

José Ben Hur Corrêa

ACRÉSCIMOS DE MARINHA E PLANEJAMENTO URBANO: Estudo de caso do
Aterro da Via Expressa Sul

Trabalho Conclusão do Curso de Graduação em
Geografia do Centro de Filosofia e Ciências
Humanas da Universidade Federal de Santa
Catarina como requisito para a obtenção do Título
de Bacharel em Geografia
Orientador: Prof. Dr. Elson Manoel Pereira

Florianópolis

2018

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor,
através do Programa de Geração Automática da Biblioteca Universitária da UFSC.

Correa, José Ben Hur

Acréscimos de Marinha e Planejamento Urbano :
Estudo de caso do Aterro da Via Expressa Sul / José
Ben Hur Correa ; orientador, Elson Manoel Pereira,
2018.

75 p.

Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) -
Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de
Filosofia e Ciências Humanas, Graduação em
Geografia, Florianópolis, 2018.

Inclui referências.

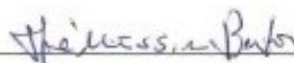
1. Geografia. 2. Planejamento Urbano;
Florianópolis. Aterro da Via Expressa Sul.. I.
Pereira, Elson Manoel. II. Universidade Federal de
Santa Catarina. Graduação em Geografia. III. Título.

José Ben Hur Corrêa

**ACRÉSCIMOS DE MARINHA E PLANEJAMENTO URBANO: Estudo de caso do
Aterro da Via Expressa Sul**

Este Trabalho de Conclusão de Curso foi julgado adequado para obtenção do título de “Bacharel em Geografia” pela Universidade Federal de Santa Catarina e aprovada em sua forma final pelo Programa de Graduação em Geografia.

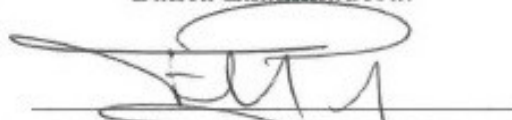
Florianópolis, 21 de junho de 2018.



Prof. Dr. José Messias Bastos

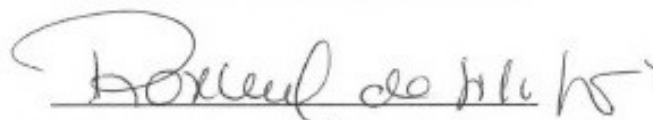
Coordenador do Curso

Banca Examinadora:



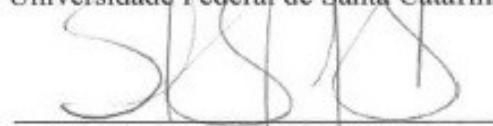
Prof. Dr. Elson Manoel Pereira (orientador)

Universidade Federal de Santa Catarina



Profª. Dra. Rosemy da Silva Nascimento

Universidade Federal de Santa Catarina



Prof. Dr. Samuel Steiner dos Santos

Universidade Federal de Santa Catarina

“Porque o lugar é *o espaço* de um acontecer *solidário*”.
Milton Santos (2002)

AGRADECIMENTOS

Ao poder superior, pela vida e por ter me dado saúde e força para ter chegado até aqui.

A minha esposa Jeane, pelo incentivo, apoio incondicional, e total dedicação, sem o qual não teria feito este trabalho.

A esta Universidade, aos professores, direção e administração que deram todo apoio necessário e possibilitaram uma formação rica em profissionalismo e embasada nos princípios éticos e humanísticos clamados pela sociedade.

Ao meu orientador, professor Elson, pelo suporte, correções, dicas, paciência e por ser um exemplo que motiva e incentiva a busca do conhecimento por meio da pesquisa.

A aqueles que nos ajudaram nesta pesquisa, funcionários, servidores, técnicos de vários órgãos, estagiários, em enfim, aos amigos, colegas, a todos e todas que de uma forma ou de outra, deram suas contribuições para que este trabalho fosse realizado, o meu muitíssimo obrigado.

RESUMO

CORREA, José Ben Hur. **Acréscimos de marinha e planejamento urbano:** estudo de caso do Aterro da Via Expressa Sul. 2018. 76 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) – Curso de Bacharel em Geografia, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2018.

A pesquisa trata do estudo de caso do acréscimo de marinha e planejamento urbano do Aterro da Via Expressa Sul. Objetiva analisar as demandas da população e as ações do poder executivo municipal e estadual têm se antecipado ao processo de planejamento urbano da área. A pesquisa foi desenvolvida tendo como base teórica temas relacionados ao planejamento da década de 1960 e a construção dos aterros do Centro, tanto da Baía Sul e da Baía Norte. Caracteriza-se como pesquisa exploratória e é classificada como qualitativa; os dados coletados foram extraídos de documentos relacionados com o tema buscados diretamente nos órgãos responsáveis pelos projetos para o local. Realiza uma averiguação da origem do Aterro da Via Expressa Sul, seu projeto inicial e o propósito de sua construção. Identifica que as etapas de sua execução, as obras realizadas e executadas e verifica os projetos feitos para aquele espaço, tanto pelo órgão de planejamento da prefeitura como por outros atores da sociedade. Conclui, como previsto pela hipótese de trabalho, que as demandas da população têm se antecipado ao processo de planejamento urbano do Aterro da Via Expressa Sul.

Palavras-chave: Aterro da Via Expressa Sul. Planejamento urbano; Florianópolis.

ABSTRACT

CORREA, José Ben Hur. **Marine extras and urban planning:** case study of the South Expressway Landfill. 2018. 76 f. Course Completion Work (Undergraduate) - Bachelor's Degree in Geography, Federal University of Santa Catarina, Florianópolis, 2018.

A survey deals with the case of the addition of navy and an urban program of the Landfill of the South Expressway. Objectives analyzed as demands of the population and the actions of the municipal and state public power have anticipated the process of urban planning of the area. The research was developed based on the theory of the projects related to the 1960s and the construction of the ground areas of the Center, South Bay and North Bay. It is characterized as exploratory research and is classified as qualitative; The data were extracted from documents related to the theme sought by our professionals. It carries out an investigation of the origin of the Landfill of the South Expressway, its initial design and the purpose of its construction. Identification that the steps of your running, the works monitored and executed, and records of projects for this area, both by the planning body of the city hall and by other actors of society. It concluded, as predicted by the working hypothesis, that the demands of the population were anticipated to the urban process of the Landfill of the South Expressway.

Keywords: Landfill of the South Expressway. Urban planning; Florianópolis.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Localização da área de estudo	17
Figura 2: Início das obras do Aterro da Via Expressa Sul	24
Figura 3: Equipamentos de órgãos públicos e comunitários no Aterro da Baía Sul ..	26
Figura 4: Maquete do Projeto da Via Expressa Sul que previa edificações	27
Figura 5: Proposta de Urbanização do Aterro da Via Expressa Sul.....	29
Figura 6: Visualização mapa uso do solo para Via Expressa Sul	31
Figura 7: Bloco de Rancho de Canoas	35
Figura 8: Trapiche próximo ao Rancho de Canoas	36
Figura 9: Vista aérea dos ranchos de canoas e dos trapiches no aterro da Via Expressa Sul	37
Figura 10: Sede do ICMBio (Obra embargada)	38
Figura 11: Vista aérea da Escola Júlio da Costa Neves.	39
Figura 12: Mapa de uso do solo da Via Expressa Sul	40
Figura 13: Praça Pública de Lazer e Esporte da Costeira do Pirajubaé.	43
Figura 14: Campo de futebol da Costeira do Pirajubaé.....	45
Figura 15: Creche Municipal Hassis	45
Figura 16: Helicóptero Arcanjo no Batalhão de Operações Aéreas.....	48
Figura 17: Terminal do Saco dos Limões (TISAC)	50
Figura 18: Campo de Futebol Saco dos Limões.....	52
Figura 19: Vista aérea Estação Elevatória da CASAN	54

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas

AMOCOP - Associação dos Moradores da Costeira Pirajubaé

BOA - Batalhão de Operações da Aeronáutica

FATMA – Fundação de Amparo a Tecnologia Meio Ambiente

ICMBio - Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade

IPIUF - Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis

PPP – Parceria Público Privada

RESEX - Reserva Extrativista Marinha do Pirajubaé

SMDU – Secretaria Municipal de Desenvolvimento e Urbanismo

SPU- Superintendência do Patrimônio da União

SUSP – Secretaria de Urbanismo e Serviços Públicos

UFSC - Universidade Federal de Santa Catarina

SUMÁRIO

PRÓLOGO	11
1. INTRODUÇÃO	13
2. A IDEIA DO ATERRO	18
2.1 O projeto inicial	19
2.2 A execução do aterro num contexto diferente	21
3. A OCUPAÇÃO DO ESPAÇO: Demandas sem plano	25
3.1 Projetos de urbanização do aterro	27
3.1.1 Projeto do IPUF	28
3.2 As iniciativas pontuais	33
3.2.1 Rancho de Canoas dos pescadores e trapiches	34
3.2.2 Obra do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio)	38
3.2.3 Escola Estadual Júlio da Costa Neves	39
3.2.4 Praça de Poliesportiva e Maracanã do <i>Skate</i>	42
3.2.5 Campo de Futebol da Costeira do Pirajubaé	44
3.2.6 Creche Municipal Hassis	46
3.2.7 Batalhão de Operações Aéreas do Corpo de Bombeiros (BOA)	47
3.2.8 Terminal do Saco dos Limões (TISAC)	49
3.2.9 Campo de Futebol do Saco dos Limões	51
3.2.10 Estação Elevatória da CASAN	53
3.2.11 Parque Viva a Ciência (projeto)	54
3.2.12 Cidade do Samba (Sambódromo)	54
3.2.13 Cidade do Idoso	55
3.2.14 Arena do Futuro	56
4. ANÁLISE DOS PROJETOS PARA O ATERRO	58
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	67
REFERÊNCIAS	69
ANEXOS	73

PRÓLOGO

A percepção do pesquisador a respeito do *locus* e problema dessa pesquisa teve início quando este se mudou para o bairro da Costeira do Pirajubaé em Florianópolis, no ano de 1994. Naquela ocasião havia trânsito intenso com engarrafamento nas Avenidas Prof. Waldemar Viera e Jorge Lacerda e, para fugir dos transtornos provocados pelos filas intermináveis, foi necessário à utilização da bicicleta como meio de transporte, ao invés do carro ou ônibus que se tornava um tanto que demorado e exaustivo. O engarrafamento de veículos se dava tanto em direção aos bairros quanto para o centro da cidade.

