônio Natural (RPPN), pelo órgão responsável pela sua criação.(...)

§ 2º Durante o prazo de 5 anos, contados a partir da publicação desta Resolução, o licenciamento de empreendimentos de significativo impacto ambiental, localizados numa faixa de 3 mil metros a partir do limite da UC, cuja ZA não esteja estabelecida, sujeitar-se-á

<sup>59</sup> EIA, Tomo I, p. 92.

ao procedimento previsto no caput, com exceção de RPPNs, Áreas de Proteção Ambiental (APAs) e **Áreas Urbanas Consolidadas**.(grifo acrescido)<sup>60</sup>

122. Entretanto, cabe salientar que **não se trata de uma área urbana consolidada**, conforme demonstram diversas plantas constantes no EIA, bem como o mapa de zoneamento relativo Plano Estadual de Gerenciamento Costeiro.
123. Além disso, a localização de um empreendimento em área urbana consolidada não significa que não afetará a unidade de conservação, como disposto no EIA. A exceção prevista no §2º da Resolução CONAMA 408/10 em relação às áreas urbanas consolidadas refere-se à impossibilidade de estabelecer determinadas restrições ao uso do solo em áreas já densamente ocupadas, ou seja, não haveria sentido incluir uma área densamente ocupada em uma zona de amortecimento<sup>61</sup> de uma UC. Contudo, esta **não** é a situação da Ponta do Coral, tendo em vista que sua ocupação atual restringe-se aos ranchos de pesca. Dessa forma, diferentemente de uma área urbana já consolidada, seria perfeitamente viável o estabelecimento de normas e restrições específicas na área em questão caso demonstrada a necessidade de minimizar os eventuais impactos negativos sobre a unidade de conservação.
124. De acordo com o zoneamento relativo ao Plano de Gerenciamento Costeiro, a área da Ponta do Coral é classificada como ZUE (Zona de Uso especial): **área não consolidada** (Figura 31). O documento referente ao Plano de Gerenciamento Costeiro, no item 41, evidencia a preocupação com a ocupação dos vazios urbanos nas áreas classificadas como ZUE-Zona de Uso Especial: "*vazios urbanos acima de 2,5 ha a serem revisadas no Plano Diretor*"<sup>62</sup>.

<sup>60</sup> Resolução CONAMA 428/2010.

<sup>61</sup> Conforme o inc. XVIII, art. 2º, da Lei 9985/2000, entende por zona de amortecimento: "o entorno de uma unidade de conservação, onde as **atividades humanas estão sujeitas a normas e restrições específicas**, com o propósito de minimizar os impactos negativos sobre a unidade" (grifo acrescido).

<sup>62</sup> AMBIENS Consultoria Ambiental. SPG – Secretaria do Planejamento. Implantação do Plano Estadual de Gerenciamento Costeiro. Fase I. 1. Zoneamento Ecológico Econômico Costeiro. Setor Litoral Central. Dezembro, 2010.

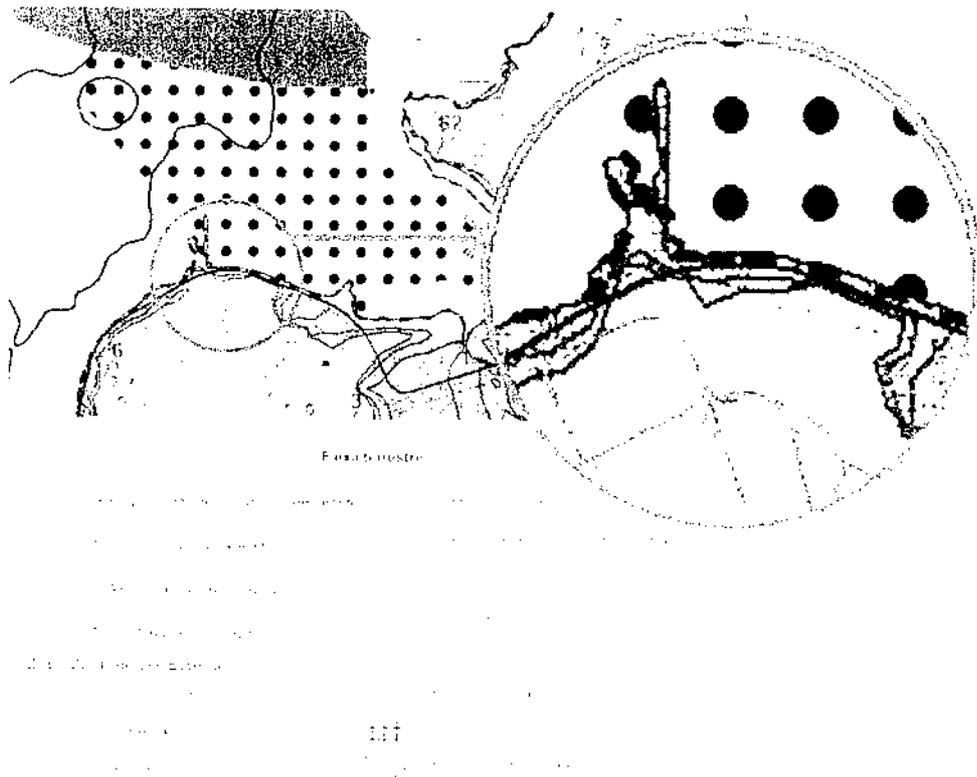


Figura 31. Zoneamento relativo ao Plano de Gerenciamento Costeiro, a área da Ponta do Coral é classificada como ZUE (Zona de Uso especial): área não consolidada.

128 O mapa de "localização geográfica" constante no EIA (p. 30, Tomo I) também **não** classifica a área da Ponta do Coral como área urbanizada (Figura 32).

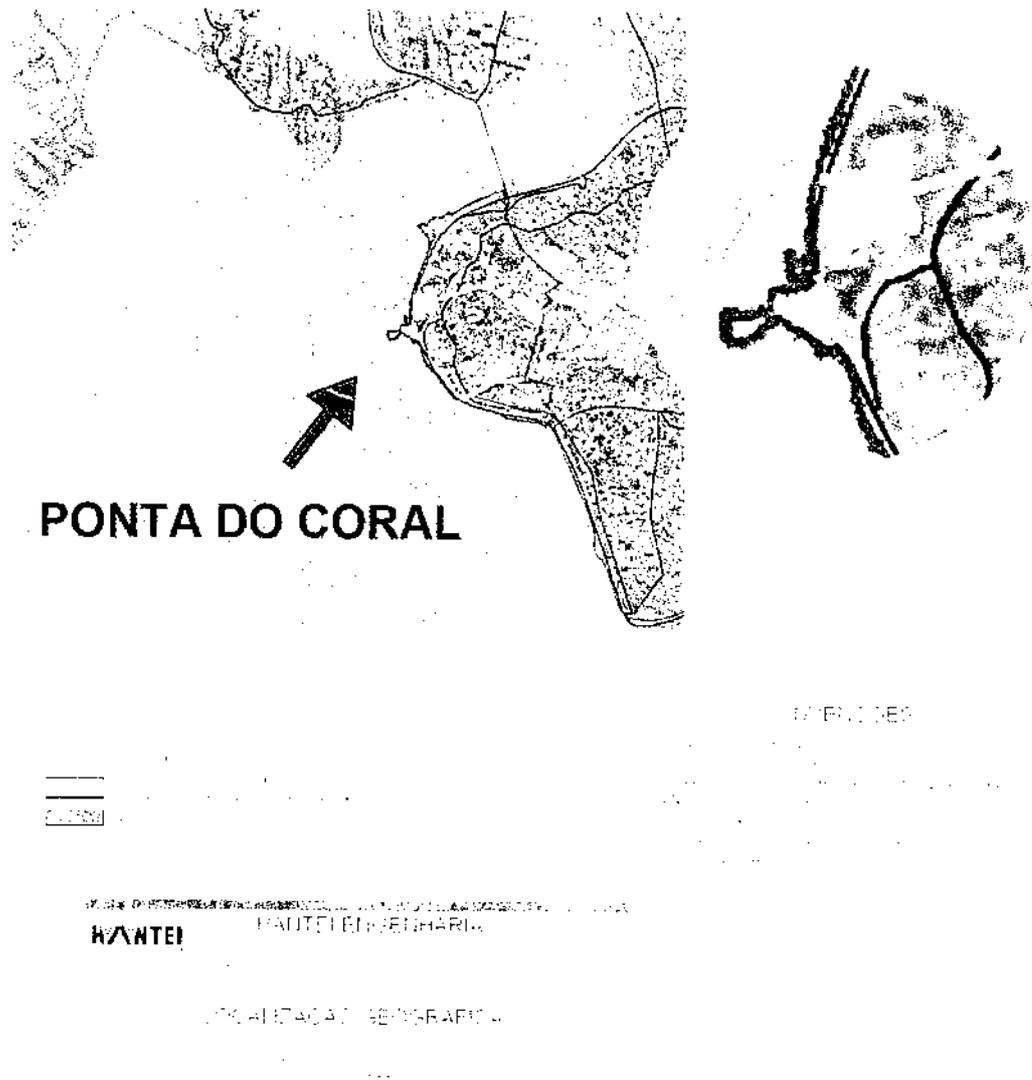


Figura 32. Mapa de "localização geográfica" constante no EIA. A área da Ponta do Coral não abrange a "área urbanizada" (em vermelho) e é classificada como "vegetação nativa" (em verde).

326 A imagem constante no EIA (Tomo I, p. 159) referente aos projetos co-localizados demonstra que a área em questão é considerada pelo Plano de Gerenciamento Costeiro como "ZUE - Zona de Uso Especial: Área Urbana não consolidada" (Figura 33)

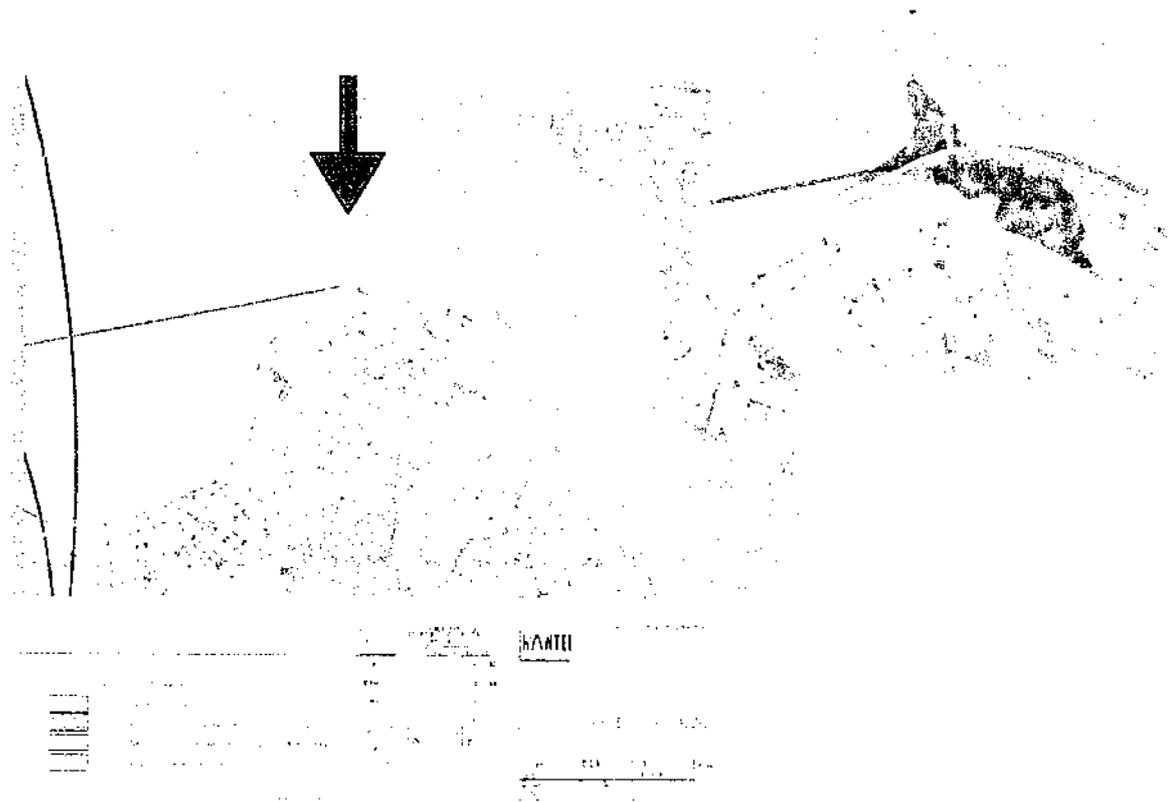


Figura 33. Projetos co-localizados. Imagem constante no EIA. A área da Ponta do Coral é classificada como "ZUE-Zona de Uso Especial: área urbana não consolidada" (em azul no detalhe à direita).

100. A imagem da "Área de Influência Direta" constante no EIA (Tomo III, p.13) **não** inclui a Ponta do Coral (apenas a área ocupada pelos ranchos de pesca) como área urbanizada (Figura 34).

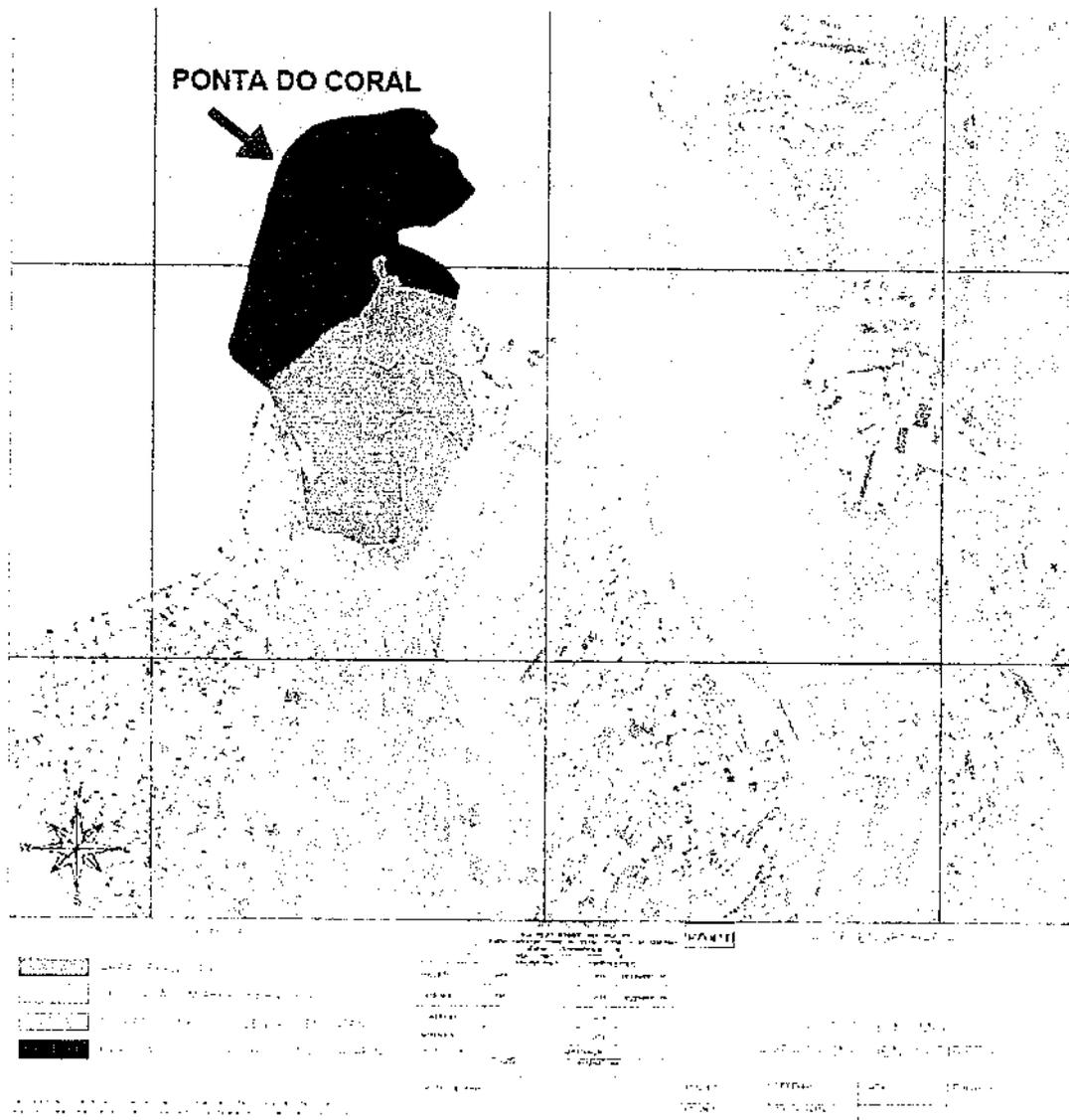


Figura 34. Indicação da Área de Influência Direta. Imagem constante no EIA. A “área urbanizada” (em vermelho) não abrange a área da Ponta do Coral, a qual é classificada como “vegetação em área urbanizada” (em verde claro).