No final do ano de 1995, como aluno do curso de Geografia da Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC, juntamente com alguns colegas de sala e o Professor Augusto Cesar Zeferino, foi assistida na sede do Centro Social do Saco dos Limões a apresentação do Estudo Prévio de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA-RIMA) referente à construção do aterro da Via Expressa Sul.

Apesar de o evento ser importante e significativo para a cidade, em especial para as comunidades atingidas diretamente pela futura obra, ou seja, moradores do Saco dos Limões, Costeira do Pirajubaé e Sul da Ilha, o número de pessoas presentes era pouco expressivo. Estiveram no evento alguns membros da comunidade local e um único empresário do ramo alimentício do sul da ilha.

O apresentador do EIA-RIMA foi um engenheiro da empresa Engevix que, na sua explanação, deu ênfase nos possíveis impactos ambientais que ocorreria com a execução da obra. Contudo, suavizou os transtornos que a obra viria a gerar, tais como, barulhos do vai e vem das máquinas e caminhões no canteiro de obra, poluições, danos ambientais, entre outros impactos decorrentes de uma obra de grande porte.

O que o apresentador enfatizou foi que seria retirada a areia do canal da baía sul para fazer o aterro hidráulico e que seria preservado o banco de areia (baixio), pois era o local onde muitos extrativistas retiravam os moluscos, crustáceos e peixes, que para alguns sua única fonte de renda, para outro grupo complementos de renda, e para outros lazer e tradição, como se aquele espaço fosse o único prejudicado com a enorme intervenção que ocorreria com a construção do aterro.

Ao final das contas, foi uma apresentação muito estável e quem fez uso da palavra, além do apresentador, foi o empresário acima mencionado que, ao longo do seu discurso, teceu alguns elogios ao projeto e disse que a obra era um sonho dos moradores do leste e sul da ilha.

Eu, como morador, deslumbrava a possibilidade de um dia poder trafegar de casa para o trabalho e deste para a Universidade, sem as filas constantes que causavam sempre atraso ou nos obrigava a sair cada vez mais cedo de casa. Era uma pequena viagem de cerca de 10 km do bairro Costeira do Pirajubaé até o Centro, mas que devido ao grande número de veículos durava aproximadamente uma hora nos horários de pico. O então projeto de construção da Via Expressa Sul seria o fim das longas filas, o que trazia alento a todos que direta ou indiretamente eram atingidos pelos transtornos causados pelos engarrafamentos constantes.

1. INTRODUÇÃO

Foi no Centro de Informações, localizado próximo ao canteiro de obras da construtora CBPO Engenharia SA, responsável pelo aterro do Saco dos Limões, que obtive dois informativos sobre a obra intitulada “Noticias da Via Expressa Sul Boletim Informativo da Via Expressa Sul” números 01 e 02” (Anexo A). O primeiro boletim descrevia os benefícios da obra: “Melhoria na qualidade de vida; Valorização da paisagem urbana; Construção de áreas de lazer; Melhorias no sistema de drenagem; Ausência de congestionamento; e Redução da poluição sonora e do ar”. Em outro informativo, o nº. 02, Agosto de 1996 (Anexo B), trazia como manchete “Como está sua Obra” e ainda dizia que “As obras da Via Expressa Sul estão de vendo em popa”. A obra estava com um ritmo muito lento de execução, pois a draga de Sergipe não estava produzindo os efeitos esperados e, com isso, trouxeram uma draga holandesa com alta produtividade, totalmente computadorizada e que iria potencializar a dragagem de areia, sendo previsto de até 800.000 m³ por mês. E foi assim que este pesquisador obteve as primeiras informações sobre a grande obra chamada Via Expressa Sul.

Salienta-se que o projeto de construção do Aterro da Via Expressa Sul, está inserido na proposta do Plano Diretor¹ para a cidade que foi elaborada entre 1969 a 1971. As áreas chamadas de acrescidos de marinha da baía norte e sul bem como do Saco dos Limões nascem fruto de projetos do poder público. Conforme Rocha:

“Preocupados com a situação e interessados nos recursos nacionais, o governo catarinense e as elites locais começaram a se esforçar para transformar Florianópolis e os municípios vizinhos em uma Região Metropolitana. Em 1967 a prefeitura da capital sob a gestão do prefeito Acácio Garibaldi Santiago determinou a revisão do primeiro Plano Diretor através do Conselho de Engenharia, Arquitetura e Urbanismo coordenado por Luis Felipe Gama D’Eça. Este processo culminou no “Estudo Preliminar do Plano de Desenvolvimento Integrado da Grande Florianópolis” elaborado entre 1969 e 1971, deste, derivou-se o Plano de Desenvolvimento da Área Metropolitana de Florianópolis (PDAMF) que incluía além da capital catarinense, dezenove municípios vizinhos (MATTOS, 2009)”. (ROCHA, 2014, p. 9).

O referido projeto, uma proposta para o novo Plano Diretor de Florianópolis, ficou pronto enquanto minuta de Lei ainda em 1971, mas somente foi aprovado em 1976. Constava no planejamento, entre outras melhorias, “[...] Centro Metropolitano, um Porto em Anhatomirim, um túnel, a via expressa Sul e uma nova ponte”. (ROCHA, 2014, p. 10).

¹ De acordo com a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), o Plano Diretor é o “instrumento básico de um processo de planejamento municipal para a implantação da política de desenvolvimento urbano, norteando a ação dos agentes públicos e privados”. (ABNT, 1992, p.1).

Passados mais de vinte anos de quando obtive os referidos informativos, a realidade hoje do aterro da via expressa Sul apresenta, além da rodovia implantada, uma série de obras construídas sem um plano global para a área. Desta forma, chama-nos atenção o fato de uma área muito extensa, numa cidade carente de muitos equipamentos, não possuir um plano de aproveitamento aprovado pelo legislativo municipal. O que temos é apenas uma lei de zoneamento. Todos os equipamentos construídos na área são resultados de demandas pontuais. Desta constatação surgiu o tema desta pesquisa.

Desta forma, nossa pergunta inicial de pesquisa seria: como se deu a ocupação do aterro da Via Expressa Sul?

Propomos assim o seguinte objetivo geral:

- analisar como as demandas da população e as ações do poder executivo municipal e estadual têm se antecipado ao processo de planejamento urbano da área do Aterro da Via Expressa Sul.

Como desdobramentos do objetivo geral foram definidos os seguintes objetivos específicos:

1. descrever a origem do aterro da baía sul, seu projeto inicial e o propósito da sua construção;
2. identificar as etapas de sua execução, as obras realizadas e executadas; e
3. verificar os projetos feitos para aquele espaço, tanto pelo órgão de planejamento da prefeitura como por outros atores da sociedade.

Entende-se que o estudo de caso do Aterro da Via Expressa Sul vem contribuir para estudos futuros relacionados à ocupação daquele espaço.

De acordo com Decreto-Lei n. 3.438, de 17 jul. 1941, em seu artigo segundo, “são terrenos acrescidos de marinha os que se tiverem formado, natural ou artificialmente, para o lado do mar ou dos rios e lagoas, em seguimento nos terrenos de marinha”.

Entendemos que essa pesquisa encontra-se inserida no campo de conhecimento denominado Planejamento Urbano, que tem recebido contribuições cada vez mais importantes do campo da Geografia, sendo mesmo, incorporado por ela como um campo de atuação do Geógrafo.

Segundo Santiago (2013, s.n) “recebe o nome de planejamento urbano o processo técnico e político dedicado ao controle do uso da terra e desenho do ambiente urbano, incluindo redes de transporte destinadas a orientar e garantir o desenvolvimento ordenado de assentamentos e comunidades”.

Em nossa pesquisa diferenciamos Plano de Projeto Urbano. Num processo de planejamento, o primeiro nível seria a Política Urbana, de ordem geral, mais ainda sem definições no espaço. O plano seria o segundo nível de planejamento e já indica intencionalidades e espacialidades; o Projeto seria o último nível de planejamento, que trabalha os objetos a serem construídos.

A metodologia da pesquisa é classificada como qualitativa, pois esse tipo de pesquisa não requer especificamente o uso de métodos e técnicas estatísticas, sendo o pesquisador o instrumento chave para que os dados sejam coletados. Segundo Silva e Menezes (2005, p. 20), a interpretação dos fenômenos e a atribuição de significados são básicas no processo de pesquisa qualitativa. O ambiente natural é a fonte direta para coleta de dados e o pesquisador é o instrumento-chave.

Do ponto de vista de seus objetivos, o trabalho que se desenvolve, é classificado exploratório, pois:

“[...] têm como objetivo proporcionar maior familiaridade com o problema, com vistas a torná-lo mais explícito ou a constituir hipóteses. Pode-se dizer que estas pesquisas têm como objetivo principal o aprimoramento de ideias ou a descoberta de intuições. Seu planejamento é, portanto, bastante flexível, de modo que possibilite a consideração dos mais variados aspectos relativos ao fato estudado.” (GIL, 2002, p. 41).

O planejamento da pesquisa exploratória, de acordo com Gil (2002), é bastante flexível e na maioria dos casos assume a forma de pesquisa bibliográfica ou de estudo de caso.