128. Quanto à definição da área urbana consolidada, tanto à Resolução CONAMA 302, quanto à Lei 11977/2009, consideram a densidade demográfica do local:

V - Área Urbana Consolidada: aquela que atende aos seguintes critérios:

- a) definição legal pelo poder público;
- b) existência de, no mínimo, quatro dos seguintes equipamentos de infra-estrutura urbana:
  1. malha viária com canalização de águas pluviais,
  2. rede de abastecimento de água;
  3. rede de esgoto;
  4. distribuição de energia elétrica e iluminação pública;
  5. recolhimento de resíduos sólidos urbanos;
  6. tratamento de resíduos sólidos urbanos; e

c) **densidade demográfica superior a cinco mil habitantes por km<sup>2</sup>.**(grifo acrescido)<sup>63</sup>

II – área urbana consolidada: parcela da área urbana com **densidade demográfica superior a 50 (cinquenta) habitantes por hectare** e malha viária implantada e que tenha, no mínimo, 2 (dois) dos seguintes equipamentos de infraestrutura urbana implantados:

a) drenagem de águas pluviais urbanas;

b) esgotamento sanitário;

c) abastecimento de água potável;

d) distribuição de energia elétrica; ou

e) limpeza urbana, coleta e manejo de resíduos sólidos; (grifo acrescido)<sup>64</sup>

139 Portanto, tendo em vista a baixa densidade habitacional da área, não há como considerá-la como área urbana consolidada. sequer há continuidade da ocupação existente do outro lado da Beira-Mar (apenas a existência de ranchos de pesca, caracterizada pela baixa densidade habitacional). Portanto, há uma grande diferença (especialmente em relação aos impactos no meio ambiente urbano) das ocupações antes da Beira-Mar (na área urbana consolidada) em relação à possibilidade de ocupação das áreas contíguas ao mar (do outro lado da Beira-Mar), a qual não deve ser desprezada.

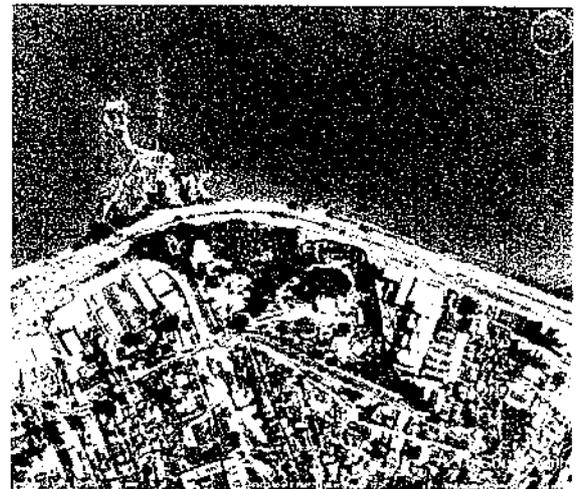


Figura 35. Indicação aproximada da área urbana não consolidada (área em destaque), de acordo com o zoneamento relativo ao Plano de Gerenciamento Costeiro, em imagem aérea (imagem de satélite Quickbird) e em imagem aérea constante no EIA (Tomo IV, Figura 9.3.62).

140 Ressalte-se que o EIA classifica como positivo a "**consolidação da ocupação urbana**". Assim, apesar de ser um enunciado impreciso e genérico (dificultando a compreensão dos impactos identificados), demonstra que a ocupação da área ainda não está consolidada.

<sup>63</sup> Resolução CONAMA 302/10, art. 2º, V.

<sup>64</sup> Lei 11977/2009, art. 47, II.

A handwritten signature in black ink, located in the bottom right corner of the page.

## 5. Dados do empreendimento constantes no EIA

131. Quanto às informações constantes no EIA, verifica-se que, em diversas ocasiões, o EIA transcreve, sem alterações, partes do Memorial Descritivo<sup>65</sup> elaborado pelos arquitetos Juliana Castro, Roberto Rita e Manoel Dória, os quais não fazem parte da equipe técnica relacionada no EIA. **Dessa forma, confunde-se justificativa/explicação do projeto arquitetônico/paisagístico com a devida análise técnica, por equipe multidisciplinar, dos impactos a serem ocasionados pelo empreendimento (positivos e negativos).**

	Memorial Descritivo	EIA
Sistema viário/acessos	Pode-se dizer que os fluxos serão separados de forma a manter a segurança dos usuários. Tanto no acesso quando na saída, o pedestre/ciclista circula pela orla sem interferência dos veículos automotores. Haverá ainda faixas de pedestre de acordo com a necessidade de cruzamento destes em relação às vias de acesso e saída do empreendimento. <sup>66</sup> (grifo acrescentado)	Os fluxos serão separados de forma a <u>manter a segurança dos usuários</u> . Tanto no acesso quanto na saída, o pedestre e o ciclista circulam pela orla sem interferência dos veículos automotores. Haverá ainda faixas de pedestre de acordo com a necessidade de cruzamento destes em relação às vias de acesso e saída do empreendimento. <sup>67</sup> (grifo acrescentado)
Ranchos de pescadores  (verifica-se que apenas parte do texto que indica que a <b>construção dos novos ranchos</b> será realizada pelo empreendedor foi suprimida no EIA)	O projeto dos Galpões dos pescadores se trata de uma <b>relocação</b> , visto que hoje na área já existem barracos que são utilizados pelos pescadores da área para armazenar seus barcos e demais pertences. O empreendedor deverá construir novos galpões para a associação de pescadores do local. A nova área terá uma dimensão total de cerca de 200 metros de comprimento, disposta de forma paralela ao mar, compondo-se de 4 blocos, todos com 11 metros de profundidade, dois possuirão 40 metros de largura, outro terá 44 metros e o quarto terá 36 metros de largura. Em distância (linha reta), o primeiro galpão estará cerca de 340 metros à leste da posição atual e o último distará do local atual cerca de 140 metros (à leste). Os galpões deverão ser construídos sob a pista de caminhada e ciclovia que margeia toda a avenida, resguardando assim os pescadores do ruído e movimento da rua. Resguardada também ficará a paisagem, que se assim os pescadores do ruído e movimento da rua. Resguardada também ficará a paisagem, que se manterá desobstruída junto ao mar. Neste trecho do projeto a pista de galpões sob a mesma, agregando valor ao	O projeto dos ranchos de pescadores (Figura 4.35) se trata de uma <b>relocação</b> , visto que hoje na área já existem barracos que são utilizados pelos pescadores da área para armazenar seus barcos e demais pertences. A nova área terá uma dimensão total de cerca de 200 metros de comprimento, disposta de forma paralela ao mar, compondo-se de 4 blocos, todos com 11 metros de profundidade, dois possuirão 40 metros de largura, outro terá 44 metros e o quarto terá 36 metros de largura. Em distância (linha reta), o primeiro galpão estará cerca de 340 metros à leste da posição atual e o último distará do local atual cerca de 140 metros (à leste). Os galpões deverão ser construídos sob a pista de caminhada e ciclovia que margeia toda a avenida, resguardando assim os pescadores do ruído e movimento da rua. Resguardada também ficará a paisagem, que se assim os pescadores do ruído e movimento da rua. Resguardada também ficará a paisagem, que se manterá desobstruída junto ao mar. Neste trecho do projeto a pista de galpões sob a mesma, agregando valor ao

<sup>65</sup> Memorial Descritivo, EIA, Tomo I, Anexo 2, p. 217-231.

<sup>66</sup> Memorial Descritivo, EIA, Tomo I, Anexo 2, p. 220.

<sup>67</sup> EIA, Tomo I, p. 66.

**caminhada/ciclovía terá um alargamento espaço público projetado.<sup>68</sup> (grifo considerável para cobrir devidamente acrescido) os galpões sob a mesma, agregando valor ao espaço público projetado.<sup>68</sup> (grifo acrescido)**

**PRAÇA DE EVENTOS | CELEBRAÇÃO DAS CONQUISTAS**

Descrição: Esta Praça com vista privilegiada será o segundo grande espaço para eventos no parque, após o anfi-teatro. Sua configuração é de uma grande praça seca rodeada por estares voltados para o mar intercalados com vegetação. No centro desta área seca está um chafariz com reservatório sob o piso drenante. Este elemento poderá funcionar sempre que não houver a necessidade de uso da praça seca, substituindo a aridez de um espaço vazio pelo movimento lúdico da água onde crianças e adultos poderão brincar.

(...)

**PRAÇA PÔR-DO-SOL**

Descrição: Esta área está voltada na direção do pôr-do-sol e junto ao edifício. Em um grande deck haverá cadeiras e mesas que servirão de apoio a bares, cafés e restaurantes instalados no térreo do hotel trazendo ao local animação social.

(...)

**MONUMENTO ÀS RENDEIRAS**

Descrição: Esta escultura homenageia a cultura da Ilha enaltecendo o minucioso trabalho das rendeiras. Será possível caminhar pelo gramado entre partes da grande escultura que será executada em estrutura metálica.

(...)

**PRAÇA DO MAR**

Descrição: Praça ampla aberta em direção à ponta de pedras existente, que liga todo o complexo, Parque, Marina e Hotel. Nesta área foram trabalhados sutilmente os desníveis a fim de criar uma transição amena, assegurando a acessibilidade universal.

(...)

**PRAÇA DOS VENTOS**

Descrição: O vento sempre presente em nossa cidade. Nesta praça as 16 birutas serão sinalizadoras da sua direção e intensidade. O vento estará marcado neste parque como um elemento natural típico de nossa cidade.

(...)

**PRAÇA ÓCIO CRIATIVO**

Descrição: Esta praça que avança em

**• Praça de Eventos | Celebração das Conquistas**

Esta Praça com vista privilegiada será o segundo grande espaço para eventos no parque, após o anfi-teatro. Sua configuração é de uma grande praça seca rodeada por estares voltados para o mar intercalados com vegetação. No centro desta área seca está um chafariz com reservatório sob o piso drenante. Este elemento poderá funcionar sempre que não houver a necessidade de uso da praça seca, substituindo a aridez de um espaço vazio pelo movimento lúdico da água onde crianças e adultos poderão brincar.

(...)

**• Praça Pôr-do-Sol**

Descrição: Esta área está voltada na direção do pôr-do-sol e junto ao edifício. Em um grande deck haverá cadeiras e mesas que servirão de apoio a bares, cafés e restaurantes instalados no térreo do hotel trazendo ao local animação social.

(...)

**• Monumento às Rendeiras**

Descrição: Esta escultura homenageia a cultura da Ilha enaltecendo o minucioso trabalho das rendeiras. Será possível caminhar pelo gramado entre partes da grande escultura que será executada em estrutura metálica.

(...)

**• Praça do Mar**

Descrição: Praça ampla aberta em direção à ponta de pedras existente, que liga todo o complexo, Parque, Marina e Hotel. Nesta área foram trabalhados sutilmente os desníveis a fim de criar uma transição amena, assegurando a acessibilidade universal.

(...)

**• Praça dos Ventos**

Descrição: O vento sempre presente em nossa cidade. Nesta praça as 16 birutas serão sinalizadoras da sua direção e intensidade. O vento estará marcado neste parque como um elemento natural típico de nossa cidade.

(...)

**• Praça Ócio Criativo**

Descrição: Esta praça que avança em

Áreas de lazer

<sup>68</sup> Memorial Descritivo, EIA, Tomo I, Anexo 2, p. 222.

<sup>69</sup> EIA, Tomo I, p. 53.

<p>direção ao mar com confortáveis bancos convida os usuários a contemplar. A paisagem que inspira é purificadora da mente e será motivadora de novas idéias.</p> <p>(...)</p> <p><b>PRAÇA DOS ENCONTROS</b></p> <p>Descrição: Grande praça fragmentada em pequenos estares - representando ilhas - ligados por caminhos - que representam a água - darão uma escala mais aconchegante aos usuários. Enquanto alguns espaços foram projetados para grandes grupos, estes estares adéquam-se ao uso de grupos menores com formato circular que promove a interação entre as pessoas.</p> <p>(...)</p> <p><b>CAMINHO NATURAL LITERÁRIO</b></p> <p>Descrição: Caminho lúdico entre a sombra agradável das árvores onde os passeantes poderão ler versos de poesias dispostos em tótems iluminados.</p> <p>(...)</p> <p><b>PLAYGROUND   DESAFIOS</b></p> <p>Descrição: Neste playground o objetivo é que as crianças experimentem transpor desafios com o corpo, a forma dos brinquedos induzirá a tomada de coragem e ao sabor da conquista de um novo espaço ou movimento.</p> <p>(...)</p> <p><b>PLAYGROUND   DESCOBERTAS</b></p> <p>Descrição: Neste playground o objetivo é que as crianças descubram novas formas de brincar. Os equipamentos estimularão a criatividade através de formas geométricas e movimentos diferenciados onde cada um brincarà a sua maneira.</p> <p>(...)</p> <p><b>ANFITEATRO AO AR LIVRE   INSPIRAÇÃO, POESIA E ARTES</b></p> <p>Descrição: Anfiteatro ao ar livre para apresentações públicas de música, teatro, dança, saraus, atividades lúdicas e eventos especiais. A idéia é criar um espaço de encontro livre e inspirador incentivando a cultura através das artes.<sup>70</sup></p>	<p>direção ao mar com confortáveis bancos convida os usuários a contemplar. A paisagem que inspira é purificadora da mente e será motivadora de novas idéias.</p> <p>(...)</p> <p>• Praça dos Encontros</p> <p>Grande praça fragmentada em pequenos estares - representando ilhas - ligados por caminhos - que representam a água - darão uma escala mais aconchegante aos usuários. Enquanto alguns espaços foram projetados para grandes grupos, estes estares adéquam-se ao uso de grupos menores com formato circular que promove a interação entre as pessoas.</p> <p>(...)</p> <p>• Caminho Natural Literário</p> <p>Descrição: Caminho lúdico entre a sombra agradável das árvores onde os passeantes poderão ler versos de poesias dispostos em tótems iluminados.</p> <p>(...)</p> <p>• Playground   Desafios</p> <p>Descrição: Neste playground o objetivo é que as crianças experimentem transpor desafios com o corpo, a forma dos brinquedos induzirá a tomada de coragem e ao sabor da conquista de um novo espaço ou movimento.</p> <p>(...)</p> <p>• Playground   Descobertas</p> <p>Descrição: Neste playground o objetivo é que as crianças descubram novas formas de brincar. Os equipamentos estimularão a criatividade através de formas geométricas e movimentos diferenciados onde cada um brincarà a sua maneira.</p> <p>(...)</p> <p>• Anfiteatro ao Ar Livre   Inspiração, Poesia e Artes</p> <p>Descrição: Anfiteatro ao ar livre para apresentações públicas de música, teatro, dança, saraus, atividades lúdicas e eventos especiais. A idéia é criar um espaço de encontro livre e inspirador incentivando a cultura através das artes.<sup>71</sup></p>
--	--

Tabela 09. Quadro comparativo entre informações constantes no Memorial Descritivo do Projeto Arquitetônico/Paisagístico e no EIA.

132. Quanto à caracterização do sistema viário, o EIA, ao transcrever o Memorial Descritivo, alega que será mantida a segurança dos usuários com a separação dos fluxos (pedestres/ciclistas/veículos). Contudo, referida informação não foi confirmada na

<sup>70</sup> Memorial Descritivo, EIA, Tomo I, Anexo 2, p. 226-229.

<sup>71</sup> EIA, Tomo I, p. 35-49.

identificação dos impactos do EIA, tendo em vista que o EIA classificou como impacto negativo o aumento no risco de acidentes e atropelamentos nas imediações da Ponta do Coral a ser ocasionado pelo empreendimento. Dessa forma, a divergência de informações constantes no EIA dificulta a compreensão dos possíveis impactos a serem ocasionados.

133. Constata-se, ainda, que o EIA não se restringe à descrição dos equipamentos propostos pelo empreendedor a serem implantados na área verde, já que, ao utilizar a mesma linguagem dos projetistas, idealizam tais espaços, sem avaliar possíveis implicações dos usos previstos (como, por exemplo, em relação às interferências nos usos coletivos/tradicionais preexistentes).

Intervenções cada vez mais pontuais restringem-se a produzir **cenários, destinados à fascinação dos futuros usuários**, transformando os novos parques urbanos em **imagens publicitárias das administrações locais**, sem nenhuma continuidade com práticas sociais que pudessem dar-lhes algum conteúdo ou significado.<sup>72</sup> (grifo acrescido)

## 6. Diagnóstico Ambiental – questões urbano-ambientais

### 6.1. Mobilidade urbana

134. Dentre as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, estabelecidas pela Lei nº 12.587/12, destaca-se a necessidade de priorização dos modos de transportes não motorizados e dos serviços de transporte público coletivo.

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

<sup>72</sup> SERPA, Angelo. O espaço público na cidade contemporânea. São Paulo: Contexto, 2007, p. 39.

VII - integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.<sup>73</sup>

135. Entretanto, verifica-se que o projeto proposto não prioriza o deslocamento não motorizado, já que sequer menciona acerca da necessidade de interligação do empreendimento com o outro lado da Av. Beira-Mar. Também não foi demonstrada a possibilidade de utilização do referido espaço para o transporte marítimo (transporte coletivo).
136. Além disso, conforme o projeto apresentado, não há previsão para o deslocamento de pedestre (ausência de passeio) no percurso atual do passeio da Beira-Mar, ou seja, o deslocamento mais curto e rápido para quem não pretende entrar na área do empreendimento ou na área de lazer prevista no projeto.
137. Os caminhos no entorno do empreendimento devem prever os diferentes tipos de usuários. Para os pedestres casuais, que passeiam sem compromisso, o caminho deve ser um atrativo para a exploração da área de lazer, como no caso do caminho sinuoso próximo à borda d'água. De outro lado, há os usuários que exigem um deslocamento direto e funcional, o caminho mais rápido, de forma a evitar que o usuário faça seu próprio percurso sem a necessária segurança.



Figura 36. Fluxos de pedestres. Ausência de conexão entre o empreendimento e comunidade da Agrônômica (seta em branco). Deslocamento previsto no projeto, mais longo (seta em azul) e fluxo não previsto no projeto, mais curto (seta em vermelho).

<sup>73</sup> Lei nº 12.587/12, art. 6º.

138. Nesse sentido, conforme demonstrado na Figura 37, não é priorizada a circulação de pedestres em frente ao empreendimento, tendo em vista a predominância de vias, acessos e estacionamentos para veículos motorizados, bem como a ausência de um passeio contínuo que permita o deslocamento não motorizado com segurança.

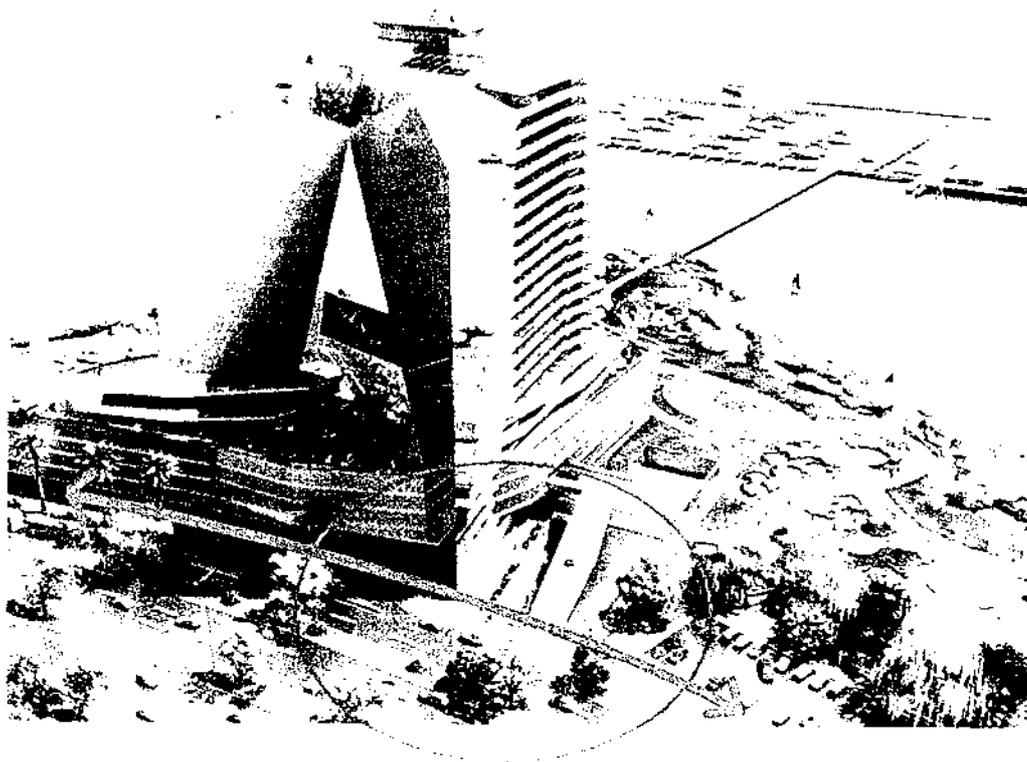


Figura 37. Priorização dos deslocamentos motorizados em detrimento à circulação de pedestres e ciclistas no deslocamento em frente ao empreendimento (deslocamento direto – seta em vermelho). Ausência de passeio contínuo ou faixa de pedestre para passagem de pedestres e ciclistas com segurança (elipse em vermelho).<sup>74</sup>

- 139 A preocupação com a conexão, por meio de uma passarela sobre a Avenida Beira-mar – com a comunidade da Agrônômica é uma das recomendações complementares constantes no “Documento de Referência Conceitual”, de 04.08.10, elaborado pelos arquitetos responsáveis pelo projeto proposto. Contudo, não consta no EIA informações acerca de eventual passarela a ser implantada no entorno do empreendimento.
- 140 Quanto aos empreendimentos considerados como polos geradores de tráfego, o Plano Diretor do Distrito Sede – Lei Complementar nº 01/97 dispõe acerca da necessidade de que sejam definidas regras especiais para sua implantação. Conforme o art. 77, II, da mencionada Lei, cabe ao órgão municipal de planejamento determinar as melhorias de

<sup>74</sup> Imagem com base na Figura 4.38 do EIA, Tomo I, p. 56.

responsabilidade do empreendedor, as quais serão condicionantes para a aprovação do projeto. Contudo, não consta no EIA informações acerca de eventual projeto de intervenções no sistema viário aprovado pelo órgão municipal de planejamento. Nesse sentido, verifica-se a necessidade de que seja avaliada, de forma criteriosa e minuciosa, a capacidade da infraestrutura viária existente atender, de forma satisfatória, o acréscimo de deslocamentos de pessoas e cargas a serem ocasionados na implantação e operação do empreendimento.

#### SUBSEÇÃO VI

##### Dos Pólos Geradores de Tráfego

Art. 77 - As atividades consideradas Pólos Geradores de Tráfego serão regidas por normas específicas quanto à localização, acessos, estacionamentos, operacionalidade e aprovação de projetos, subdividindo-se em Micro-Pólos (PGT-1) e Macro-Pólos (PGT-2), conforme classificação do Anexo VIII:

I - Os Micro-Pólos obedecerão as regras do Anexo V quanto ao número mínimo de vagas para estacionamento, carga/descarga e área para embarque/desembarque e para táxis.

II - Os Macro-Pólos obedecerão a regras especiais de implantação fixadas pelo Órgão Municipal de Planejamento, incluindo no mínimo exigências iguais às dos Micro-Pólos, acrescidas daquelas referentes aos dispositivos de acesso de pedestres e veículos, e respectivas áreas de acumulação.

III - No estudo preliminar dos projetos de Pólos Geradores de Tráfego o Órgão Municipal de Planejamento determinará as obras de melhoria urbana de responsabilidade do empreendedor, as quais condicionarão a aprovação final do mesmo.

IV - Em casos excepcionais, o Órgão Municipal de Planejamento poderá exigir dos PGTs já existente à data desta Lei, medidas operacionais, equipamentos ou obras que minimizem seu impacto no tráfego.<sup>75</sup>

141. Saliente-se, ainda, a importância de que as medidas a serem adotadas em relação ao sistema viário, de responsabilidade do empreendedor e/ou do poder público, constem no EIV, a fim de que a população interessada possa acompanhar e fiscalizar o procedimento de aprovação e implantação do empreendimento.

#### 6.1.1. Estudo de tráfego realizado

142. A previsão de demanda (estimativa do número de viagens) a ser ocasionada pelo empreendimento é essencial para definição das necessidades de espaço viário e serviços de transporte.

Pode-se concluir, dessa maneira, a importância da etapa de geração de viagens no processo como um todo, pois é fundamental que se faça uma previsão, a mais

<sup>75</sup> Plano Diretor do Distrito Sede – Lei Complementar nº 01/97.

correta possível, do número de viagens atraídas pelos PGTs, para que se possa avaliar adequadamente seu efeito no sistema viário.<sup>76</sup> (grifo acrescido)

143. Conforme o EIA, a estimativa de tráfego gerado foi definido a partir da média da contagem de tráfego relativa aos empreendimentos Angeloni da Beira Mar e Shopping Iguatemi, com um acréscimo de 100% em função do tráfego concentrado gerado pelo centro de eventos previsto no projeto.

Os estabelecimentos que mais se assemelham ao empreendimento em estudo são o supermercado Angeloni da Beira Mar, localizado próximo ao Centro Integrado de Cultura e, o Shopping Iguatemi, localizado no Bairro Santa Mônica, ambos não muito distantes do local do empreendimento.

Para a estimativa do tráfego gerado em pior caso pelo Parque Hotel Marina Ponta do Coral foi definido como parâmetro a média da contagem de tráfego destes estabelecimentos, com um acréscimo de 100% em função do tráfego concentrado gerado pelo centro de eventos projetado. Este procedimento de cálculo permite uma estimativa elevada, na qual se busca garantir que não haverá valores superiores aos previstos. O resultado desta estimativa é apresentado na Tabela 9.3.37 abaixo.<sup>77</sup>

144. Contudo, não foi demonstrada a metodologia e critérios utilizados para a definição do acréscimo de 100% da média da contagem de tráfego dos referidos empreendimentos. Ressalte-se que os dados disponíveis de empreendimentos semelhantes podem servir como ponto de partida, mas devem ser ajustadas às especificidades do caso em análise.

As fontes disponíveis podem ser usadas, portanto, como pontos de partida, a fim de estimar a quantidade de tráfego que pode ser gerado por um tipo de uso do solo ou um polo gerador de tráfego específico. Sempre que possível, essas taxas devem ser ajustadas para refletir as condições locais.<sup>78</sup>

145. Além disso, os empreendimentos utilizados como referência para previsão de demanda diferem muito do empreendimento proposto, especialmente em relação ao uso (complexo de múltiplo uso), já que além das 661 unidades habitacionais, 51 lojas comerciais e grandes áreas destinadas a eventos (internas e externas), o empreendimento também prevê a implantação de uma marina com aproximadamente 247 embarcações.
146. Quanto à geração de viagens de caminhões, constata-se que o estudo subestima o impacto no tráfego a ser ocasionado pelo empreendimento, tanto na ocasião da sua implantação (especialmente devido à realização do aterro), quanto durante sua operação, tendo em vista o porte do empreendimento:

Como o número de veículos de carga que adentrará ao empreendimento é pequeno e seu horário de entrada será no período noturno, não há necessidade

<sup>76</sup> PORTUGAL, Licínio da Silva; GOLDNER, Lenise Grando. Estudo de pólos geradores de tráfego e seus impactos nos sistemas viários e de transportes. São Paulo: Editora Edgar Blücher Ltda., 2003, p. 80.

<sup>77</sup> EIA, Tomo IV, p. 95-96.

<sup>78</sup> PORTUGAL, Licínio da Silva; GOLDNER, Lenise Grando. Estudo de pólos geradores de tráfego e seus impactos nos sistemas viários e de transportes. São Paulo: Editora Edgar Blücher Ltda., 2003, p. 80.

de dispositivos externos, já que neste horário há uma significativa redução do tráfego na Av. Beira Mar Norte, não influenciando no nível de serviço da via.<sup>79</sup> (grifo acrescido)

147 Portanto, é preciso que seja avaliado, por exemplo, o impacto a ser ocasionado pela movimentação diária de caminhões das jazidas até o local da obra.

O projetista pode precisar estimar as viagens produzidas por caminhões, a fim de estudar seus impactos no tráfego, bem como dimensionar os acessos, vias de circulação e instalações internas do PGT para a realização dos serviços de carga e descarga. Alguns equipamentos e atividades estão mais propensos a gerar viagens desse tipo, destacando-se entre eles: terminais de caminhões, locais de aterro, paradas e grandes postos de gasolina, parques industriais, pedreiras e fábricas de asfalto, agências de correio e companhias de entrega, bem como grande centros comerciais.<sup>80</sup> (grifo acrescido)

Deve-se destacar que as operações de tráfego são diretamente afetadas pela presença de caminhões nesse fluxo. Os níveis de serviço de segmentos viários e intersecções são influenciados pela percentagem de veículos pesados na corrente de tráfego.<sup>81</sup> (grifo acrescido)

148. Apenas para o transporte do material previsto para o aterro (saibro/areia) foi previsto o deslocamento de 20 caminhões, fazendo 5 viagens de Biguaçu à Ponta do Coral (duração prevista de 2 horas) por dia, durante 117 dias.

Tabela 4.3 Distancias e tempo a serem percorridos no trajeto Jazida-Obras

Material	Viagens Necessarias	Tempo previsto (dias)
Entulho de aterro (pedra, etc.)	10	10
Areia para aterro (pedra, etc.)	10	10
Entulho de aterro (pedra, etc.)	10	10
Entulho de aterro (pedra, etc.)	10	10

Fonte: Elaborado pelo autor, de acordo com o relatório de impacto ambiental, p. 60. Baseado na Tabela 4.3 do EIA, Tomo I, p. 60.

Tabela 10. Distâncias e tempo do trajeto jazida-obra. Tabela 4.3. do EIA, Tomo I, p. 60.

149 Verifica-se, ainda, que não consta definição no EIA em relação ao acesso de caminhões durante a realização do aterro. Foram indicadas duas possibilidades: conversão no retorno em frente ao “Direto do Campo” e acesso ao recuo do Koxixos por meio de pista provisória; ou o retorno em frente ao TITRI (mais longa e com maiores consequências ao trânsito local, segundo o EIA).

<sup>79</sup> EIA, Tomo IV, p. 98.

<sup>80</sup> PORTUGAL, Licínio da Silva; GOLDNER, Lenise Grando. Estudo de pólos geradores de tráfego e seus impactos nos sistemas viários e de transportes. São Paulo: Editora Edgar Blücher Ltda., 2003, p. 80.

<sup>81</sup> PORTUGAL, Licínio da Silva; GOLDNER, Lenise Grando. Estudo de pólos geradores de tráfego e seus impactos nos sistemas viários e de transportes. São Paulo: Editora Edgar Blücher Ltda., 2003, p. 81.

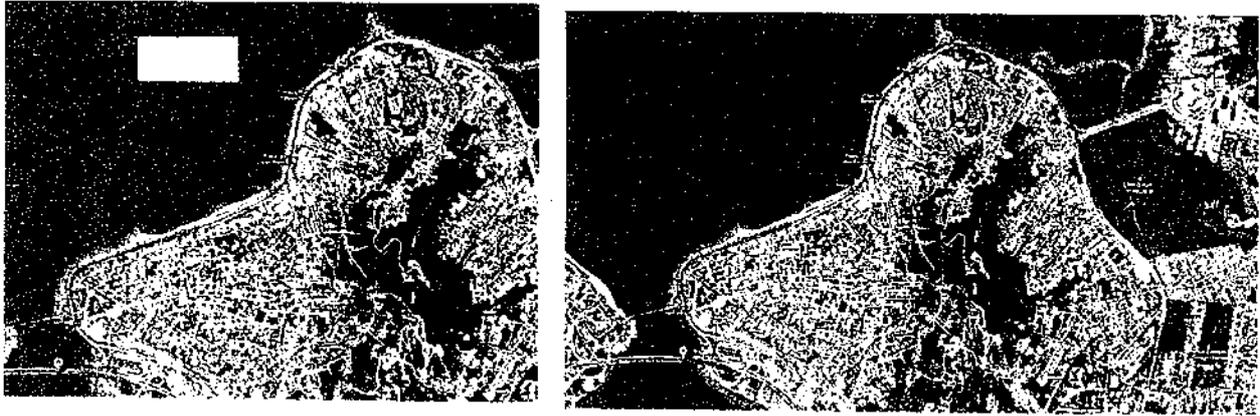


Figura 38. Opções de acesso de caminhões à obra de acordo com o EIA. Figuras 4.42. e 4.43. do EIA, Tomo I, p. 64.

150. Em relação à determinação do nível de serviço, verifica-se que a contagem de tráfego não foi realizada exatamente em frente ao empreendimento (Figura 39), e sim em área que possui uma via adicional com três faixas (Faixa 3, a qual termina antes do empreendimento), além das vias existentes na área do bar "Koxixos" (local de passagem, inclusive, dos veículos de transporte público coletivo).



Figura 39. Localização das pistas de rolamento analisadas (faixas 1, 2 e 3). Verifica-se a existência de vias marginais nesta localização, diferentemente da área em frente ao empreendimento, interferindo no resultado do nível de serviço a ser analisado (em frente ao empreendimento).