Quanto aos procedimentos técnicos, se classifica como estudo de caso, pois envolve uma análise aprofundada em relação ao acréscimo de marinha, neste caso em específico o aterro do Saco dos Limões, denominado Via Expressa Sul. Os dados coletados foram através de documentos relacionados com o tema e pesquisas diretas nos órgãos responsáveis, onde foram consultados os projetos e propostas para o local.

O universo ao qual foram reunidas as informações para esse estudo refere-se a área de acréscimo de marinha denominado aterro da Via Expressa Sul, localizado nos bairros Saco dos Limões e Costeira do Pirajubaé no Município de Florianópolis/SC. A área situa-se na parte oeste da ilha de Santa Catarina entre as latitudes 27° 35' e 27° 40' e longitudes 48° 30' e 48° 35' (Figura 1).

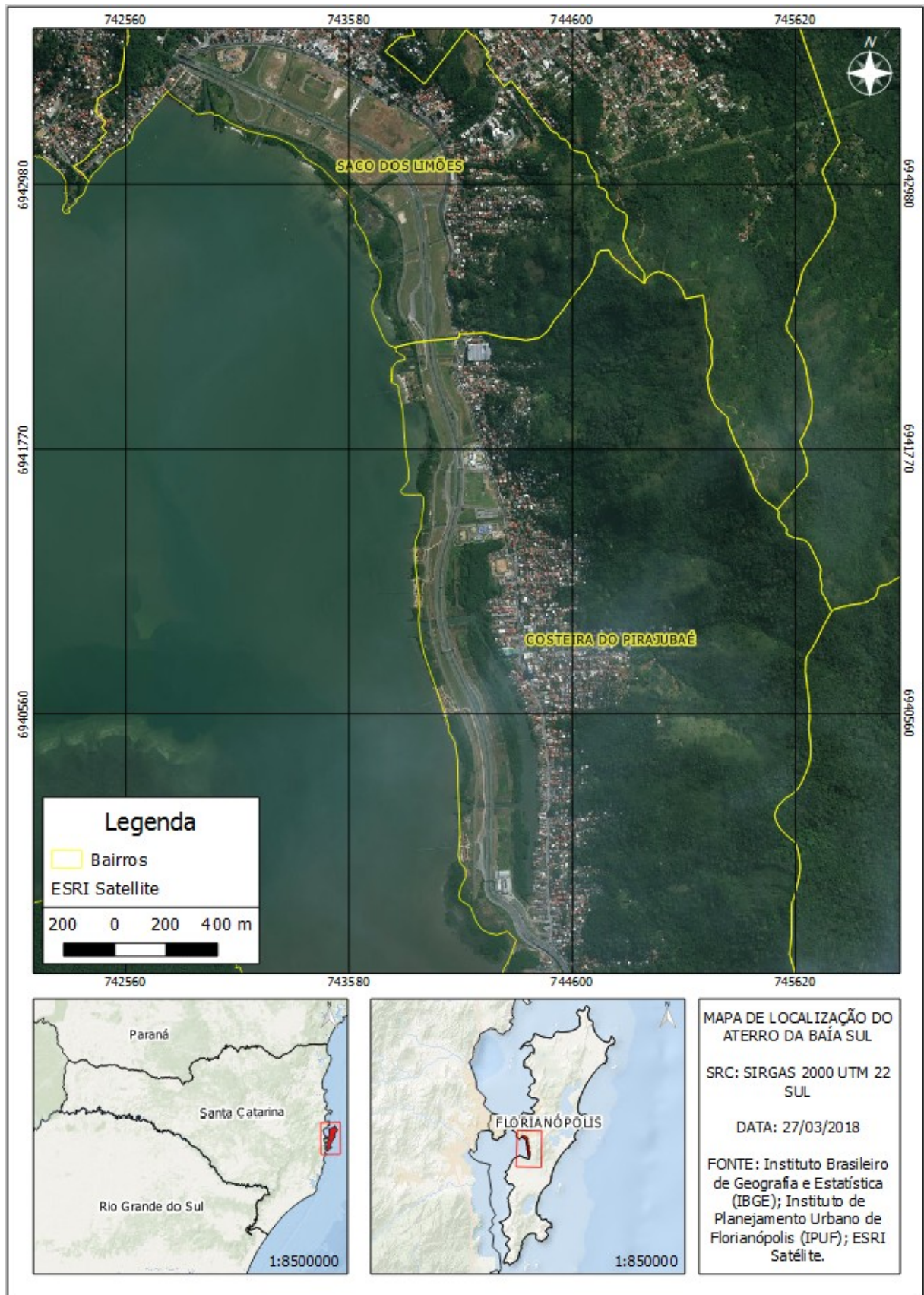
A área corresponde a região formada pelo Sub-Distrito do Saco dos Limões. cuja área territorial é de aproximadamente 20,45 km². Limita-se com a orla marítima atual desde a ponta do Saco dos Limões até a foz do Rio Tavares, no acesso ao Aeroporto Hercílio Luz. Na parte terrestre da nascente do ribeirão do Fraga até sua foz na Baía Sul, da nascente do

Ribeirão do Fraga segue pelo divisor de águas que correm para as Baías Norte e Sul da ilha de Santa Catarina, conhecidos pelos nomes de Morro da Carvoeira, Morro do Pantanal, Morro do Tavares e do Sertão até alcançar as nascentes do Rio Tavares, indo por este até sua foz.

Pretendeu-se assim, coletar a partir dos envolvidos na pesquisa, informações que contribuíssem para que essa pesquisa se tornasse satisfatória.

A partir da introdução o trabalho apresenta o desenvolvimento da ideia do aterro apresentando o projeto inicial e a execução do aterro num contexto diferente; o tópico seguinte discorre sobre a ocupação do espaço e seus subtópicos relatam sobre o projeto de urbanização do aterro pelo IPUF e as iniciativas pontuais, destacando e descrevendo sobre as obras edificadas no aterro. Por fim, se expõe as considerações finais onde são apresentadas algumas conclusões e reflexões referentes aos resultados obtidos nesta pesquisa.

Figura 1: Localização da área de estudo



Fonte: organizado pelo autor.

2. A IDEIA DO ATERRO

A Ideia inicial do Aterro da Via Expressa Sul, foi concebida no Plano Diretor elaborado na década de 60, pela equipe do arquiteto Felipe da Gama Coelho Lobo D'Eça que com baseado em proposta de criação de um Setor Oceânico-Turístico na região da planície do Campeche, uma ligação viária entre esta região e o centro da Cidade. No entanto, quando o plano foi aprovado em 1976, abrangeu somente o distrito sede, mantendo no entanto, a previsão da construção da Via Expressa Sul.

Constava do projeto também a construção de uma ponte ligando o Continente até o bairro Carianos, contudo a proposta não foi aceita pelo Governo Federal, o ente financiador do projeto. Posteriormente surgiram as propostas para a construção do Túnel do Penhasco e a Aterro da Via Expressa Sul, sendo uma proposta alternativa àquele traçado de ligação Continente-Planície do Campeche. Assim, a Via Expressa Sul é idealizada como uma via de trânsito rápido, contemplando também o acesso a UFSC.

Florianópolis já padecia da falta de mobilidade desde final da década de 1960, naquela ocasião era a ponte Hercílio Luz o grande gargalo do trânsito. Para contemplar alguns itens do planejamento do plano diretor de 1954, o chefe da municipalidade daquela época Acácio Garibaldi de S. Thiago, toma alguma iniciativa.

No final da década de 60 começou a surgir notícias sobre a necessidade de resolver os problemas da fluidez do tráfego de veículos. E em 1967, o prefeito de Florianópolis da época, Prof. Acácio Garibaldi de S. Thiago, encaminhou um pedido ao Governo Federal para que fosse autorizada a construção dos aterros na Baía Norte e Baía Sul, no centro da cidade. (OLEIAS, 1994). De acordo com Santos (1997):

“O Aterro da Baía Sul havia se tomado “imperioso e urgente”. Como se construiu a necessidade do aterro? É possível perceber, nos jornais do final da década de 60 e início dos anos 70, que começam a surgir notícias e pareceres sobre o esgotamento da fluidez do tráfego da única ligação viária Ilha-Continente. Segundo a opinião de um cronista da época, “continuava irritante o problema da ponte Hercílio Luz”. A demora das obras de pavimentação e o péssimo estado do único acesso à capital provocam diariamente enormes filas de veículos fazendo com que se perca muito tempo para atravessá-la. Era a emergência da “fila da ponte”, como problema. Um fenômeno que vai participar ativamente no dia a dia do florianopolitano”. (SANTOS, 1997, p. 59).

Em relação à área de aterro para a construção da Via Expressa-Sul, o Plano Diretor da época (1997) aprovou sem que houvesse emendas do Legislativo. Segundo Trindade (2000, p. 59), “uma definição de uso de solo "provisória", por assim dizer, posto que considera a área como sujeita a um Plano de Urbanização Específica, embora já estabeleça uma diretriz de uso”.

De acordo com Resgalla Jr.(2001), foi com o objetivo de solucionar problemas de tráfego na cidade de Florianópolis que o governo do estado de Santa Catarina iniciou no ano de 1995 a construção da Via Expressa SC-Sul às margens da enseada do Saco dos Limões. Facimar (1998, apud FREITAS JÚNIOR, 2008), apresenta que para execução da obra, Via Expressa SC-Sul, foi realizado um aterro de 4,6 km de extensão, a partir do deslocamento de 8,5x10⁶ m³ de areia dragada de uma jazida localizada no próprio ambiente da obra.