151. Portanto, constata-se a importância de que a contagem realizada seja realizada nas vias existentes em frente ao empreendimento, além de outros pontos considerados necessários (pontos críticos que serão afetados pelo empreendimento), a fim de avaliar adequadamente os possíveis impactos da implantação do empreendimento na malha urbana.
152. Verifica-se, ainda, que no estudo de tráfego apresentado não consta a delimitação da área de influência do empreendimento, estudo necessário para identificar as áreas com possíveis focos de congestionamento, especialmente no caso de empreendimentos que, pela sua localização, **interferem em pontos estratégicos da cidade ou atingem pontos já críticos.**

O traçado da área de influência de um shopping center auxiliará técnicos e planejadores de transportes que atuam no setor a visualizarem os impactos causados por esses centros em áreas urbanas, tornando possível, mediante um **estudo minucioso da região**, um relato sobre a **viabilidade de implantação do polo**, quanto a aspectos econômicos, de tráfego e de transportes.<sup>82</sup> (grifo acrescido)

Supõe-se, portanto, que **os impactos de um empreendimento não estão vinculados exclusivamente ao fluxo de viagens produzidas**, mas resultam, sim, da **interação entre esse fluxo e a capacidade e a qualidade das instalações disponíveis**: vias de entorno (largura, sinalização, regulamentação, tipo de operação), acessos ao estabelecimento (número, localização, capacidade, tipo de controle, configuração das faixas de entrada, saída e armazenamento de veículos), bem como locais de estacionamento, carga e descarga, paradas de táxis e ônibus (número de vagas, *layout*, gerenciamento).<sup>83</sup> (grifo acrescido)

### 6.1.2. Intervenção viária proposta

153. O EIA propõe como solução para o sistema viário a realização de uma via de aceleração e desaceleração para o acesso ao empreendimento:

A solução proposta pelo projeto arquitetônico permite que **toda a retenção de veículos ocorra fora da via.**

Para fazer com que o nível de serviço da via seja mantido ao nível verificado antes do tráfego gerado pelo empreendimento, **é necessária a realização de um "taper" na via com área de acumulação de no mínimo 100 metros**; medida já prevista em projeto. Este "taper" deverá ter a largura de 3,5m e proibição de estacionamento no local.

**Com esta providência, o nível de serviço da via retorna novamente ao nível "D", nível atual da Av. Beira Mar Norte, denominada Av. Governador Irineu Bornhausen no segmento em estudo.**<sup>84</sup> (grifo acrescido)

<sup>82</sup> PORTUGAL, Licínio da Silva; GOLDNER, Lenise Grando. Estudo de pólos geradores de tráfego e seus impactos nos sistemas viários e de transportes. São Paulo: Editora Edgar Blücher Ltda., 2003, p. 55.

<sup>83</sup> PORTUGAL, Licínio da Silva; GOLDNER, Lenise Grando. Estudo de pólos geradores de tráfego e seus impactos nos sistemas viários e de transportes. São Paulo: Editora Edgar Blücher Ltda., 2003, p. 28.

<sup>84</sup> EIA, Tomo IV, p. 98.

154. Entretanto, considerando a ausência de informações essenciais em relação ao estudo de tráfego, conforme mencionado anteriormente, não foi demonstrado, de forma precisa e minuciosa, se a solução proposta é suficiente para que "toda retenção de veículos ocorra fora da pista", conforme disposto no EIA.
155. Além disso, verifica-se que a via marginal prevista no projeto para o acesso de veículos ao empreendimento está situada no local da atual ciclovia da Beira-Mar. Dessa forma, o **aterro** na área prevista para implantação dos ranchos não atende apenas ao "interesse social" (realocação de pescadores), mas também possibilita a execução de uma via marginal para atenuar os impactos a serem ocasionados no trânsito no acesso ao empreendimento, ou seja, um interesse exclusivo do empreendedor (para viabilizar o projeto).

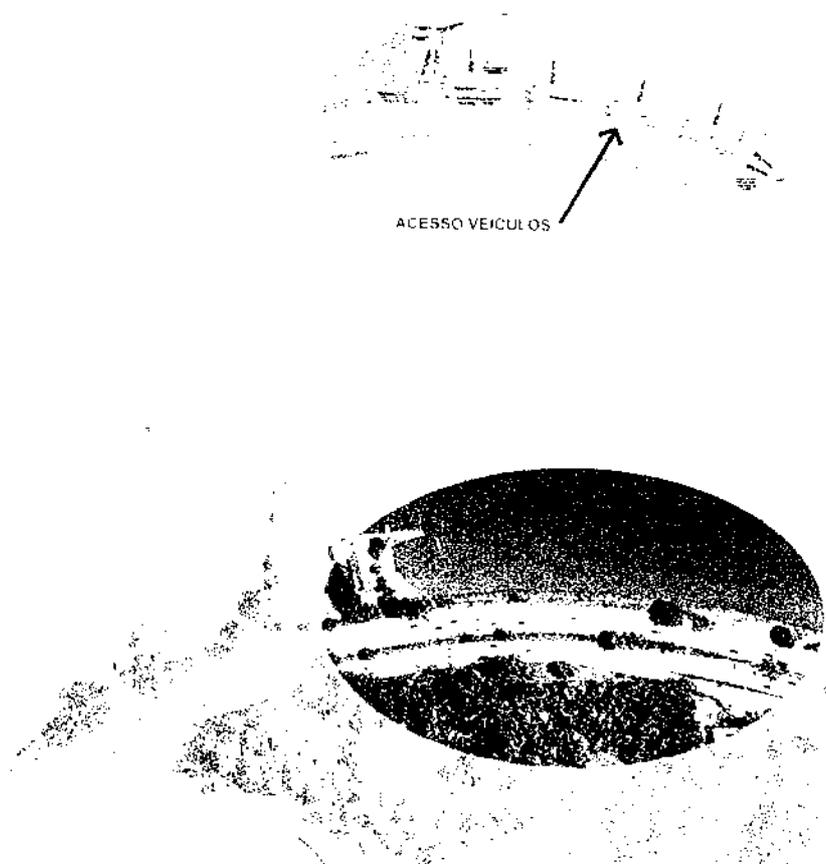


Figura 40. Via marginal para acesso ao empreendimento localizada em frente à área destinada aos pescadores (figura acima – em amarelo), necessidade de realização de aterro (não previsto na LC 180/05) para realização da via.

156. Portanto, considerando as **deficiências mencionadas acerca do estudo de tráfego apresentado**, bem como as demais **questões apontadas no Parecer Pericial nº 261/2012** da 5ª Câmara de Coordenação e Revisão do Ministério Público Federal, elaborado pelo Engenheiro Civil Luis Cláudio Coelho Vianna, constata-se que foram **subestimados os impactos a serem ocasionados no sistema viário**. Nesse sentido, para evitar que os ônus de impactos mal dimensionados (e mitigados de forma insuficiente) sejam transferidos para a sociedade, bem como evitar que sejam autorizados pelos geradores de tráfego em locais cujas características não permitem soluções satisfatórias (ou à custa de outros impactos urbano-ambientais ou grandes investimentos), **sugere-se a realização de um novo estudo de tráfego (ou sua complementação), de forma a permitir que o órgão de planejamento municipal tenha os subsídios necessários para avaliar acerca da viabilidade ou não do empreendimento em relação aos impactos no sistema viário**<sup>85</sup>.
157. As deficiências atuais de mobilidade urbana da cidade de Florianópolis (caracterizada por uma malha viária dispersa, com um baixo índice de integração espacial<sup>86</sup>), evidenciam a **importância de um estudo de tráfego** consistente. Assim, não se trata de mera exigência formal para o licenciamento do empreendimento (e nunca deveria ser), o estudo deve ser elaborado e avaliado de forma cuidadosa, detalhada e com fundamentação técnica. Assim, a **decisão do órgão de planejamento municipal** quanto à viabilidade ou não de implantação do empreendimento em questão, considerando tratar-se de um **macro polo gerador de tráfego**, deve basear-se em argumentos técnicos, os quais devem estar disponíveis à população por meio de **parecer técnico do órgão de planejamento municipal**.

## **6.2. Alteração da paisagem**

Sauer e a escola de Berkeley, junto com outros, tiveram o papel de transformar a **paisagem em um conceito científico**, valorizando a abordagem a partir de seus **aspectos materiais**. O movimento de renovação da geografia cultural teve o papel de incluir na agenda de pesquisa os **aspectos intangíveis e subjetivos da paisagem**. Aqueles interessados na produção de uma reflexão sobre a identificação e preservação do patrimônio não devem negligenciar nenhuma das duas vertentes. Se for verdade que a atribuição de valor de patrimônio é uma ação realizada a partir de **valores simbólicos** atribuídos a um bem, seja este bem

<sup>85</sup> É importante que tais questões referentes ao sistema viário constem do EIV, a fim de garantir a participação popular no processo de aprovação do empreendimento.

<sup>86</sup> Florianópolis possui o pior índice do País de integração espacial e o 2º menor do mundo, conforme pesquisa realizada pelo pesquisador da Universidade de Brasília Valério Medeiros. Tese de doutorado disponível em [http://bdtd.bce.unb.br/tesesimplificado/tde\\_busca/arquivo.php?codArquivo=2525](http://bdtd.bce.unb.br/tesesimplificado/tde_busca/arquivo.php?codArquivo=2525). Acesso em 06.12.12.

material ou não, é verdade também que elas estão estritamente ligadas à **organização do espaço e às manifestações físicas da paisagem.**<sup>87</sup> (grifo acrescido)

158. As informações constantes no EIA acerca da alteração na paisagem **subestimam/ignoram o impacto a ser ocasionado pelo empreendimento na paisagem.** O EIA alega que tais alterações não podem ser consideradas como um impacto "autêntico" ou "singular" e que não podem ser avaliadas no "âmbito cênico". Além disso, o Estudo alega que haverá "*apenas uma transformação nos sentidos, sensações e localizações humanas*". Dessa forma, verifica-se a ausência de argumentos técnicos que subsidiem as conclusões constantes no EIA em relação aos impactos a serem ocasionados pelo empreendimento na paisagem.

A locação das infraestruturas do complexo Hotel Marina Ponta do Coral alterarão os aspectos visuais da área definitivamente. Essa condição, entretanto não se configura como um **impacto autêntico**, exclusivo ou mesmo singular, mas apenas uma **transformação nos sentidos, sensações e localizações humanas** com fins a se adaptar a nova realidade. Assim, a **alteração na paisagem** em qualquer nível não deve ser encarada no **âmbito cênico** ou numa **ótica maniqueísta do aproveitamento/restrrição visual**, mas na consideração sobre as suas consequências para usuários.<sup>88</sup>

159. Considerando as características e porte do empreendimento, verifica-se que haverá sim um impacto autêntico/verdadeiro na paisagem, impacto este que pode ser considerado singular (distinto/extravagante). Além disso, o impacto a ser ocasionado na paisagem não se resume à "*transformação nos sentidos, sensações e localizações humanas*" (descrição imprecisa e ambígua), já que a transformação na paisagem, incluindo a dimensão formal e cultural, não pode ser ignorada.

160. Ressalte-se que, apesar do EIA mencionar que o empreendimento não se configura como um impacto "singular", alega que, "(...) após **adaptação da população local à concepção arquitetônica**, o empreendimento se converterá em um **novo ícone de identidade visual do município de Florianópolis, com potencial de transformar-se em atrativo turístico**"<sup>89</sup>.

161. Portanto, o EIA, no diagnóstico, resume-se a afirmar que o empreendimento será um atrativo turístico (novo ícone de identidade visual); que a arborização mais intensa junto à Avenida Beira-Mar, com espécimes de vegetação nativa, irá minimizar o impacto visual na área; e que a qualidade arquitetônica, aliada ao seu tratamento paisagístico, são fatores positivos à paisagem atual.

162. Nesse sentido, verifica-se, considerando a **superficialidade da análise apresentada em relação à alteração da paisagem**, a necessidade de que sejam devidamente **identificados**

<sup>87</sup> RIBEIRO, Rafael Winter. Paisagem Cultural e Patrimônio. Rio de Janeiro: IPHAN/COPEDOC, 2007, p. 31.

<sup>88</sup> EIA, Tomo IV, p. 106.

<sup>89</sup> EIA, Tomo IV, p. 108.

e avaliados (com embasamento teórico consistente), os impactos a serem ocasionados pelo empreendimento na paisagem, a fim de que o órgão de planejamento municipal, com a necessária participação da população, possa avaliar a viabilidade ou não do empreendimento proposto.

Pretende-se demonstrar que a adoção de qualquer concepção de paisagem necessita ser realizada a partir de um **embasamento teórico mais consistente**, sob pena de realizarmos um trabalho de pesquisa e de atribuição de valor superficial.<sup>90</sup> (grifo acrescido)

163. Cabe salientar que, conforme o art. 213 do Plano Diretor do Distrito Sede, **a licença de construir poderá ser recusada** quando a ocupação do solo **atentar contra a paisagem natural e urbana**.

Art. 213 - A licença de construir ou instalar será **recusada**, independentemente das demais disposições desta Lei, quando a ocupação ou uso do solo:

I - **atentar contra a paisagem natural e urbana**, a conservação das perspectivas monumentais, o patrimônio cultural, a salubridade e segurança pública; (...) <sup>91</sup> (grifo acrescido)

### 6.2.1. Simulações da inserção do empreendimento na paisagem

164. O EIA apresentou **apenas simulações aéreas** da inserção do empreendimento na paisagem. Conforme o EIA, "*As tomadas fotográficas levaram em conta a simulação aérea devido ao fato da magnitude do empreendimento dominar-se na paisagem urbana a partir de pontos focais distantes*"<sup>92</sup>.

165. Dessa forma, não foi possível avaliar os impactos a serem ocasionados pelo empreendimento na paisagem do ponto de vista dos cidadãos em geral, já que são poucas as pessoas que têm a oportunidade de sobrevoar a área. Dessa forma, é **essencial** que a análise seja realizada a partir dos **diversos pontos focais da cidade**, especialmente das visuais que sofrerão as alterações mais significativas, e que sejam realizadas a partir do ângulo de visão das pessoas que se deslocam pela cidade. A documentação fotográfica deverá simular várias vistas, aproximações, eixos e sequências visuais, acompanhada de descrição da metodologia utilizada, bem como comprovação geométrica da escala da inserção. A fim de evitar a subjetividade das análises é importante demonstrar a superposição da implantação sobre fotografias do local e sua comparação com a paisagem atual.

<sup>90</sup> RIBEIRO, Rafael Winter. Paisagem Cultural e Patrimônio. Rio de Janeiro: IPHAN/COPEDOC, 2007, p. 14.

<sup>91</sup> Lei Complementar nº 01/97, Plano Diretor do Distrito Sede.

<sup>92</sup> EIA, Tomo IV, p. 106.

166. Quanto à marina, o EIA dispõe que o **perceptível impacto na paisagem marítima** só pode ser minimizado quando observado a distâncias maiores<sup>93</sup>. No entanto, o impacto da marina na paisagem não foi devidamente avaliado pelo EIA.

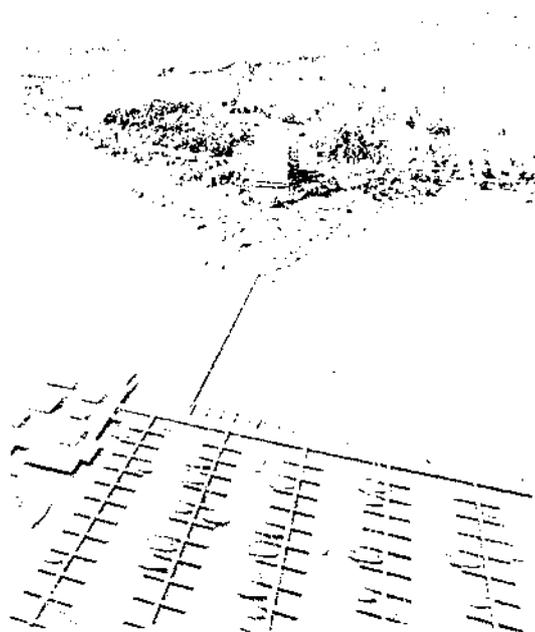


Figura 41. Simulação da vista do empreendimento com a imagem parcial da marina<sup>94</sup>

### 6.2.2. Estudo de impacto na paisagem

167. De acordo com o Parecer Técnico da Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano – SMDU, de 06.08.10, “**O Estudo de Impacto da Paisagem deverá ser aprovado pelo Órgão Municipal de Planejamento, conforme inciso VII do art. 37 da Lei 10257/2001 (Estatuto da Cidade)**” (grifo acrescido). Contudo, não há informações no EIA acerca da eventual realização do estudo de impacto em relação à paisagem (o qual deve fazer parte do EIV), bem como da disponibilização do referido estudo à população.
168. O Parecer nº 724, elaborado pelo órgão de planejamento municipal em 16 de junho de 2011, menciona acerca da necessidade de aprovação de um Estudo de Impacto de Paisagem, a fim de que eventual construção possua porte compatível com a ambiência paisagística.