2.1 O projeto inicial

A construção do aterro da Via Expressa Sul já constava no planejamento do Plano Diretor de 1976. De acordo com Rocha (2014), “dentre as principais propostas do Plano Diretor de 1976 estavam: Centro Metropolitano, um Porto em Anhatomirim, um túnel, a via expressa Sul e uma nova ponte”. Contudo, as propostas não se concretizaram em um primeiro momento, pois o Plano inicial, onde se pretendia criar uma região metropolitana, não se efetivou pela falta de interesses dos representantes dos municípios vizinhos bem como pelo aporte de recursos necessários para a realização das obras. Porém, com o passar dos anos e a potencialização dos problemas urbanos algumas destas propostas foram sendo realizadas, como é o caso da Via Expressa Sul.

O aterro da baía sul no centro da cidade constitui-se, em “uma área de expansão programada na costa atlântica da Ilha, incluindo a planície da Ressacada. (Escritório Catarinense de Planejamento Integrado [1971?])” (PEREIRA, 1992, p. 96), que conjuntamente com a construção do túnel Antonieta de Barros (2002), configura, segundo Pereira (1992), um sistema viário caracterizado por um eixo viário básico (via expressa sul A), tendo como principais elementos a ligação Ilha-Continente e o Túnel ligando o Centro Tradicional e a Universidade, Aeroporto e a Costa Leste. A concretização dessas ações trouxe consigo alívio para os engarrafamentos do trânsito no sentido sul da Ilha, em especial para o Aeroporto Hercílio Luz, no bairro Carianos.

Haja vista, que alguns anos atrás, viajar de avião era privilégio dos ricos e da classe média, e nas horas do *rush*, em função do grande fluxo de veículos, se formavam filas e lentidões no trânsito acarretando atrasos dos passageiros na hora do embarque e até mesmo perda de voo para alguns. Como essas pessoas, na sua maioria pertencem às classes mais elevada da sociedade, não podiam “perder tempo” e muito menos atrasar seus compromissos, daí a necessidade premente de realizar o projeto de construção do aterro da Via Expressa Sul. Colabora com estes dados o Prognóstico emitido pela empresa Engevix Engenharia S.C. Ltda.

responsável pela elaboração de Estudos Prévio de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA-RIMA).

“Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto sobre o Meio Ambiente (EIA/RIMA) são instrumentos legais de gestão ambiental introduzidos pioneiramente em 1969 na legislação ambiental norte-americana, através no National Environmental Policy Act – NEPA. Surgem no Brasil, em nível federal, a partir da Lei nº. 6.803, de 02 de julho de 1980 (Art.10º, § 3º), que “dispõe sobre as diretrizes básicas para o zoneamento industrial nas áreas críticas de poluição” (OLIVEIRA e MEDEIROS, 2007, p.79)

A empresa Engevix realizou a audiência pública de apresentação do EIA-RIMA no Centro Social Urbano dos Sacos dos Limões em 1994, descrevendo o que ocorreria sem a implantação da Via Expressa Sul:

“agravamento da qualidade de vida da população, residente ao longo do atual sistema viário, devido a elevação dos níveis de poluição atmosférica decorrente da circulação de veículos; - aumento do congestionamento das vias e tempo de viagem; - sobrecarga das atuais vias, diminuindo a sua vida útil; - aumento dos custos de manutenção das vias; - diminuição do conforto e segurança nas viagens; - aumento do consumo de combustível; - elevação do valor das tarifas de transporte coletivo (em função das condições de circulação e do aumento da frota para atender a demanda nos horários de pico, ampliando, em consequência, a parcela ociosa nos horários entre picos); - manutenção das condições físico-bióticas locais; - manutenção das condições atuais de exploração da Reserva extrativista do Pirajubaé com o seu comprometimento, pela não retirada da camada de carapaças inertes”. (ENGEVIX, 1994, p. 107).

Antes da inauguração da Via Expressa Sul e do Túnel Antonieta de Barros, o acesso ao Aeroporto saindo do centro de Florianópolis ou vindo do continente, tinha o seguinte trajeto: seguir até a Rua Silva Jardim na Prainha (ainda no Centro), seguindo pela Rua José Maria da Luz, no bairro José Mendes e em seguida, já no Saco dos Limões, na Rua Jerônimo Jose Dias. Ainda no referido bairro seguia pela Avenida Pref. Waldemar Vieira e depois pela Avenida Jorge Lacerda, já no bairro Costeira do Pirajubaé até o trevo da Seta, bifurcação das Rodovias Dep. Diomício Freitas e Rod. Francisco Magno Viera, está última, leva ao Sul e Leste da Ilha, já a primeira é o acesso ao bairro Carianos onde se localiza o Estádio Aderbal Ramos da Silva (Ressacada), a Base Aérea de Florianópolis e o Aeroporto Hercílio Luz.

Hoje, segundo Prochnow, Santo e Amey (2009, p. 13) a “Via Expressa Sul conecta o sul da ilha com o centro passando pelo Aeroporto Internacional Hercílio Luz, ambas ligando-se com as pontes e liberando acesso aos principais meios de transportes que predominam no município”. Portanto, em relação ao fluxo de veículos e mobilidade para o sul da ilha, a construção da Via Expressa Sul se tornou uma realidade.

2.2 A execução do aterro num contexto diferente

A construção do aterro tinha o prazo de conclusão da dragagem para 14 meses, conforme o cronograma inicial de execução das obras fornecido pela empresa ENGEVIX, contados a partir de agosto de 1996 quando se iniciaram as atividades. O aterro realizado foi hidráulico, onde torna-se necessário o uso de uma draga. Para fazer o aterro hidráulico segundo Prochnow, Santo e Amey:

“usa a água para levar a areia do fundo do mar como um aspirador de pó, que utiliza o ar para levar a poeira. A draga é um aspirador de água, que suga água e areia junto, lama, peixes e siris. No final da draga existe uma grande tubulação, onde será colocado o aterro, chamado de linha de terra”. (2009, p. 9).

Contudo, a máquina utilizada inicialmente, chamada de draga “Sergipe” não estava conseguindo produzir os efeitos esperados, por este motivo foi realizada a contratação de uma nova draga “holandesa” que retirava até 40 mil metros cúbicos de areia do fundo do mar por dia. Com isso, as atividades de aterro foram concluídas em apenas 7 (sete) meses. O período de realização das atividades foi de meados de 1996 até fevereiro de 1997 (RESGALLA JR, 2001). O trabalho resultou em um aterro hidráulico correspondente a 1.198.241m² de acrescido de marinha na área adjacente à Reserva Extrativista Costeira do Pirajubáé (RESEX).

Art. 18. A Reserva Extrativista é uma área utilizada por populações extrativistas tradicionais, cuja subsistência baseia-se no extrativismo e, complementarmente, na agricultura de subsistência e na criação de animais de pequeno porte, e tem como objetivos básicos proteger os meios de vida e a cultura dessas populações, e assegurar o uso sustentável dos recursos naturais da unidade. § 1o A Reserva Extrativista é de domínio público, com uso concedido às populações extrativistas tradicionais conforme o disposto no art. 23 desta Lei e em regulamentação específica, sendo que as áreas particulares incluídas em seus limites devem ser desapropriadas, de acordo com o que dispõe a lei. (BRASIL, 2000).

A Via Expressa Sul é uma via de trânsito rápido com seis pistas em dois sentidos, feita para ampliar e para facilitar o acesso da região central ao aeroporto de Florianópolis e às praias do sul desta ilha. Foi projetada pelo governo do estado de Santa Catarina e construída pela empresa CBPO Engenharia Ltda., empresa incorporada pela Odebrecht S.A. Obra que foi concluída e inaugurada em 2004. Conforme características gerais do empreendimento apresentado pelo EIA-RIMA da ENGEVIX (1994), estava previsto na implantação total da Via Expressa Sul cinco lotes de terraplanagem e pavimentação e um de obras de arte especiais. E ainda sobre a “quantidade de requeridas, as obras da Via Expressa Sul movimentaram quantidades expressivas de materiais de construção, aqui entendidos como: rochas 210, areia 6,252 e solo 300 (volumes x 10³ m³)”, (ENGEVIX, 1994, p. 13).

Se por um lado a construção do aterro do Saco dos Limões e sua efetivação expandiu a área da planície costeira da enseada do Saco dos Limões, por outro causou impactos ao meio Antrópico já previsto no EIA-RIMA pela ENGEVIX em 1994,

“obras de ampliação viária, em áreas urbanizadas, frequentemente demandam desapropriações e causam desconforto aqueles que habitam ou circulam em suas vizinhanças imediatas. No empreendimento em pauta, além destas questões, suas características determinam alterações ao cotidiano das pessoas que vivem em estreito relacionamento com o mar, no Saco dos Limões, sejam pescadores ou coletores de berbigões na reserva extrativista ali existente”. (ENGEVIX, 1994, p. 86).

Em outro momento ainda no impacto Antrópico, relata que haverá um pequeno impacto no dia a dia daqueles que tiram seu sustento do mar:

“haverá alteração no cotidiano dos coletores da Reserva Extrativista do Pirajubaé. Durante 30 meses eles deverão conviver com restrições de circulação no banco de areia, bem como com a depleção das comunidades de berbigões na área diretamente afetada pela draga. Este é um impacto negativo e afeta um pequeno número de coletores cadastrados”. (ENGEVIX, 1994, p. 87).

No entanto, não foi isto que ocorreu, o impacto foi bem maior que o previsto, pois “provocaram a redução dos estoques dos recursos pesqueiros dessa RESEX, dentre eles o berbigão (*Anomalocardia brasiliiana*), considerado seu recurso chave” (SPÍNOLA; TEIXEIRA; ANDRIGUETTO FILHO, 2014, p. 141)” e ainda segundo Souza (2007, apud SPÍNOLA; TEIXEIRA; ANDRIGUETTO FILHO, 2014), devido a retirada de área do baixio a dragagem implicou a perda de sete milhões de metros cúbicos de areia da porção norte do baixio principalmente onde ocorre preponderantemente o extrativismo do berbigão. Com isso, ocasionou uma redução da área explorável de 240 para aproximadamente 140 hectares. Sendo que a área total da Reserva Extrativista do Pirajubaé composta de 1.444 hectares, destes 744 são de área de manguezais e 700 de baía onde 240 hectares referem-se a uma zona de baixio onde se desenvolve a captura de berbigão.

Portanto, independentemente de coincidir ou não com os limites territoriais da RESEX, o impacto da obra sobre a biota afetou gravemente o estoque do berbigão. Este impacto ambiental acarretou prejuízo socioambiental nas comunidades pesqueiras que culturalmente viviam dos frutos do mar. Além do berbigão, muitos outros recursos pesqueiros foram afetados.

“Cerca de 115 (cento e quinze) famílias dependiam dos diversos recursos da Reserva, sendo que 15 destes possuem autorização especial do IBAMA para executar a extração comercial do berbigão, desde que respeitando o plano de manejo preestabelecido”. (UICN, 1995, apud PEZZUTO; ECHTERNACHT, 1999, p. 107)”. E ainda, de acordo com Resgalla Jr. (2001), segundo documento emitido pela Universidade do Vale do Itajaí (UNIVALI), que

foi contratada para elaborar e executar o monitoramento constatou que “em setembro de 1998 a UNIVALI entrega o relatório do monitoramento do período de jan/97 a jan/98, onde aponta uma redução na produção de berbigão em 42 % na região”.

A construção da via Expressa Sul e do túnel Antonieta de Barros foi solução para o acesso mais rápido e desafogamento do trânsito para o Aeroporto em especial e ao sul da Ilha, porém trouxe consigo problemas socioambientais para as comunidades do Saco dos Limões e da Costeira do Pirajubaé. Antes da construção do aterro havia na orla marítima várias barracas de pescadores e extrativistas que abrigavam suas canoas e seus apetrechos necessários para a pesca e coleta do berbigão, camarão e outros crustáceos. Segundo relatório do EIA-RIMA apresentado pela ENGEVIX (1994) havia 138 (cento e trinta e oito) barracos de pescadores.

Em 1995, havia 115 (cento e quinze) famílias que tiravam do mar por meio da pesca ou extrativismo o seu sustento e/ou era sua única fonte renda. Em 1996, a construção da Via Expressa Sul afetou o processo de implementação da RESEX Marinha do Pirajubaé, gerando sérios impactos sobre a pesca artesanal nessa área e sobre o arranjo de cogestão, que regulava o extrativismo do berbigão, institucionalizado pelo referido plano de utilização. De acordo com Spínola, Teixeira e Andriguetto Filho (2014, p.143), a “construção do aterro hidráulico para instalação da Via Expressa Sul na região adjacente à RESEX Marinha do Pirajubaé implicou a redução dos estoques de vários recursos pesqueiros, dentre eles o berbigão”. A área habitada por esse molusco, e explorável pelos extrativistas, foi bastante reduzida. Esse impacto, por sua vez, culminou na desestruturação do regime que regulava o uso do berbigão e dificultou a continuidade da implementação do arranjo de cogestão que vigorava na área da RESEX. E ainda, segundo Pezzuto e Echternacht

“em termos práticos, a redução da área do baixio levou a que o mesmo esforço de pesca fosse concentrada num área bastante mais limitada o que também foi acompanhado pela eliminação de uma parcela importante do estoque desovante anteriormente distribuída pela área dragada”. (1999, p.116).

A foto a seguir (Figura 2) retrata a primeira etapa da construção do chamado aterro hidráulico. O material foi retirado de um local próximo a saída do Túnel. Ao fundo pode ser observado o início do Bairro Costeira do Pirajubaé.

Figura 2: Início das obras do Aterro da Via Expressa Sul



Fonte: <http://acervo3d.com.br/audiovisuais/acervo/tags/aterro>, (2017).

3. A OCUPAÇÃO DO ESPAÇO: Demandas sem plano

Atualmente, o espaço construído do aterro no Aterro da Baía Sul apresenta diversas benfeitorias do sistema viário previstas na concepção do projeto, tais como as passarelas, via de pedestre e ciclovias. Contudo, percebe-se que o planejamento da área foi pensado para atender somente a questão viária.

Porém, percebe-se que ao longo dos anos foram ocorrendo diferentes ocupações de forma não organizada no aterro. O Poder Público, tanto estadual como municipal, permitiu e fizeram ocupações desconexas de um planejamento global para a área. Devido a ausência de planejamento específico para aquele espaço, surgiram as construções improvisadas de alguns equipamentos de órgãos públicos e comunitários.

Os equipamentos identificados foram os seguintes (Figura 3):

- Estação elevatória da Companhia Catarinense de Água e Saneamento (CASAN);
- Campo de futebol oficial do Saco dos Limões;
- Terminal de Ônibus do Saco dos Limões (TISAC);
- Base de Operação aérea (bombeiros);
- Creche municipal Hassis;
- Escola Estadual Júlio da Costa;
- Sede para o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade ICMBio;
- Praça de lazer do bairro Costeira e com pista de skates (Maracanã do Skate);
- Quadra e campo de futebol, academia ao ar livre.

O que constava do planejamento e que foi efetivado foi os seus ranchos que guardavam canoas, redes, ganchos e demais apetrechos necessários para a pesca e coleta de crustáceos. Segundo relatos expostos pela ENGEVIX (1994), no EIA-RIMA “A implantação da via há de impedir o acesso ao mar de 138 desses ranchos. A obra irá restringir também as atividades de lazer, notadamente a pesca, no Saco dos Limões”. Estes ranchos foram reconstruídos, não mais próximo da orla. Atualmente existe uma barreira física a ser transposta para chegar ao mar e aos novos ranchos construídos para substituir os anteriores. No entanto, tudo ficou mais difícil tendo em vista a distância para acesso aos ranchos, pois é preciso atravessar o aterro que possui extensão média de 400 metros. O que dificultou o transporte dos equipamentos de pescas e seus apetrechos, e posteriormente trazer o pescado e/ou extração de moluscos e crustáceos. Também foi construído três trapiches junto aos ranchos de canoas distribuídos em quatro blocos, sendo no total 138 (cento e trinta e oito) ranchos de madeira.

Figura 3: Equipamentos de órgãos públicos e comunitários no Aterro da Via Expressa Sul



Fonte: Organizado pelo autor.

3.1 Projetos de urbanização do aterro

Inicialmente, o projeto elaborado para uso das áreas ociosas do Aterro da Via Expressa Sul, é o elaborado pela equipe do arquiteto Felipe da Gama Coelho Lobo D'Eça, o qual propunha a verticalização de áreas do Aterro com construção de prédios, o que levaria uma densa ocupação populacional naquela área. Neste projeto foram idealizadas áreas do aterro construção de edifícios com até vinte e cinco andares.

Cumprir informar que, este pesquisador teve muitas dificuldades de encontrar o projeto referido projeto do Gama D'Eça, devido o mesmo não está disponível em nenhum dos arquivos existentes na cidade. O que nos foi informado, é que os originais estão sob a posse de um professor, o qual procuramos mais o mesmo ficou de nos mostrar o tal projeto, mas que não ocorreu. As demais informações foram obtidas mediante pesquisas nas obras basicamente do orientador.

Figura 4: Maquete do Projeto da Via Expressa Sul que previa edificações



Fonte: Arquivo pessoal do Prof. Augusto César Zeferino, [19??].