<sup>93</sup> EIA, Tomo IV, p. 110.

<sup>94</sup> Figura 9.3.61. do EIA, Tomo IV.

Com relação à área remanescente alodial, admite-se construções de porte compatível com a ambiência paisagística, sujeito a um Estudo de Impacto de Paisagem. Para garantir o resgate do lugar como Local de Memória, entre outras medidas a serem definidas, o seu uso deverá estar vinculado à história do lugar, apresentando um vínculo com um uso náutico. (grifo acrescido)

100 Assim, considerando que as informações existentes no EIA são insuficientes para a necessária identificação e avaliação do impacto a ser ocasionado na paisagem pelo empreendimento, destaca-se a necessidade de que sejam avaliadas as seguintes questões:

- (a) caracterização paisagística da área e/ou inventário paisagístico em relação aos diferentes componentes que conformam a paisagem urbana, relacionando-a com a inserção do novo empreendimento (elementos naturais e culturais)<sup>95</sup>;
- (b) histórico da evolução da ocupação urbana, incluindo iconografia e imagens antigas, relacionando-a com a inserção do novo empreendimento (importância histórica das imediações do empreendimento e identificação de conjunto ou edificações isoladas que, mesmo não tombadas, tenham agregado valor histórico e cultural);
- (c) percepção da população local acerca dos valores ambientais na área de entorno do empreendimento;
- (d) análise do impacto da implantação do projeto sobre a paisagem próxima e distante, avaliando-se os itens de sky-line, obstrução visual, redução de verdes, integração volumétrica, criação de marcos visuais, e adequação de estilo arquitetônico, a fim de verificar se a integração ao cenário existente e planejado se dará de forma harmônica e complementar, ou não;
- (e) descrição, com base nas simulações gráficas realizadas, as alterações ocorridas na paisagem com a implantação do empreendimento, como obstruções totais ou parciais de elementos de composição da paisagem, naturais ou construídos; interferência com marcos visuais; interferência com bens culturais; entre outras;
- (f) análise das possíveis interferências do empreendimento e das ações por ele desencadeadas nas relações do patrimônio imaterial, já que as manifestações culturais têm relação direta com o espaço urbano em que se realizam;
- (g) avaliação quanto à volumetria do empreendimento (se interfere na sua legibilidade, ou se constitui num elemento de obstáculo da paisagem);
- (h) garantia do cidadão ao direito à "leitura" da antiga linha d'água.

<sup>95</sup> Alteração da paisagem típica da região em termos dos grandes elementos geográficos (encostas, dunas e mangues), do patrimônio construído (prédios históricos, sítios arqueológicos, ruas tradicionais, áreas homogêneas) e das áreas de uso coletivo (praças, largos, locais de encontro).

### 6.3. Patrimônio Histórico, Cultural e Arqueológico

170 Apesar da importância da Ponta do Coral, demonstrada no EIA, tanto como referencial histórico da ocupação urbana, quanto em relação aos valores materiais e imateriais ainda presentes, o Estudo subestima os impactos a serem ocasionados pelo empreendimento em relação ao patrimônio cultural.

Através dos dados levantados chegou-se a conclusão que a Ponta do Coral é um referencial histórico do desenvolvimento urbano de Florianópolis. Ela foi isolada, nas décadas de 1970 e 1980, com os aterros junto à orla marítima para a construção da Avenida Beira-Mar Norte.

Verificou-se, também, que a Ponta do Coral ainda guarda vestígios arquitetônicos das estruturas que compunham as edificações da Oil Stanford Company implantada nos anos de 1930 e da antiga lavanderia do Educandário em 1960.<sup>96</sup>

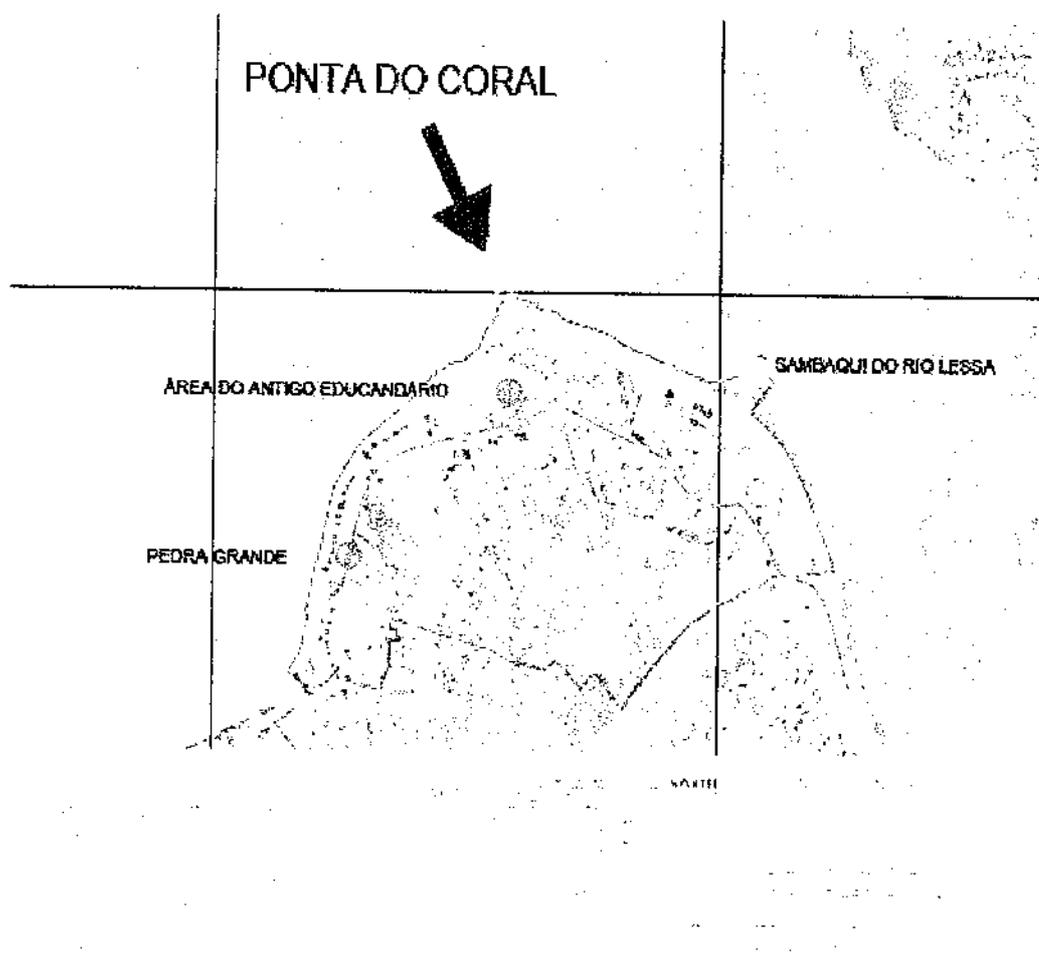


Figura 42. Patrimônio cultural identificado pelo EIA na Área de Influência Direta do empreendimento. Existência de ruínas da Oil Stanford Company. Sambaqui do Rio Lessa no entorno da área do empreendimento.<sup>97</sup>

<sup>96</sup> EIA, Tomo IV, p. 234.

<sup>97</sup> Imagem obtida da Figura 9.3.137. do EIA, Tomo IV.

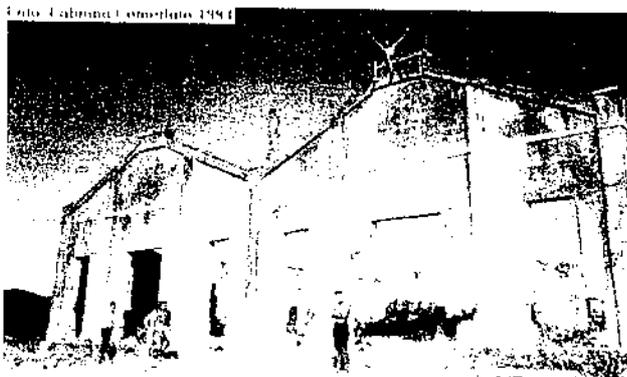


Figura 43. Ruínas em 1993. Fotografia de Fabiana Comerlato.<sup>98</sup>



Figura 44. Ruínas em 1996. Foto do Gabinete do vereador Mauro Passos.<sup>99</sup>

173. O EIA, apesar de identificar a Ponta do Coral como paisagem cultural e ressaltar as constantes agressões ao patrimônio paisagístico da Ilha decorrentes da expansão urbana e turística, não identifica e avalia, de forma precisa e detalhada, os impactos a serem ocasionados pelo empreendimento nos valores culturais inerentes à área em questão.

As ações antropogênicas, a partir das últimas décadas, se intensificaram, principalmente as decorrentes da expansão urbana e turística, afetando drasticamente o patrimônio cultural material e paisagístico da ilha.

Sem perder de vista as imbricações que envolvem o patrimônio cultural, o levantamento bibliográfico que realizamos - de caráter arqueológico, etno-histórico e histórico - buscou contextualizar em seus respectivos ambientes culturais e paisagísticos diferentes ocupações humanas dos períodos pré-colonial, colonial e pós-colonial.

Mais particularmente, o enfoque deste relatório, a Ponta do Coral deve ser vista enquanto uma paisagem cultural.<sup>100</sup> (grifo acrescido)

174. Quanto ao valor paisagístico da Ponta do Coral, o Parecer nº 724/11, elaborado pelo órgão de planejamento municipal, ressalta o valor da área como último marco referencial remanescente na área central da cidade.

Além do valor histórico e cultural acima referido, a área apresenta grande valor paisagístico. Situada junto à orla, hoje sua paisagem está valorizada pela visibilidade que lhe foi conferida após a construção da Av. Gov. Irineu Bornhausen (Av. Beira Mar Norte).

Com a construção do Aterro da Baía Sul e consequente perda da antiga área portuária da cidade, a Ponta do Coral é o último marco referencial remanescente na Área Central de Florianópolis, de estreita ligação da cidade com a navegação. (grifo acrescido)

<sup>98</sup> VEIGA, Eliane Veras da; COMERLATO, Fabiana; CHAMAS, Cintia. Breve histórico sobre a Ponta do Coral, do século XVIII aos dias atuais, p. 35.

<sup>99</sup> VEIGA, Eliane Veras da; COMERLATO, Fabiana; CHAMAS, Cintia. Breve histórico sobre a Ponta do Coral, do século XVIII aos dias atuais, p. 35.

<sup>100</sup> EIA, Tomo IV, p. 200-201.

173. O mencionado Parecer acrescenta aos valores históricos e de paisagem cultural o **valor da Ponta do Coral como Local de Memória**, locais com significação histórica e cultural onde aconteceram e acontecem atividades referenciais (de acordo com a Política Cultural Locais de Memórias, instituída em Florianópolis em 2009).

Segundo o SEPHAN **este local apresenta valor como Local de Memória, pelo valor histórico e paisagístico cultural da área, bem como pelas manifestações populares em sua defesa.** (grifo acrescido)

174. Além disso, o IPHAN, por meio do Parecer Técnico nº 141/2011, dispõe sobre o impacto do empreendimento na paisagem cultural: "(...) **o caráter do espaço como paisagem cultural será perdido caso seja implantado o empreendimento em questão**" (grifo acrescido).

## 7. Impactos identificados no EIA

175. Para a avaliação dos eventuais impactos a serem ocasionados no meio ambiente é **indispensável a elaboração de EIV**. Contudo, como não foi disponibilizado o referido estudo para análise, o presente laudo avaliou apenas os impactos urbano-ambientais mencionados no EIA. Portanto, tendo em vista que várias questões urbanas sequer foram abordadas ou foram avaliadas de forma incompleta, sugere-se que, após a disponibilização do EIV (condicionante necessária para participação da população no procedimento de licenciamento do empreendimento), seja realizada nova análise com base no referido documento técnico.

176. Quanto à relevância dos impactos, VEIGA (2000) aponta a geração de tráfego e a necessidade de garantir a harmonia da paisagem como as duas preocupações mais importantes para a utilização da Ponta do Coral.

Necessariamente a utilização daquele espaço deverá contemplar duas importantes preocupações, **não ser polo gerador de tráfego**, para não prejudicar o trânsito da Avenida Beira Mar Norte e estar em **harmonia com a paisagem**, pois à a Beira Mar e a paisagem que ali se descortina que recepciona todos aqueles, turistas ou não, que vão para o centro e o norte da Ilha. Ambos os motivos são de extrema importância para o turismo, o comércio de Florianópolis e para a qualidade de vida daqueles que moram ou trabalham na Ilha.<sup>101</sup>

177. Cabe ressaltar, entretanto, que além dos relevantes impactos apontados acima, os demais impactos a serem ocasionados no meio ambiente urbano não podem ser desconsiderados (ou subestimados).

<sup>101</sup> VEIGA, Eliane Veras da; COMERLATO, Fabiana; CHAMAS, Cintia. Breve histórico sobre a Ponta do Coral, do século XVIII aos dias atuais, p. 35.

### **7.1. “Risco de acidentes”, “Aumento no risco de acidentes” e “Pressão sobre a infraestrutura urbana”**

178. O EIA prevê a elevação do risco de acidentes decorrente das alterações nos padrões de mobilidade e o impacto no tráfego de veículos pesados na fase de implantação do empreendimento. Contudo, considerando que o EIA não identifica, de forma detalhada, o impacto do empreendimento na mobilidade urbana (o qual não se restringe ao aumento no risco de acidentes e aumento de tráfego de veículos durante a implantação do empreendimento), não evidencia a importância e magnitude do impacto a ser ocasionado.
179. Portanto, considerando as deficiências identificadas em relação ao estudo de tráfego elaborado, conforme já mencionado anteriormente, verifica-se a importância de uma avaliação precisa e detalhada quanto à viabilidade de implantação de um polo gerador de tráfego na localidade em questão.

### **7.2. “Alteração na paisagem”**

180. O EIA considera como pontos positivos para a não implementação do projeto a ausência de alteração da paisagem e a ausência de interferência na atividade da pesca. Contudo, na identificação dos impactos a serem ocasionados pelo empreendimento, não considera tais interferências como impacto negativo.

Os pontos positivos da não implantação estão relacionados à ausência de impactos negativos nos meios físico, biótico e socioeconômico (não interferência na fauna aquática, não alteração da paisagem, não interferência em atividades de pesca, entre outros).<sup>102</sup>

181. O EIA classifica o impacto a ser ocasionado na paisagem durante a fase de operação do empreendimento como impacto positivo. Dessa forma, o EIA desconsidera o impacto da inserção de uma torre de 18 pavimentos, além de um embasamento compacto com aproximadamente 9.000 m<sup>2</sup>, com altura equivalente a, no mínimo, 4 pavimentos, em uma paisagem com significativo valor cultural/paisagístico.

**Não se valoriza paisagens** criando interferência de um, 30 ou de uma linha contínua de edifícios cortando a interação da cidade com o mar. (...) Não destruir um patrimônio que significa potencial econômico é o primeiro passo no sentido de um bom planejamento a longo prazo.<sup>103</sup> (grifo acrescido)

<sup>102</sup> EIA, Tomo I, p. 175.

<sup>103</sup> CHAMAS, Cintia Costa. Turismo autofágico. Artigo publicado no ANCapital, página 2 da sessão Opinião do dia 19/04/1999.

182. O Parecer Técnico nº 05/11, elaborado pela Fundação Catarinense de Cultura, enfatiza a alteração da paisagem a ser ocasionada pelo empreendimento, a qual é potencializada por trata-se de uma **localização singular**, dissociada do *skyline* da Av. Beira Mar, bem como do *skyline* relativo às edificações entre a Polícia Federal e o supermercado Angeloni (Figuras 45, 46 e 47).

O gabarito de 30 metros de altura [conforme o EIA o edifício possui 90m de altura] e a volumetria do edifício principal **alteram significativamente a paisagem**, sem que, com isso, tragam elementos novos e referentes que a reformulem de forma consistente ou que contribua com ela. (...) Pousando sobre um dos testemunhos do contorno natural da ilha com o mar na área mais central, pontua **nova verticalização, descolada do skyline da avenida Beira Mar Norte e da sequência construída entre Polícia Federal e supermercado Angeloni**. O porte da edificação principal, desta forma, faz-se **incompatível com as qualidades exuberantes da área**. (grifo acrescido)

183. O referido parecer ressalta, ainda, que o empreendimento pode representar um perigoso precedente para as ocupações nas orlas da cidade.