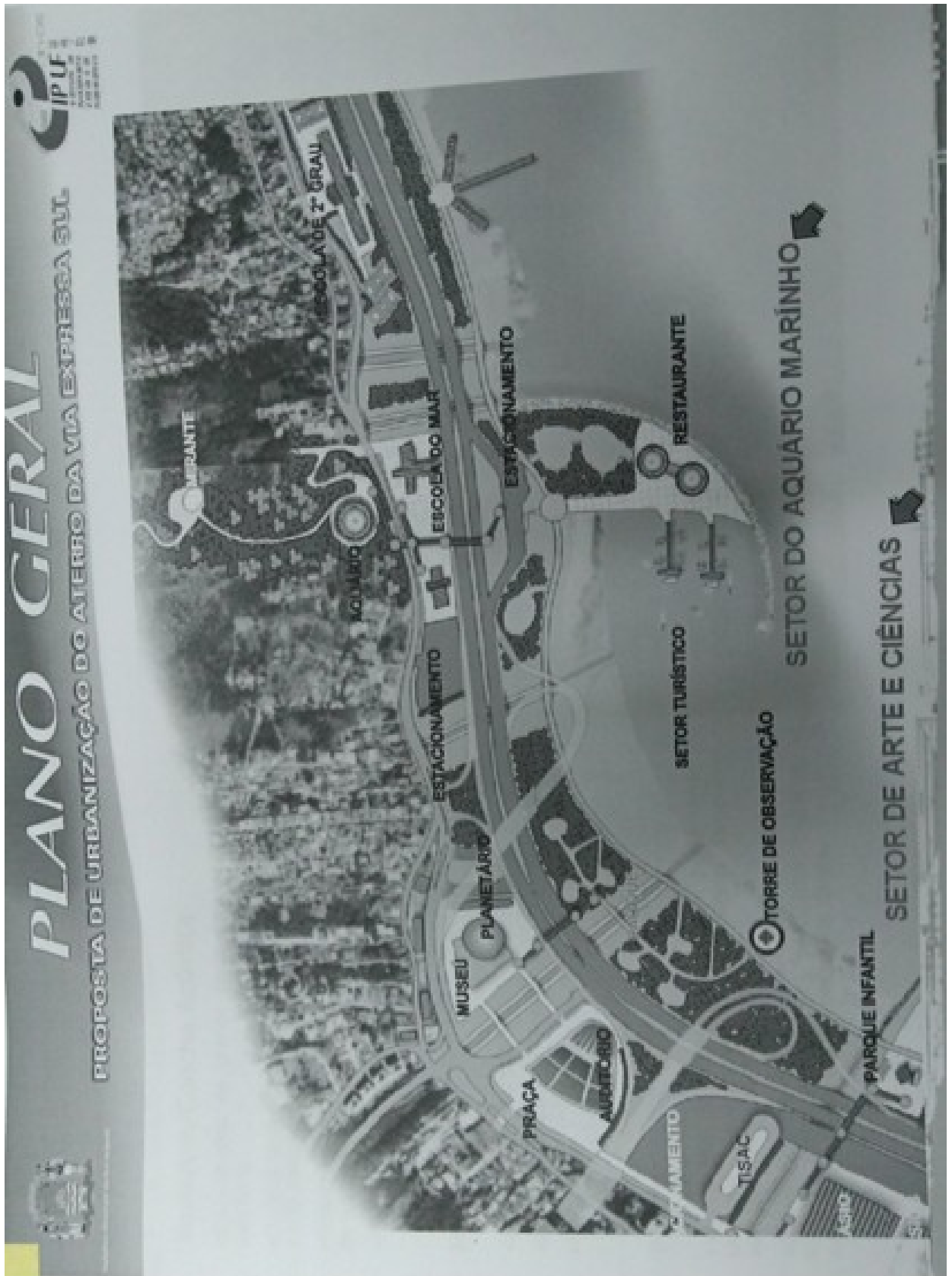
3.1.1 Projeto do IPUF

Com a falta de planejamento específico para aquele espaço surgiram alguns projetos de iniciativa da Prefeitura Municipal de Florianópolis (PMF). Em janeiro de 2002, uma equipe do Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis, chefiada pelos arquitetos Enio Germano Martins e Silvia Ribeiro Lenzi elaboraram um projeto intitulado de Proposta de Urbanização do Aterro da Via Expressa Sul “Parque da Cidade”, o qual previa algumas ações para adequações necessárias de estruturação e urbanização do Aterro para ofertar alguns equipamentos de uso público e comunitários aos cidadãos florianopolitanos e aos turistas, Segundo IPUF (2002), “foi proposto a utilização de áreas remanescentes e residuais ociosas do Aterro para ser “vendida” a iniciativa privada para viabilizar a construção de tais equipamentos”. Estas propostas foram inseridas no Plano Diretor do Distrito Sede 1997. Entre as ações, mencionam-se as que chamaram mais atenção:

- Discussão com os distintos segmentos técnicos, políticos e da sociedade sobre a proposta de utilização das áreas residuais; - Formação de um grupo para o gerenciamento e acompanhamento dos projetos executivos e das obras de implantação; - Obtenção de recursos nas diversas fontes; - Licitações das obras; - Acompanhamentos das obras; - Estabelecimento de proposta de gestão e de manutenção dos equipamentos. (IPUF, 2002).

O referido projeto feito pela equipe do IPUF (2002), que previa uma intervenção ousada nas áreas remanescentes daquele espaço, para isso constava no projeto as seguintes construções: na região junto ao mar seria feito uma espécie de bosque, com intuito de recrear o manguezal que havia no local; e também contemplava a instalações de museu; planetário; marinas; restaurantes; aquário na região; mirantes junto a orla e no morro nas proximidades da atual praça de Esportes do bairro Costeira do Pirajubaé, a construção de um mirante com teleférico, conforme apresenta a imagem a seguir (Figura 5).

Figura 5: Proposta de Urbanização do Aterro da Via Expressa Sul

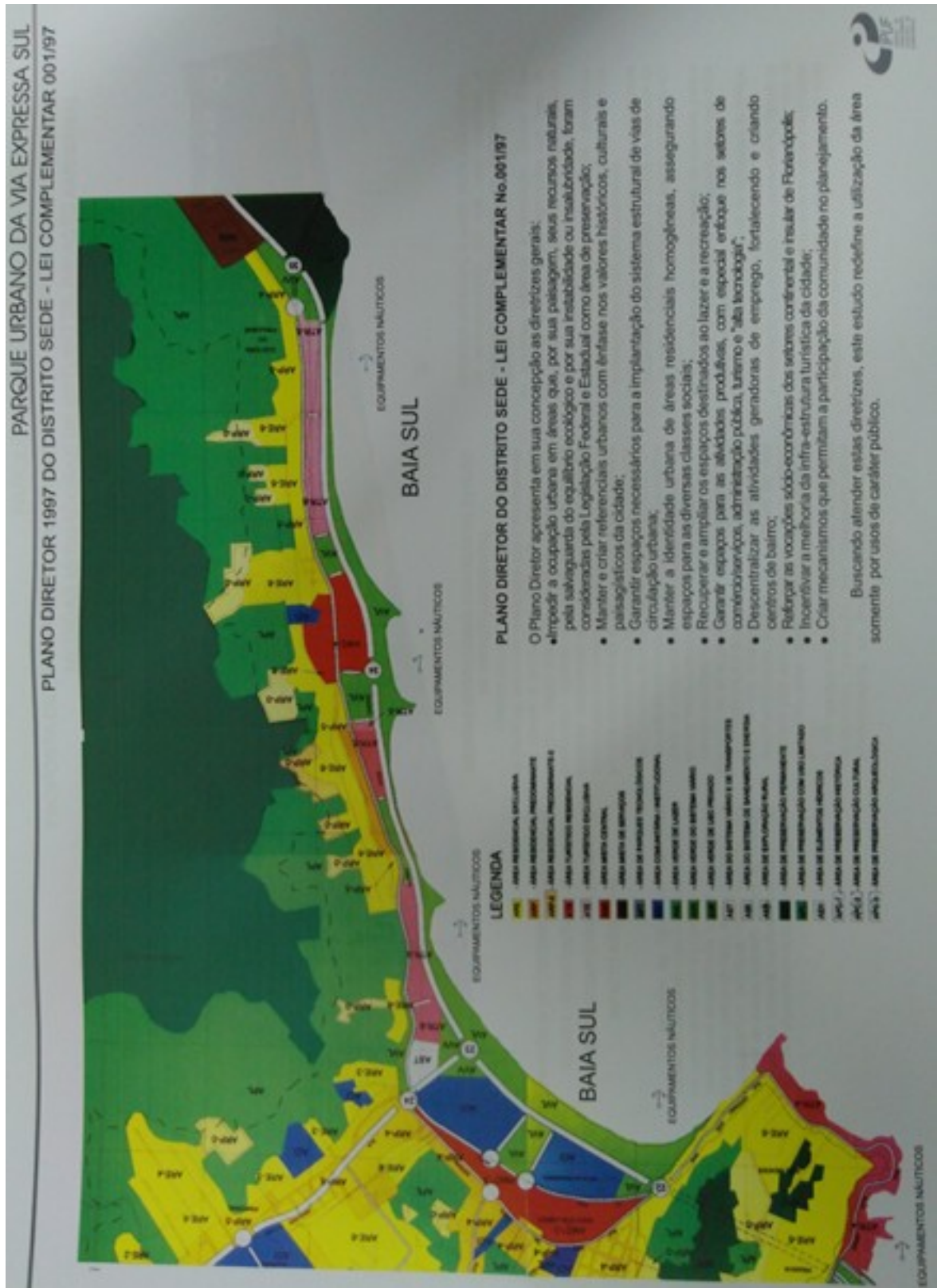


Fonte: IPUF, 2002.

Tal projeto foi apresentado no Centro Comunitário da Costeira no ano de 2002 pela equipe técnica do IPUF, que na ocasião sofreu duras críticas das lideranças ali presentes, pois se tratava de mais uma obra que não levava em consideração os anseios da comunidade e previa fazer todo este empreendimento com dinheiro da iniciativa privada, ou seja, com o intuito de transferir para campo privado aquilo que foi construído recursos do erário público.

Conforme conversa com uma arquiteta do IPUF, o projeto foi apresentado a vários prefeitos desde sua concepção, no entanto, até a presente data, não houve interesse por parte do executivo para realizar tal projeto.

Figura 6: Visualização mapa uso do solo para Via Expressa Sul



Fonte: Plano Diretor, 1997.

Desde que foi construído o Aterro da Via Expressa Sul e devido falta de um planejamento para utilizações das áreas remanescentes e ociosas, foram surgindo várias ideias por partes do executivo e do legislativo municipal que não se concretizaram.

Com intuito de aproveitar as ideias contidas do projeto do Felipe da Gama Coelho Lobo D'Eça, foram incluídas no zoneamento do Aterro da Via Expressa Sul, no Plano Diretor do Distrito Sede, aprovado em 1997, a possibilidade de edificações com ocupação densa de áreas do Aterro. Tais propósitos foram materializados no mapa de uso do solo, conforme a figura 6 (mapa do uso do solo do Aterro), onde foi aprovado duas manchas pintadas de cor azul, como área de ACI (área comunitária institucional), ainda no bairro Saco dos Limões até as proximidade do bar Armazém Vieira. Também constavam três manchas de cores roxa, classificada de ATR5 (área turística residencial), situadas no bairro Saco dos Limões entre Avenida Jorge Lacerda e novas pistas, no sentido em direção ao bairro Costeira do Pirajubaé. Constava ainda, uma mancha de cor vermelho de classificação de ATR6 (área turística residencial), de até 6 (seis) pavimentos e após está uma outra mancha de AMC (área mista central) e no final do Aterro na centro do bairro Costeira do Pirajubaé, consta um área de AMS (área mista central). O projeto elaborado pela equipe do IPUF foi montado com base nas ideias de ocupação densa de áreas do Aterro tanto por órgãos públicos como pela iniciativa privada com construção de edifícios tanto residencial como comercial, onde a PMF “venderia” áreas a iniciativa privada em contrapartida a construção de equipamentos públicos de lazer e cultural. Proposta está que foi refutada pela Superintendência do Patrimônio da União, pois as áreas de acréscimo de marinha, pertence a União e a esta compete a cessão de uso e não a venda das áreas.