(...) a materialização da proposta cria uma situação de **irreversibilidade da paisagem** (artificialização do contorno da orla e visual). E, tão grave quanto, incentiva novas construções nas áreas verdes do entorno e abre o **perigoso precedente de novos aterramentos** para novos empreendimentos nas orlas da cidade. (grifo acrescido)

184. A arquiteta do IPHAN, Cintia Costa Chamas, também demonstra preocupação com a abertura de perigosos precedentes:

A questão vai além da **destruição de ruínas** que integravam a paisagem, da imposição de um **edifício de 18 andares em local impróprio, seccionando a especial vista da orla marítima....** Transcende também a **ocupação de área pública com polêmica edificação de uso específico... Trata-se de pensar a cidade como um todo, de exercer um planejamento que favoreça a valorização e não a descaracterização do patrimônio ambiental, paisagístico e cultural.** (...)

Avaliando o impacto de uma torre ou de um Centro de Convenções alimentando o processo de descaracterização da cidade, preocupo-me. Não só com estes casos-não-isolados, mas principalmente com tudo que está por vir com a **abertura de perigosos precedentes**.<sup>104</sup> (grifo acrescido)

<sup>104</sup> CHAMAS, Cintia Costa. Turismo autofágico. Artigo publicado no ANCapital, página 2 da sessão Opinião do dia 19/04/1999.



Figura 45. Imagem demonstrando que o outro lado da Beira Mar, em frente à Ponta do Coral, é utilizada como área verde. A inserção do empreendimento conforme o projeto representa um novo elemento na paisagem, dissociado do *skyline* das edificações existentes na Av. Beira Mar.

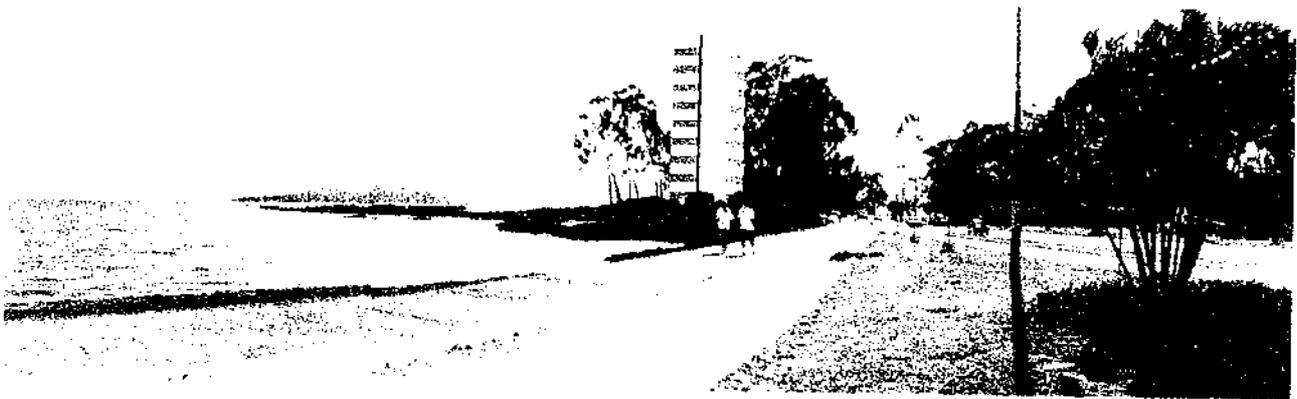


Figura 46. Simulação da implantação de um edifício na paisagem (sentido Centro-Trindade). Imagem elaborada por estudantes de arquitetura e utilizada no movimento de 1999 para evidenciar o impacto na paisagem. Simulação disponibilizada pela Arq. Cintia Chamas.

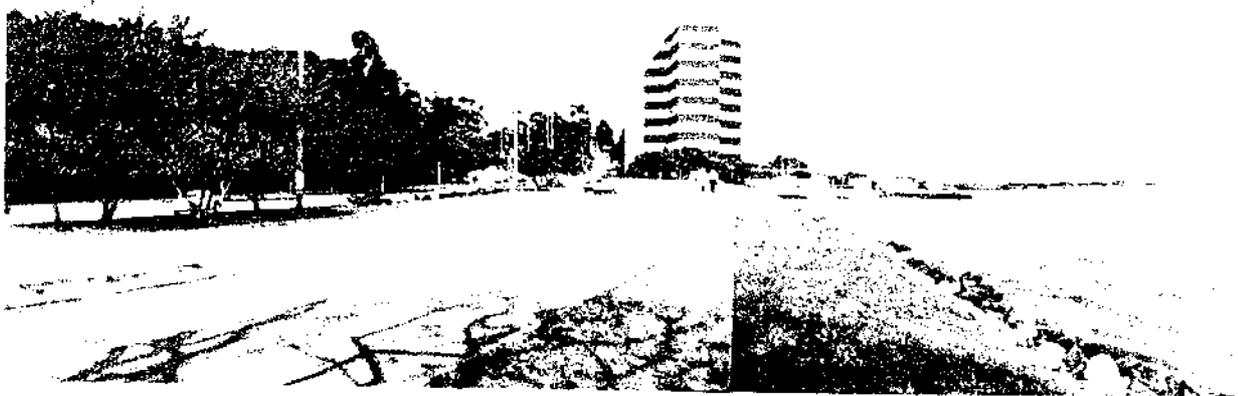


Figura 47. Simulação da implantação de um edifício na paisagem (sentido Trindade-Centro) Imagem elaborada por estudantes de arquitetura e utilizada no movimento de 1999 para evidenciar o impacto na paisagem. Simulação disponibilizada pela Arq. Cintia Chamas.

- 185 Além disso, as informações constantes no Livro "II Oficina de desenho urbano: Floripa: resgate da orla", demonstram a preocupação com a linguagem a ser utilizada nos eventuais equipamentos localizados na Ponta do Coral "(...) entende-se que a arquitetura resulte sóbria, não narcisista, dando mais valor ao lugar, à paisagem e às pessoas".<sup>105</sup> (grifo acrescido)
186. Portanto, considerando as deficiências apontadas em relação à avaliação dos eventuais impactos em relação à paisagem, destaca-se a necessidade de que seja considerado como impacto negativo a perda de elementos culturalmente valorizados pelas comunidades na área, a degradação do patrimônio histórico, arqueológico e/ou paisagístico, e/ou a criação de cenários desarmônicos e conflituosos com a paisagem existente.
- 187 É preciso que seja avaliado, ainda, as eventuais interferências na paisagem a serem ocasionadas pelas alterações na topografia na área do empreendimento, inclusive na área prevista para realocação dos ranchos, conforme desníveis previstos no projeto constante no EIA (Figuras 48 e 49).

Figura 48. Imagem do desnível da área prevista para realocação dos ranchos de pesca.

<sup>105</sup> Segmento 5 – Avaliação Beira-mar Norte: do Forte Santa’Ana até a Ponta do Coral. Oficina de Desenho Urbano II Oficina de desenho urbano: Floripa: resgate da orla, Ed. Unisul, 2008, p. 24.

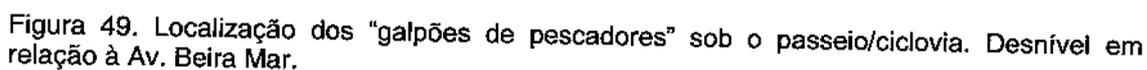


Figura 49. Localização dos “galpões de pescadores” sob o passeio/ciclovía. Desnível em relação à Av. Beira Mar.

### **7.3. “Risco de interferência no patrimônio histórico, artístico e cultural”**

- 188 A despeito dos valores culturais da Ponta do Coral a serem afetados pelo empreendimento, o EIA classifica o risco de interferência no patrimônio histórico, artístico e cultural como de “baixa magnitude” e “baixa abrangência”.
- 189 Além disso, o EIA não considerou o impacto a ser ocasionado na paisagem pela inserção do grande volume edificado, pelas alterações dos usos, bem como pela interferência na paisagem cultural da Ponta do Coral, a qual deve ser preservada, tendo em vista a singular beleza cênica e imensurável valor histórico/cultural e paisagístico.

### **7.4. “Risco de perda da atividade pesqueira” e “Realocação dos ranchos de pescadores da Ponta do Coral”**

- 190 Inicialmente cabe ressaltar que os impactos denominados no EIA “risco de perda da atividade pesqueira” e “realocação dos ranchos de pescadores da Ponta do Coral” deveriam ser considerados de forma conjunta no Estudo, já que ambos referem-se aos eventuais impactos na atividade pesqueira a serem ocasionados pelo empreendimento, incluindo a previsão de realocação de ranchos.
- 191 O Estudo considerou, na fase de implantação, o “risco de perda da atividade pesqueira” como impacto negativo (-15) e classificou como relevância Muito Pequena – MP. Por outro lado, a “realocação dos ranchos de pescadores” foi considerada como impacto positivo (+108) e classificada como relevância Muito Grande – MG. Dessa forma, verifica-se que há uma valorização dos impactos positivos em relação aos negativos. Além disso, a classificação da “realocação dos ranchos de pescadores” como impacto positivo (e de grande relevância) ignora a interferência do empreendimento na atividade pesqueira (tanto

na fase de implantação, quanto na fase de operação) e, dessa forma, o impacto em relação aos usos tradicionais.

190. O Estudo não justifica o porquê da realocação dos ranchos ter sido classificada como positiva, apenas alega que a maioria dos pescadores da Ponta do Coral manifestou-se favorável à realocação. Contudo, além da opinião dos pescadores, a avaliação dos impactos a serem ocasionadas pelo empreendimento na atividade pesqueira não pode ser desconsiderada.

A maioria dos pescadores da Ponta do Coral manifestou-se favorável à sua realocação para novos ranchos, inclusive firmando Termo de Compromisso junto ao empreendedor, contudo o processo de transferência e aterro deve ser aprovado pela Secretaria do Patrimônio da União. Assim sendo, este é um impacto positivo e sua classificação, segundo os critérios propostos, é apresentada a seguir.<sup>106</sup>

193. Conforme a valoração atribuída no Estudo, o empreendimento irá beneficiar a atividade pesqueira, tendo em vista que os impactos considerados positivos superam os negativos (+108 – 15 = +93). Por outro lado, o EIA menciona acerca do **risco de extinção da atividade pesqueira na região da Ponta do Coral**, além dos prejuízos à atividade da pesca ocasionados pela **alteração da qualidade da água na fase de obras, supressão de área utilizada pelos pescadores, e aumento no número de embarcações no local**. Dessa forma, verifica-se que as informações existentes no EIA são divergentes, já que minimiza o impacto a ser ocasionado na atividade pesqueira e supervaloriza a implantação de novos suportes materiais para o desenvolvimento da atividade.

O risco de perda de atividade produtiva em ambas as etapas descritas acima, tem relação com a **possibilidade de diminuição ou, até mesmo, extinção da atividade pesqueira na região da Ponta do Coral**. (...) Na fase de construção do empreendimento, este risco relaciona-se à possível **alteração da qualidade da água** na fase de obras por conta da ressuspensão de material de aterro decorrente da ineficiência das estruturas de contenção do aterro. Esta situação tende a afugentar o pescado e, ainda, considerando que a área destinada à construção do aterro se constitui em uma **porção do espaço marítimo utilizada pelos pescadores e que será suprimida pela inserção do aterro**, poder-se-ia considerar este impacto de moderada magnitude.

(...)

As obras de implantação do Parque Hotel Marina – Ponta do Coral, assim como o **aumento no número de embarcações** no local, decorrente da implantação deste, podem trazer **prejuízos à atividade da pesca** desenvolvida no local.<sup>107</sup> (grifo acrescido)

194. Cabe ressaltar que a realocação dos ranchos não se restringe à transferência de um suporte material para a guarda dos apetrechos dos pescadores. É preciso considerar os

<sup>106</sup> EIA, TOMO V, p. 9.

<sup>107</sup> EIA, TOMO V, p. 35

vínculos existentes da comunidade pesqueira com o território, bem como as condições necessárias para a manutenção da atividade.

(...) os novos parques públicos são elementos de valorização do espaço urbano que contribuem para um processo de substituição de população nas áreas requalificadas. Eles tornaram-se álibis para justificar grandes transformações físicas e sociais dos bairros afetados pelas operações de requalificação urbana.  
(...)

A segregação de grandes parcelas da população reforça a ideia de que, no contexto urbano contemporâneo, o parque público é antes de tudo um espaço com alto valor patrimonial, contrariando o senso comum que idealiza esses equipamentos como bens coletivos e lugares da diversão, do entretenimento e da "Natureza solicitada". (...) <sup>108</sup> (grifo acrescido)

- <sup>195</sup> Quanto à fase de operação do empreendimento, os impactos em relação à atividade pesqueira sequer foram considerados.
- <sup>196</sup> Embora a realocação dos ranchos tenha sido considerada positiva, não foi demonstrado no EIA a aprovação do aterro previsto para implantação dos novos ranchos pelos órgãos competentes. Além disso, a área para realocação dos ranchos está localizada fora do aterro previsto pela Lei Complementar nº 180/2005. Ou seja, a realocação dos ranchos depende do alargamento de parte da Beira-Mar Norte, aumentando ainda mais a área a ser aterrada prevista pela Lei Complementar nº 180/05 (Figura 44).

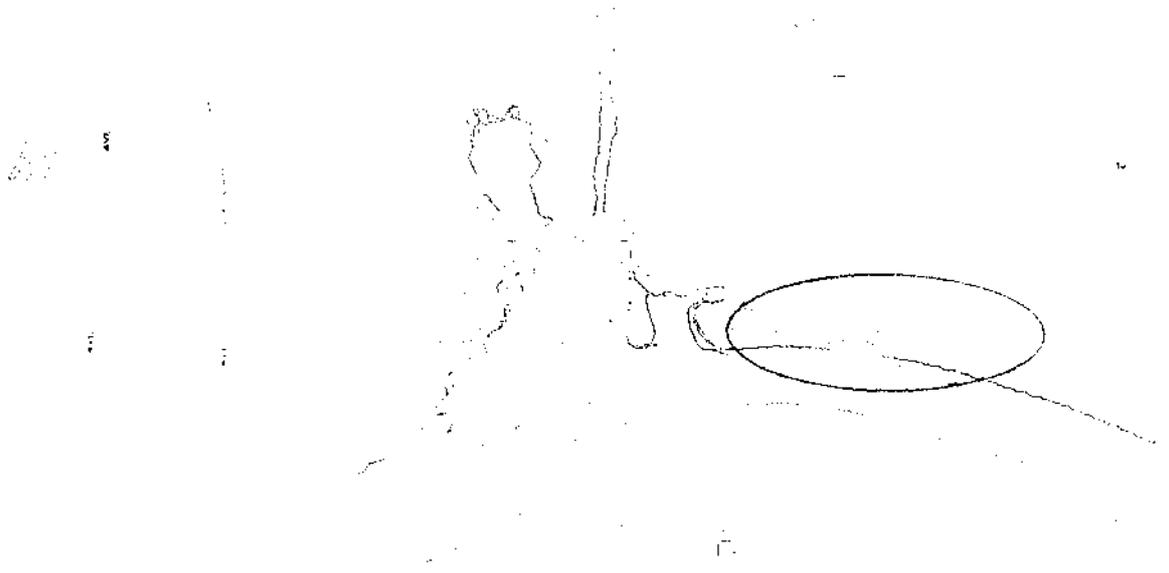


Figura 50. A implantação dos novos ranchos na localização prevista (elipse em azul) depende do alargamento de parte da Beira-Mar Norte, aumentando ainda mais a área a ser aterrada prevista pela Lei Complementar nº 180/05 (imagem à esquerda).

<sup>108</sup> SERPA, Angelo. O espaço público na cidade contemporânea. São Paulo: Contexto, 2007, p. 42.

197. O EIA dispõe que os novos ranchos serão construídos conforme as características da arquitetura açoriana. Contudo, não há como atribuir aos espaços sob a ciclovia, denominados no EIA de “galpões”, características arquitetônicas dos ranchos da cultura açoriana.

A empresa construirá novos ranchos, em arquitetura de padrão açoriano, no aterro a ser implantado no entorno do empreendimento.<sup>109</sup>

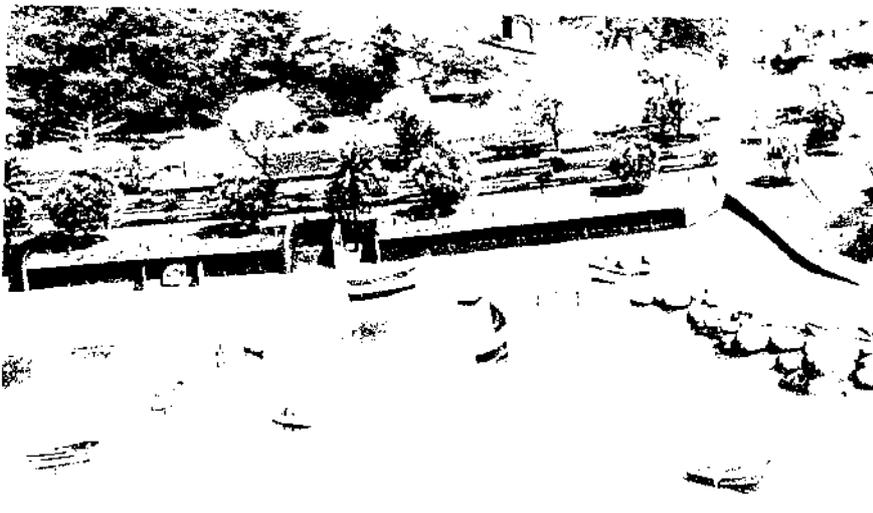


Figura 51. “Galpões” previstos no projeto localizados embaixo do passeio/ ciclovia. Figura 11.2. do EIA, Tomo V.<sup>110</sup>

Figura 52. Cena existente no Museu do Mar demonstrando o espaço dos pescadores no litoral catarinense.<sup>111</sup>

198. Verifica-se que o EIA demonstra a preocupação em “desobstruir” a visão do mar ao justificar a localização dos “galpões” sob o passeio. Contudo, a mesma preocupação não é demonstrada na proposta de uma imensa edificação entre à Av. Beira-Mar e à borda d’água.

(...) Os galpões deverão ser **construídos sob a pista de caminhada e ciclovia que margeia toda a avenida**, resguardando assim os pescadores do ruído e movimento da rua. **Resguardada também ficará a paisagem, que se manterá desobstruída junto ao mar.** Neste trecho do projeto a pista de caminhada/ciclovia terá um alargamento considerável para cobrir devidamente os galpões sob a mesma, agregando valor ao espaço público projetado.<sup>112</sup> (grifo acrescido)

199. Embora tenha sido previsto no Memorial Descritivo do empreendimento a implantação do “Direto do Mar”, destinado à comercialização de produtos oriundos da pesca, não há nenhuma informação no EIA acerca do referido equipamento.

As demais construções do complexo estão localizadas na área aterrada, conforme disposto no projeto (prancha 01). Estas construções são o Direto do Mar e os

<sup>109</sup> EIA, TOMO V, p. 8.

<sup>110</sup> EIA, Tomo V, p. 9.

<sup>111</sup> Disponível em <http://www.museunacionaldomar.com.br/estrutura/rancho.htm>. Acesso em 03.12.12.

<sup>112</sup> EIA, Tomo I, p. 53.

Galpões dos pescadores. O primeiro se trata de uma edificação com 165 m<sup>2</sup>, destinada à comercialização dos produtos oriundos da pesca.<sup>113</sup>

## 7.5. "Acessibilidade à Ponta do Coral"

- 200 O EIA classifica a "Acessibilidade à Ponta do Coral" como um impacto positivo e de magnitude alta (+ 96). Conforme o EIA, *"Este impacto está relacionado à diminuição de insegurança (que hoje existe) para acesso da população à Ponta do Coral, após a instalação do empreendimento"*<sup>114</sup>.
- 201 O EIA alega, ainda, que a *"infraestrutura de lazer prevista para o empreendimento trará revitalização da Ponta do Coral, que hoje se encontra abandonada e muito insegura (...)"*<sup>115</sup>.
- 202 Contudo, a alegada situação de "abandono" é resultado da ausência de investimentos na área (tanto privado quanto público) que incentive a apropriação do espaço pela população. Conforme mencionado pelo Vereador Mauro Passos, na ocasião da 53ª sessão ordinária da Câmara Municipal de Florianópolis, realizada em 27.06.2000, *"Está configurado, o intuito, o caráter especulador em torno daquela área, por isso ela está abandonada, por isso é que não se tinha o interesse de preservá-la, de que ali fosse recuperado o trapiche, de que ali as crianças circulassem, as pessoas passeassem. Porque se as pessoas não são sensibilizadas a conhecer aquele local, não pode jamais defendê-la."*
- 203 Quanto à análise em relação à acessibilidade, cabe ressaltar que o enunciado abrange muitos outros aspectos que não foram considerados no EIA. Portanto, seria necessário um maior aprofundamento em relação à acessibilidade para compreensão dos eventuais impactos a serem ocasionados.
- 204 A acessibilidade não deve ser analisada somente sobre os aspectos físicos, é preciso considerar também os aspectos simbólicos. Não necessariamente um espaço considerado "público" é acessível a todos, ou seja, nem todos os espaços abertos de uso coletivo podem ser considerados acessíveis a todos.

(...) Em verdade os usuários privatizam o espaço público através da ereção de **barreiras simbólicas**, por vezes invisíveis. O espaço público transforma-se, portanto, em uma justaposição de espaços privatizados; ele não é partilhado, mas, sobretudo, dividido entre diferentes grupos. Consequentemente, **a acessibilidade não é mais generalizada, mas limitada e controlada simbolicamente**. Falta interação entre esses territórios, percebidos (e utilizados) como uma maneira de neutralizar o "outro" em um espaço que é acessível a todos. Os usuários do espaço contribuem assim para a **amplificação da esfera privada no espaço**

<sup>113</sup> Memorial Descritivo, EIA, Tomo I, Anexo 2, p. 222.

<sup>114</sup> EIA, Tomo V, p. 44.

<sup>115</sup> EIA, Tomo V, p. 44.

**público**, fazendo emergir uma sorte de estranhamento mútuo de territórios privados, expostos, no entanto, a uma visibilidade completa. (...) <sup>116</sup> (grifo acrescido)

Vemos que a aplicação de conceitos/noções geográficas de distância e acessibilidade acaba por colocar em questão a esfera pública, o espaço público, na cidade contemporânea. **Afinal, estamos diante de espaços verdadeiramente públicos ou de espaços concebidos e implementados para um tipo específico de público?** <sup>117</sup> (grifo acrescido)

205. Quanto à alegada “revitalização” da Ponta do Coral, é preciso considerar a valorização imobiliária decorrente dos investimentos previstos para as áreas verdes no entorno do empreendimento, consideradas de uso “público”. SERPA (2007) ressalta a finalidade do parque público na cidade contemporânea como um meio de controle social e de valorização do solo urbano onde são aplicados:

Nas grandes cidades do Brasil e do mundo ocidental, **a palavra de ordem é, portanto, investir em espaços públicos “visíveis”, sobretudo os espaços centrais e turísticos, graças às parcerias entre os poderes públicos e as empresas privadas.** Esses projetos sugerem uma ligação clara entre “visibilidade” e espaço público. Eles comprovam também o **gosto pelo gigantismo e pelo “grande espetáculo”** em matéria de arquitetura e urbanismo. De uma forma deliberada, os novos parques públicos se abrem mais para o “mundo urbano exterior” e se inscrevem num contexto geral de “visibilidade completa” e espetacular. Projetados e implantados por arquitetos e paisagistas ligados às diferentes instâncias do poder local – verdadeiras “grifes” do mercado imobiliário -, os novos parques tornam-se importante **instrumento de valorização fundiária.** <sup>118</sup> (grifo acrescido)

## 8. Projetos co-localizados

206. Verifica-se que não foi devidamente avaliado no EIA o impacto do empreendimento proposto em relação aos projetos co-localizados.
207. O EIA prevê a necessidade de adequar o empreendimento à pretensão pública de implantar o transporte hidroviário. Contudo, não foram avaliados os eventuais conflitos de uso decorrentes da implantação do empreendimento proposto.

Os **terminais hidroviários**, para o município de Florianópolis, estão previstos para se localizarem nas baías Norte e Sul, **estando o empreendimento na Ponta do Coral nas áreas de influência deste projeto.** (...) <sup>119</sup> (grifo acrescido)

<sup>116</sup> SERPA, Angelo. O espaço público na cidade contemporânea. São Paulo: Contexto, 2007, p. 39.

<sup>117</sup> SERPA, Angelo. O espaço público na cidade contemporânea. São Paulo: Contexto, 2007, p. 39.

<sup>118</sup> SERPA, Angelo. O espaço público na cidade contemporânea. São Paulo: Contexto, 2007, p. 39.

<sup>119</sup> EIA, Tomo I, p. 142-143.

208. O EIA também não esclarece a compatibilidade do uso proposto pelo empreendimento em relação ao zoneamento estabelecido no Plano de Gerenciamento Costeiro. Conforme o referido zoneamento a marina prevista, por exemplo, está situada na zona classificada como ZUEM – Zona de uso especial marinho: pesquisa e monitoramento.



209. Além disso, o EIA não esclarece acerca das possíveis interferências do empreendimento em relação à implantação do “Parque Manguezal do Itacorubi”, bem como do “Parque 3 pontas”.

Do ponto de vista urbanístico e do meio ambiente não existe nenhum impedimento para a criação de uma AVL no local”, diz a superintendente da Floram, Elizabeth Amin Vieceli, que participou da reunião da Câmara. (...) **A Floram tem interesse**

em integrar a ponta do Coral ao futuro Parque do Manguezal do Itacorubi", destaca Vieceli, iniciativa que deve estar concretizada até o final desse ano.<sup>120</sup>

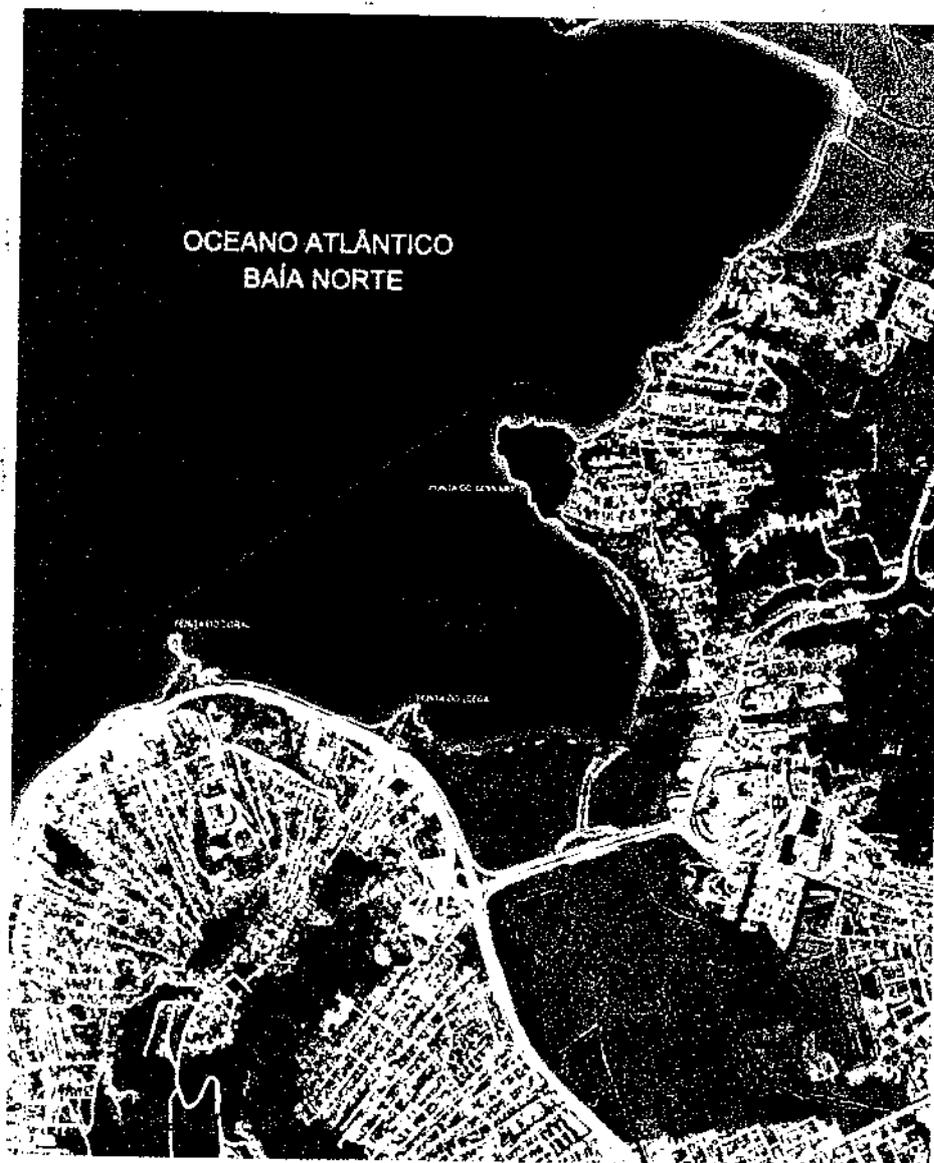


Figura 54. Mapa em desenvolvimento referente ao Parque Cultural 3 Pontas.

### **9. Cenário com ou sem o empreendimento**

210. O EIA alega que sem a instalação do empreendimento haverá uma lenta piora do seu quadro atual do ponto de vista social e ambiental. Contudo, além de não esclarecer de forma precisa os supostos prejuízos ao meio ambiente urbano decorrentes da não

<sup>120</sup> AN Capital de 25.04.04. Artigo disponível em <http://www1.an.com.br/ancapital/2002/abr/25/index.htm>. Acesso em 29.06.11.

instalação do empreendimento, o EIA desconsidera/subestima os impactos negativos a serem ocasionados pelo empreendimento (como, por exemplo, os impactos no sistema viário e relativos à paisagem cultural).

Em síntese, o futuro da Ponta do Coral sem a instalação do empreendimento proposto torna-se uma incógnita no sentido de sua ocupação. Porém, se nenhum destino for definido para aquele lugar, certamente haverá uma lenta piora de seu quadro atual; não só do ponto de vista social, como também ambiental.<sup>121</sup>

211. São diversos os argumentos em defesa do empreendimento proposto sob a justificativa de que tratar-se de um terreno abandonado. Contudo, a ausência de investimentos na área, tanto público ou privado, não pode servir como justificativa para o empreendimento proposto, como se fosse a única alternativa para a ocupação do espaço.

Para o secretário de Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano de Florianópolis, José Carlos Rauen, a lei de 2005 é suficiente para garantir a construção de um hotel na Ponta do Coral. O que os estudos ambientais vão definir, segundo ele, é o tamanho da estrutura. A previsão inicial da Hantei é que o hotel tenha 60 metros de altura, com 300 leitos para locação e outras cem unidades para venda.

– A lei de 2005 é específica para aquele espaço e busca favorecer a cidade com um bom equipamento turístico. Muita gente reclama que a área está abandonada, mas a prefeitura não pode fazer nada porque o terreno é particular. Quem é contra a lei (de 2005), precisa avaliar **o que é melhor, um terreno abandonado ou uma boa estrutura turística** – defende o secretário Rauen.<sup>122</sup>

212. Não há apenas as duas opções identificadas no EIA: abandono do espaço ou empreendimento proposto pela Hantei. Existem outras opções para utilização da área, incluindo, por exemplo, a discussão sobre o uso público do espaço, bem como em relação ao porte dos eventuais equipamentos a serem instalados no local. A área poderia ser facilmente apropriada pela população com investimentos não tão significativos. Dificilmente um espaço à beira-mar, se devidamente cuidado, seria pouco utilizado pela população.

213. Saliente-se que o IPUF, por meio do Parecer 724/11, dispõe acerca do estabelecimento de medidas para garantir o resgate do local como Local de Memória.

Com relação à área remanescente alodial, admite-se construções de porte compatível com a ambiência paisagística, **sujeito a um Estudo de Impacto de Paisagem**. Para garantir o resgate do lugar como Local de Memória, entre outras **medidas a serem definidas, o seu uso deverá estar vinculado à história do lugar, apresentando um vínculo com um uso náutico**.<sup>123</sup> (grifo acrescido)

214. Os órgãos de proteção cultural na esfera estadual e federal, por sua vez, manifestaram-se contrariamente ao empreendimento proposto na Ponta do Coral:

<sup>121</sup> EIA, Tomo V, p. 123.

<sup>122</sup> Diário Catarinense, 14/05/11. Disponível em <http://diariocatarinense.clicrbs.com.br/sc/noticia/2011/05/hotel-de-luxo-na-ponta-do-coral-em-florianopolis-esta-em-busca-de-licencas-ambientais-3311356.html>

<sup>123</sup> Parecer 724 elaborado pelo órgão de planejamento municipal em 16 de junho de 2011.

Após as análises feitas, considera-se a Ponta do Coral como patrimônio paisagístico, dotada, portanto, de grande valor ambiental, natural e cultural. A respeito das questões relativas às propostas divulgadas, a conclusão deste Parecer é de que as consequências negativas do empreendimento sobre esta área sobrepõem-se aos benefícios apontados, indicando ser inadequada a implementação do empreendimento no local.<sup>124</sup>

Todavia, impende ressaltar que, devido ao caráter e magnitude do projeto, bem como seu local de inserção, não obstante nos manifestarmos favoravelmente à realização da pesquisa arqueológica, o mesmo não se pode afirmar em relação ao tipo de empreendimento proposto para o local.