Outras ideias surgiram, algumas de programas de governos, tais como a transferência do Centrosul e da Passarela Nego Querido (Sambódromo) para o Aterro da Via Expressa Sul e construção da “Cidade do Idoso”, que não foram nem transformadas em projetos, pois são relatos encontrados em reportagem fruto de audiências públicas promovidas por iniciativa de lideranças interessadas em aproveitar tais áreas ociosas, outras ideias surgiram de programas de candidato do município, Dário Elias Berger, tais como a transferências do Centrosul (centro de convenções) e da Passarela Nego Querido (O Sambódromo) para o Aterro da Via Expressa Sul e a construção da “Cidade do idoso”, do qual está desenvolvido em outro tópico.

3.2 As iniciativas pontuais

Adiante são apresentadas descrições das ocupações que foram efetivamente realizadas sobre o aterro da Via Expressa Sul do Saco dos Limões. Nos tópicos seguintes se

apresenta o que se obteve de informação a respeito do que “hoje” encontra-se edificado sobre o Aterro com as suas devidas utilizações ou ocupação.

3.2.1 Rancho de Canoas dos pescadores e trapiches

Os Ranchos de Canoas são abrigos para os pescadores e coletores de berbigão e outros crustáceos onde guardam os materiais necessários para seu trabalho, canoas, redes, ganchos e outros apetrechos. Os novos ranchos foram construídos em madeira, de forma padronizada, com boa qualidade de acabamento e arrumados em linha, que perderam o charme secular das suas antecessoras, nascidas de modo improvisado, de acordo com as possibilidades de cada grupo, com paredes de adobe ou taipa, telhados irregulares e algumas pintadas em cores berrantes.

Figura 7: Bloco de Rancho de Canoas



Fonte: <http://www.zuccaratto.jor.br/blogs/turismo-e-cia/turismo-em-reserva-extrativista-dentro-da-area-urbana-da-cidade-de-florianopolis/>, (2017).

Na figura 7 podem-se observar os ranchos dos pescadores que possuem parede-meia, ou seja, são uns ligados aos outros. Construídos para facilitar o trabalho dos pescadores e abrigá-los.

Os Trapiches são estruturas que prolongam sobre o mar e servem de apoio a embarcações. Foram construídas três, e estão próximas aos blocos de ranchos de canoas.

Figura 8: Trapiche próximo ao Rancho de Canoas



Fonte: <http://www.zuccaratto.jor.br/blogs/turismo-e-cia/turismo-em-reserva-extrativista-dentro-da-area-urbana-da-cidade-de-florianopolis/>, (2017).

O trapiche, observado na figura 8, está situado próximo a um dos conjuntos dos ranchos de canoas e são utilizados para embarque e desembarque dos pescadores e seus pescados.

Figura 9: Vista aérea dos ranchos de canoas e dos trapiches no aterro da Via Expressa Sul



Fonte: Google Maps, (2017).

Na figura 9, podem ser observados em contornos circulares os ranchos dos pescadores e em contornos retangulares os trapiches.

3.2.2 Obra do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio)

A obra da sede para o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio) é devido à construção do aterro e supressão de área da Reserva Extrativista Marinha do Pirajubaé, em torno de 100 hectares. A construção da sede do ICMBio é o resultado da compensação ambiental do empreendimento que ficou a cargo do Estado por meio do Departamento Estadual de Infraestrutura (DEIMFRA) para construir a sede numa de área de terreno de 5.889,20 m² (cinco mil e oitocentos e oitenta e nove metros e vinte centímetros quadrados) e área predial de 1.249,00 m² (um mil e duzentos e quarenta e nove metros quadrados). A obra foi iniciada em 2011 e no ano seguinte, ou seja, 2012 foi embargada pela Secretaria de Urbanismo e Serviços Públicos (SMDU), por não possuir viabilidade e Licença Ambiental. E até a conclusão deste trabalho, permanece sem devida liberação para a construção.

Figura 10: Sede do ICMBio (Obra embargada)



Fonte: Google Maps, (2017).

Na figura 10, tem-se a imagem do local onde deveria ser a Sede para o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio), que se encontra abandonada desde o embargo em junho de 2012.

3.2.3 Escola Estadual Júlio da Costa Neves

A Escola Estadual Júlio da Costa Neves, era localizada onde hoje está construído o elevado da Seta, que teve a área desocupada para a construção do sistema viário (elevado) e acesso ao Aeroporto Hercílio Luz. Dividido a desapropriação o Estado ficou encarregado de construir uma nova sede para a referida escola.

Figura 11: Vista aérea da Escola Júlio da Costa Neves.



Fonte: Geoprocessamento Corporativo da PMF, (2017).

Na figura 11, vista aérea da Escola Júlio da Costa Neves, que está localizada no final da Via Expressa Sul, no bairro Costeira do Pirajubaé próximo a bifurcação, onde via elevado dá acesso para o sul da ilha e pela pista a direita tem acesso ao bairro Carianos e ao Aeroporto Hercílio Luz. Observando a imagem, fica bem visível, além do prédio escolar com vão central descoberto, está o ginásio de esportes; do lado direito da via, o prédio do auditório, e em seguida o refeitório. Possui amplo estacionamento. Para acesso a Escola há uma passarela próxima para atravessar as pistas e o acesso principal é pela Av. Jorge Lacerda.

Antes da construção do prédio para a escola, ela funcionava em um estabelecimento alugado na Av. Jorge Lacerda, nº. 3042. Em 2011, iniciou-se a construção da sede da escola e no ano de 2012, as obras foram embargadas pela Secretaria Municipal de Urbanismo e Serviços Públicos (SUSP), devido a falta de licença ambiental. Também aquela área constava no Plano Diretor vigente o Aterro da Via Expressa Sul como AVL (área verde de lazer), portanto, não podia ser edificada. Em função de uma força tarefa da Câmara Municipal de Vereadores, foram feitas as adequações necessárias, mudando o Zoneamento de AVL (área verde de lazer) para ACI (área comunitária institucional) e foi concedido a viabilidade e a Licença Ambiental, dando retorno a obra que ficou pronta e foi inaugurada em 2014, com uma área de terreno de 7.861,39 m² (sete mil e oitocentos e sessenta e um metros e trinta e nove centímetros quadrados) e área edificada de 6.070,79 m² (seis mil e setenta metros e setenta e nove centímetros quadrados), com dois pavimentos, 15 (quinze) salas de aulas temáticas, auditório, laboratórios de informática de ciências, quadra de esportes coberta, conta com sessenta e cinco trabalhadores, sendo uma diretora, duas assessoras de direção, duas assistente de educação, cinquenta e cinco professores e cinco funcionários. Funciona nos três períodos: matutino, vespertino e noturno com ensino fundamental e médio e tem 840 (oitocentos e quarenta) alunos matriculados.

Figura 12: Mapa uso do solo da Via Expressa Sul



Fonte: Plano Diretor, 2014.

Consta do Plano Diretor 2014, como pode ser observado na figura 12, mudanças de zoneamento da área da Sede do ICMBio e da E.E.B Júlio da Costa Neves, onde era AVL para ACI. Ressalta-se que o plano foi aprovado depois da instalação dessas duas obras.

3.2.4 Praça de Poliesportiva e Maracanã do *Skate*

A Praça poliesportiva da Costeira do Pirajubaé é fruto de reivindicações da Associação de Moradores da Costeira do Pirajubaé (AMOCOP), que há muitos anos reivindicada esta obra para o bairro. Somente em 23/03/2010, foi inaugurada a Praça como “presente” a Comunidade em função da data de aniversário de Florianópolis. A Praça possui uma área de 48.000,00 (quarenta e oito mil metros quadrados), conta com vestiário, lanchonete, duas quadras esportivas polivalentes, ciclovia, campo de futebol de área, parque infantil, academia ao ar livre, pista de *skate* completa e também possui estacionamento.

Figura 4: Praça Pública de Lazer e Esporte da Costeira do Pirajubaé.



Fonte: Geoprocessamento Corporativo da PMF, (2017).

Figura 13 pode-se observar o espaço recreativo que é bastante usufruído pela comunidade local e vizinhança, pois sempre se encontra com bastantes usuários todos os dias, sendo mais frequentado nos finais da tarde durante a semana e nos fins de semana com grande número de pessoas.

A pista pública de skate, denominada de "o Maracanã do skate", foi inaugurada em 10/06/2016, construído com capacidade para abrigar competições internacionais, a estrutura da pista de skate tem um formato *bowl* – um tipo de piscina com fundo abaulado, quase uma tigela (que é, aliás, a tradução literal de *bowl*) - o *flow* e uma área de *street*, onde os esportistas utilizam o mobiliário urbano (como bancos, corrimãos e escadas) para executar suas manobras radicais.

3.2.5 Campo de Futebol da Costeira do Pirajubaé

Construído em 2010, o campo futebol oficial, foi feito em substituição ao antigo campo de futebol que ficava na pracinha da Costeira e também foi reivindicação dos moradores.

Figura 5: Campo de futebol da Costeira do Pirajubaé.



Fonte: Geoprocessamento Corporativo da PMF, (2017).

A figura 14 traz uma visão aérea do campo de futebol localizado no bairro Costeira do Pirajubaé entre a AMOCOP e a Creche Municipal Hassis.

3.2.6 Creche Municipal Hassis

A creche municipal Hassis, foi inaugurada em 19/03/2015, com área de terreno de 12.000,00 m² (doze mil metros quadrados) e área edificada de 1.182,00 m² (um mil e cento e oitenta e dois metros quadrados), possui 10 (dez) salas de atividades infantis, com funcionamento em período integral, atende com cerca de 240 (duzentos e quarenta) crianças.

Figura 6: Creche Municipal Hassis



Fonte: Geoprocessamento Corporativo da PMF, (2017).

A figura 15 apresenta a imagem aérea da Creche Municipal Hassis, onde se podem perceber as placas de geração de energia solar e também a distribuição espacial dos equipamentos.