(...) Entende-se que poderia ser dado, à Ponta do Coral, um uso que possibilite uma maior apropriação por toda a comunidade de Florianópolis, contemplando e considerando em seu planejamento os itens elencados acima, bem como as demais premissas para um planejamento urbano baseado na democratização do acesso aos espaços livres urbanos de caráter público, contrariando assim o caráter de *cidade de exceção*, que hoje impera.<sup>125</sup>

215. Portanto, cabe aos órgãos públicos responsáveis pela avaliação quanto à viabilidade ou não do empreendimento proposto, a cautela necessária para defender os interesses coletivos relativos à preservação dos valores urbano-ambientais da Ponta do Coral. Nesse sentido, as preocupações técnicas dos órgãos culturais (municipal, estadual e federal) em relação à ocupação da Ponta do Coral não devem ser desconsideradas.

## 10. EIV

216. Conforme o EIA, "(...) optou-se por elaborar o EIV para o licenciamento urbanístico do Parque Hotel Marina - Ponta do Coral, pois o empreendedor tem certeza de que através da elaboração desse estudo o empreendimento será melhorado ainda mais. Esse estudo será apresentado ao órgão competente, que é a Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano."<sup>126</sup>
217. Contudo, até o momento, não há informações sobre a realização do mencionado Estudo de Impacto de Vizinhança, o qual deve ser **disponibilizado à população interessada**. Além disso, não há informações sobre a análise do referido EIV pelos órgãos competentes, por meio de parecer técnico devidamente fundamentado (incluindo a avaliação de todas as categorias de análise do referido estudo), bem como acerca da necessária realização de audiência pública para divulgação e discussão das informações constantes no EIV, a fim de garantir a participação da população no procedimento de aprovação do empreendimento proposto.

<sup>124</sup> Parecer Técnico 05/11, da Fundação Catarinense de Cultura.

<sup>125</sup> Parecer Técnico IPHAN nº 141/2011.

<sup>126</sup> EIA, Tomo I, p. 102.

- 218 Assim, sem a disponibilização à população do EIV e dos pareceres técnicos dos órgãos competentes acerca dos possíveis impactos no meio ambiente urbano que serão ocasionados pelo empreendimento, não é possível uma participação efetiva da sociedade, tendo em vista a ausência de informações indispensáveis ao devido acompanhamento do processo de aprovação do empreendimento proposto.
- 219 Saliente-se que, conforme mencionado anteriormente, a aprovação do EIV foi uma das condicionantes dispostas no parecer técnico da Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano – SMDU, de 06.08.10, para o deferimento da consulta de viabilidade.

## 11. Participação da sociedade

- 220 O teor do Ofício encaminhado pelo empreendedor em 04.08.11, questionando a solicitação de informações ao Departamento de Arquitetura da UFSC para instruir o Inquérito Civil n. 1.33.000.005610/2010-83<sup>127</sup>, demonstra a dificuldade de participação efetiva da população interessada no processo de discussão acerca da utilização da área, a qual possui grande relevância para a cidade:

Outrossim, cumpre também registrar que a destinação que se pretende dar à área, da mesma forma, não se respalda em entendimentos individuais de professores de uma universidade ou de qualquer outra pessoa, ainda mais levado em consideração que se trata de uma propriedade sob domínio particular. (...) Assim sendo, quanto ao uso do solo, tem-se que o disposto nas leis de planejamento urbano municipal de Florianópolis/SC deve ser atendido pelos particulares que pretendem empreender, independentemente da opinião pessoal de qualquer indivíduo que entenda não ser adequado o uso determinado legalmente.(grifo acrescido)

221. Conforme o Estatuto da Cidade, a participação da comunidade no procedimento de tomada de decisão referente à implantação de empreendimentos com efeitos potencialmente negativos sobre o meio ambiente natural ou construído é uma das diretrizes da política urbana.

Art. 2º A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais:

(...) XIII – audiência do Poder Público municipal e da população interessada nos processos de implantação de empreendimentos ou atividades com efeitos potencialmente negativos sobre o meio ambiente natural ou construído, o conforto ou a segurança da população; (...). (grifo acrescido)

<sup>127</sup> Inquérito Civil em trâmite na Procuradoria da República em Santa Catarina.

222. A Lei Complementar nº 28/1998, demonstra a necessidade de que seja garantida a participação pública no processo de planejamento urbano:

Art. 3º - O Poder Executivo Municipal, **consultará as Associações de Moradores**, referentes às Unidades Espaciais de Planejamento (UEP) que representam, nos seguintes casos:

(...) VI - **Implantação de macro-polos geradores de tráfego;**

(...) § 1º - **Quando se tratar de assunto de interesse de Comunidade de Distrito ou Município, como um todo, o assunto será encaminhado diretamente à apreciação do Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano.**

§ 2º - Quando o assunto disser respeito específico ao uso e ocupação do solo, e persistindo divergência entre o Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano e os Poderes Executivo e Legislativo do Município, o problema será levado à decisão de Referendo Popular.

§ 3º - As Associações de Moradores terão competência e direito de, quando estiverem na iminência de sofrer prejuízos, contestar, junto ao Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano, ações praticadas em UEPs adjacentes.

§ 4º - Em assuntos específicos, o Poder Executivo do Município, poderá consultar organismos públicos ou privados, naquilo que lhes disser respeito.

Art. 4º - **O Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano realizará Sessões Públicas para análise de ocupação do solo que, a seu critério, importante em maior relevância ou repercussão.** (...) <sup>128</sup>

223. Considerando que não há informações acerca da realização do EIV, bem como audiência pública para apresentação e discussão sobre os resultados obtidos no EIV, verifica-se a necessidade de que seja realizada audiência(s) pública(s) na localidade afetada, de forma a garantir a participação da população no processo de identificação e avaliação dos impactos urbano-ambientais a serem ocasionados pelo empreendimento e no processo de licenciamento pelo órgão de planejamento municipal.

224. Para possibilitar a participação efetiva da população na audiência de discussão dos resultados do EIV, o referido documento deve ser disponibilizado à população com antecedência, juntamente com os pareceres técnicos elaborados pelo órgão de planejamento acerca dos impactos urbano-ambientais a serem ocasionados pelo empreendimento. Da mesma forma, as informações sobre as eventuais medidas mitigadoras propostas pelo empreendedor ou impostas pelos órgãos públicos também deverão estar acessíveis à população, preferencialmente anexadas ao EIV.

<sup>128</sup> Lei Complementar nº 28/1998.

## **Considerações Finais**

225. Considerando as questões apontadas no laudo, conclui-se que:

I - a área da Ponta do Coral possui **vocação para uso público**, tendo em vista o valor da área como paisagem cultural e local de memória, e por ser uma área de grande importância para o necessário resgate da relação da cidade com mar;

II - não constam informações no EIA sobre a solicitação e/ou deferimento de consulta de viabilidade para a implantação de um **complexo de múltiplo uso** na área da Ponta do Coral, já que a consulta de viabilidade mencionada no EIA refere-se à implantação de **hotel**;

III - considerando a **mudança de categoria de uso após a consulta de viabilidade**, além de indefinição da categoria de uso a ser instalada, **a licença de construir ou instalar deve ser recusada**, de acordo com o art. 213 da LC 01/97 – Plano Diretor do Distrito Sede;

IV - não foi demonstrado o atendimento das **condicionantes estabelecidas nos itens 3 e 4** do Parecer Técnico s/nº, de 06.08.11, elaborado pelo Engenheiro Civil José Carlos Rauen (**aprovação do Estudo de Impacto de Vizinhança** pelo órgão municipal de planejamento e atendimento às **regras especiais** de implantação fixadas pelo Órgão Municipal de Planejamento aos **Macro-Pólos Geradores de Tráfego**);

V - não foi demonstrada a compatibilidade do empreendimento em relação aos **parâmetros urbanísticos permitidos para a implantação de um complexo de múltiplo uso** (gabarito de 6 pavimentos e índice de aproveitamento de 1,8), já que os incentivos urbanísticos previstos no art. 179 do Plano Diretor à atividade hoteleira (gabarito de 18 pavimentos e índice de aproveitamento de 5) restringem-se à instalação de "hotel" ou "hotel de lazer";

VI - a **densidade habitacional** prevista para a área do empreendimento (887 hab./ha, considerando o terreno de marinha, e 4006 hab./ha considerando apenas a parte alodial) é **superior à prevista no Plano Diretor** (390 hab./ha), contribuindo para a sobrecarga das infraestruturas locais, especialmente em relação ao sistema viário, o qual já apresenta relevantes deficiências;

VII - o projeto apresentado inclui a **realização de aterro não previsto pela LC nº 180/05**, já que prevê uma faixa de aterro de 33 metros a partir do acrescido de marinha que não faz parte do terreno de propriedade do empreendedor (área atualmente ocupada pelos pescadores)

VIII - a área definida no projeto para realocação dos ranchos de pescadores localiza-se sobre aterro **não** previsto pela LC nº180/2005;

IX - conforme o Plano Diretor, a realização de aterro **é uma solução excepcional**, permitida apenas nos casos de **obras públicas previstas em plano de desenvolvimento urbano**, ou seja, no caso do empreendimento em questão a realização do aterro não é permitida, já que não se trata de uma obra pública, bem como não atende ao interesse público;

X - a realização do aterro, ao desfigurar a paisagem costeira e intervir nas atividades tradicionais preexistentes, vai de encontro às discussões e projetos em busca da preservação das bordas d'água da cidade e do resgate do vínculo da cidade com sua orla;

XI - a mesma lei municipal (LC 180/05) que previu a realização de aterro suprimiu parte da Área Verde de Lazer - AVL que restava na área da Ponta do Coral (faixa contígua à Av. Beira-Mar), não havendo como justificar a realização do aterro para implantação de área verde;

XII - mesmo com a eventual utilização da parte alodial do terreno, o uso público das orlas marítimas é garantido por lei, portanto a destinação para uso público da área aterrada não é justificativa para a realização de aterro;

XIII - a área computável no índice de aproveitamento (42.457 m<sup>2</sup> – conforme o projeto) é superior à área permitida conforme o índice de aproveitamento previsto no Plano Diretor para os complexos de múltiplo uso (26.926 m<sup>2</sup> – considerando o terreno alodial + terrenos de marinha – e 5.940 m<sup>2</sup> - considerando apenas o terreno alodial);

XIV - a área da projeção do embasamento da edificação no terreno (9.000 m<sup>2</sup>) é triplicada ao incluir a área relativa aos terrenos de marinha no cálculo da taxa de ocupação, já que sem o aterro, o embasamento não excederia a 3.300 m<sup>2</sup> (área do terreno alodial);

XV – o acréscimo da área da projeção do embasamento da edificação no terreno possibilita, ainda, o mesmo acréscimo de área construída nos demais pavimentos do embasamento (sobreloja e 3 pavimentos garagens);

XVI – a realização do aterro, além de ser uma “solução” urbanística sem justificativa técnica, ocasiona um **aumento significativo do potencial construtivo da área**;

XVII – a área a ser ocupada pelo espelho d'água da marina de uso privado equivale à aproximadamente 4 (quatro) vezes a área do terreno da Ponta do Coral (incluindo os terrenos de marinha);

- XVIII – a realização do aterro representa uma multiplicação do potencial construtivo de um terreno localizado em um dos lugares mais valorizados da cidade;
- XIX - a despeito dos benefícios e lucros decorrentes do investimento público a ser efetuado na área (curto e longo prazo), dos ônus que, eventualmente, não serão assumidos pelo empreendedor (como, por exemplo, em relação à sobrecarga no sistema viário), e dos lucros decorrentes da utilização de bens da União, verifica-se que não foi demonstrada a **justa distribuição dos benefícios decorrentes das intervenções urbanísticas** propostas para a área em questão (conforme estabelece o estatuto da Cidade);
- XX - a suposta incapacidade do poder público em realizar as intervenções necessárias em infraestrutura (área verde) não pode ser substituída por atuações privadas desconexas do planejamento urbano municipal;
- XXI - o projeto previsto para a área prevê a transformação de áreas consideradas atualmente como de uso público (terrenos de marinha e águas públicas) em uso restrito aos particulares (edificação e marina);
- XXII – o EIA não menciona acerca da necessidade de destinação de 20% das vagas náuticas rotativas da marina para uso público, conforme estabelece o Plano Diretor;
- XXIII – não foi demonstrado no EIA o impacto da marina na paisagem, bem como não há informações detalhadas acerca das edificações previstas para a estrutura fixa da marina;
- XXIV – a despeito da Lei 180/05 prever apenas a implantação de um píer de pequeno porte na Ponta do Coral, com prévia aprovação do órgão de planejamento municipal, o empreendimento prevê a ocupação de 57.436 m<sup>2</sup> de espelho d'água, incluindo um posto de combustível e espaço destinado à administração, convívio social e serviços, ligado à Ponta do Coral por um píer de 175 metros, ou seja, não se trata de um **píer de pequeno porte**;
- XXV - conforme as **deficiências mencionadas acerca do estudo de tráfego apresentado**, bem como as demais **questões apontadas no Parecer Pericial nº 261/2012** da 5ª Câmara de Coordenação e Revisão do Ministério Público Federal, elaborado pelo Engenheiro Civil Luis Cláudio Coelho Vianna, constata-se que foram **subestimados os impactos a serem ocasionados no sistema viário**;
- XXVI - considerando a necessidade de evitar que os ônus de impactos mal dimensionados (e mitigados de forma insuficiente) sejam transferidos para a sociedade, bem como evitar que sejam autorizados polos geradores de tráfego em locais cujas características não permitem soluções satisfatórias (ou à custa de outros impactos urbano-ambientais ou vultuosos

investimentos), **sugere-se a realização de um novo estudo de tráfego (ou sua complementação), de forma a permitir que o órgão de planejamento municipal tenha os subsídios necessários para avaliar acerca da viabilidade ou não do empreendimento em relação aos impactos no sistema viário;**

XXVII - as informações constantes no EIA acerca da alteração na paisagem subestimam/ignoram o impacto a ser ocasionado pelo empreendimento na paisagem;

XXVIII - considerando a **superficialidade da análise apresentada em relação à alteração da paisagem**, constata-se a necessidade de que sejam devidamente identificados e avaliados (com embasamento teórico consistente), os impactos a serem ocasionados pelo empreendimento na paisagem, a fim de que o órgão de planejamento municipal, com a necessária participação da população, possa avaliar a viabilidade ou não do empreendimento proposto;

XXIX – considerando a importância da Ponta do Coral, tanto como referencial histórico da ocupação urbana, quanto dos valores materiais e imateriais ainda presentes, verifica-se que **foram ignorados/subestimados os impactos a serem ocasionados pelo empreendimento em relação ao patrimônio cultural;**

XXX - O EIA classifica o impacto a ser ocasionado na paisagem durante a fase de operação do empreendimento como impacto positivo, ignorando o impacto da inserção de uma elevada torre e um embasamento compacto com aproximadamente 9.000 m<sup>2</sup> e com altura equivalente a, no mínimo, 4 pavimentos, em uma paisagem como significativo valor cultural/paisagístico;

XXXI - as informações existentes no EIA minimizam o impacto a ser ocasionado na atividade pesqueira e supervalorizam o impacto da implantação de novos suportes materiais para o desenvolvimento da atividade;

XXXII - embora a realocação dos ranchos tenha sido considerada positiva, sequer foi demonstrado no EIA a aprovação do aterro previsto para implantação dos novos ranchos pelos órgãos competentes;

XXXIII - a área para realocação dos ranchos está localizada fora do aterro previsto pela Lei Complementar nº 180/2005;

XXXIV – os impactos em relação à atividade pesqueira durante a fase de operação sequer foram considerados;

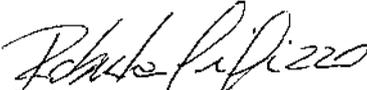
XXXV - não foi devidamente avaliado pelo EIA o impacto do empreendimento proposto em relação aos projetos co-localizados;

XXXVI - não há informações acerca da realização do EIV, bem como audiência pública para apresentação e discussão sobre os resultados obtidos no EIV, de forma a garantir a participação da população no processo de identificação e avaliação dos impactos urbano-ambientais a serem ocasionados pelo empreendimento e no processo de licenciamento pelo órgão de planejamento municipal;

XXXVII - não há informações sobre a análise do referido EIV pelos órgãos competentes, por meio de parecer técnico devidamente fundamentado (incluindo a avaliação de todas as categorias de análise do referido estudo).

É o laudo.

Atenciosamente,

  
Roberta Ferrari Ghizzo  
Assessoria Pericial - Arquiteta Urbanista  
CAU nº 95652-0