A creche foi construída com padrão internacional de sustentabilidade, pois a unidade conta com geração de eletricidade própria por meio de energia solar captada com placas instaladas no telhado e é equipada com sistema de aproveitamento da água de chuva para fins não potáveis em torneiras de jardim e vasos sanitários, visando a eficiência dos recursos hídricos, também consta da obra domos feitos de lâminas acrílicas prismática no teto da circulação coberta, permitindo iluminação natural refretada de forma homogênea durante grande parte do dia. Mantas isolantes de subcobertura e forro acústico de lãs minerais biossolúveis dão maior conforto térmico acústico ao pátio e circulação coberta.

3.2.7 Batalhão de Operações Aéreas do Corpo de Bombeiros (BOA)

A base aérea dos bombeiros na Via Expressa Sul foi inaugurada em 06 de fevereiro de 2015. De acordo com as informações fornecidas, o Batalhão funcionava anteriormente em um hangar dentro do Aeroporto Hercílio Luz. A estrutura, que conta com um núcleo para a tripulação e heliponto, foi construída numa área de 20.000,00 m² (vinte mil metros quadrados) no bairro Saco dos Limões e possui um centro para a tripulação e heliponto. A base do Batalhão de Operações Aéreas do Corpo de Bombeiros Militar de Santa Catarina tende a facilitar o deslocamento do helicóptero Arcanjo para as missões nas quais a aeronave é empregada.

Figura 7: Helicóptero Arcanjo no Batalhão de Operações Aéreas



Fonte: (Fotos: Soldado BM Thiago Moritz / CBMSC / Divulgação).

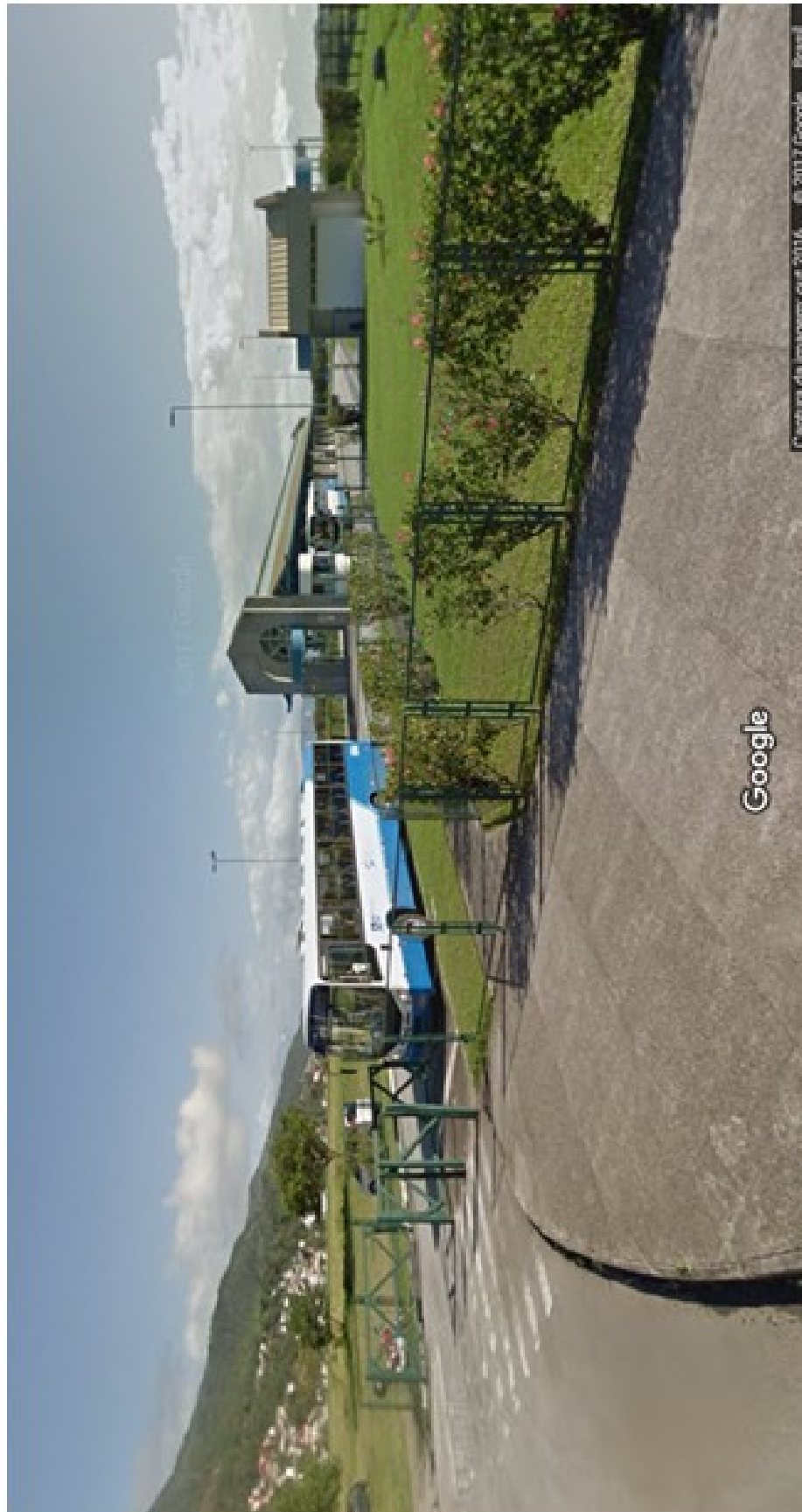
http://www.tudosobrefloripa.com.br/index.php/desc_noticias/base_aerea_do_corpo_de_bombeiros_e_inaugurada_na_via_expressa_sul_em_florip, (2017).

Na figura 16 pode se observar o helicóptero Arcanjo e outra aeronave, na inauguração do Batalhão de Operações Aéreas, em prontidão para atendimento.

3.2.8 Terminal do Saco dos Limões (TISAC)

Terminal de Ônibus (desativado), construído em 2003, com intuito de ser terminal de integração (Tisac), foi desativado em 2005, conforme informações da Secretaria Municipal de Mobilidade, aquele espaço é administrado pela Companhia de Operadora de Terminais de Integração (Cotisa).

Figura 8: Terminal do Saco dos Limões (TISAC)



Fonte: Google Maps, (2017).

Na imagem do Terminal do Saco dos Sacos Limões, figura 17, observa-se um ônibus saindo do local que está desativado desde o ano 2005, mas estava sendo usado no ano de 2016 como um estacionamento temporário dos veículos.

3.2.9 Campo de Futebol do Saco dos Limões

O antigo campo de futebol da Comunidade do Saco dos Limões ficava do lado direito da saída do Túnel Antonieta Maria de Barros; foi utilizado como canteiro para a obra de construção da Via Expressa Sul e em função de reivindicações da Comunidade em 2001 foi construído um novo campo que possui área de aproximadamente 100 x 60 metros. O novo campo tem uma área edificada de apoio com vestiário e lanchonete. Em 2002, foi entregue pelo Estado ao Conselho Comunitário do Saco dos Limões que a partir daí passou a administrar aquele espaço cobrando aluguel pelo seu uso.

Figura 9: Campo de Futebol Saco dos Limões



Fonte: Google Maps, (2017).

A figura 18 traz a imagem aérea do campo de futebol do bairro do Saco dos Limões. Localiza-se entre a estação Elevatória da CASAN e o Terminal de ônibus desativado TISAC.

3.2.10 Estação Elevatória da CASAN

A Estação Elevatória da CASAN, de acordo com o que é apresentado por Trindade (2000), consiste em um interceptor que recebe as contribuições da rede coletora e por gravidade e leva o esgoto até as estações elevatórias intermediárias, de lá para o poço de visita do interceptor E. Deste ponto é bombeado o esgoto para tratamento final na estação de tratamento, que fica localizada junto a cabeceira da Ponte Pedro Ivo Campos.

“O esgoto desta região é bombeado para esta Estação Elevatória denominada "E", que ficou construída no aterro, próxima ao viaduto do túnel, que então, recalcado para o poço de visita do Interceptor BC na Prainha, A tubulação para este recalque (emissário) está instalada sob o passeio de pedestres do túnel. Do poço na Prainha segue para a Estação de Tratamento Final instalada na Baía Sul”. (TRINDADE, 2000, p. 46).

Figura 10: Vista aérea Estação Elevatória da CASAN



Fonte: Google Maps, (2017).

A figura 19 apresenta a visão aérea da Estação Elevatória que se encontra localizada próximo ao túnel Antonieta de Barros.

3.2.11 Parque Viva a Ciência (projeto)

O Parque Viva a Ciência é fruto de um projeto idealizado pela Pró-Reitoria de Extensão da UFSC, idealizado em 2006 e tem no seu desenho arquitetônico a previsão de construir um novo planetário para a cidade, entre outros espaços para divulgação da ciência.

Foi publicada no Diário Oficial da União, no mês de dezembro do ano de 2009, portaria que autoriza a Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) a usar duas áreas no aterro da Baía Sul, no bairro Saco dos Limões, para implantação do Parque Viva a Ciência. (UFSC, 2010). A UFSC fez o pedido de cessão dos terrenos de 21 e 29 mil metros quadrados em outubro de 2007.

“Foi cedido à UFSC um terreno de 50.000 m², localizado à beira-mar, próximo ao *campus* de Florianópolis, para a construção de um novo planetário, um centro de capacitação de professores e uma grande área de 29.000 m² de lazer ao ar livre permeada de instalações para divulgação científica. Uma vez implementado o Parque Viva a Ciência na nova área do aterro da Baía Sul, o público atendido deverá quintuplicar logo nos primeiros meses após a inauguração de uma estrutura mínima, mas já muito maior do que a atualmente disponível”. (BATISTA, et al, 2011).

O projeto Parque Viva a Ciência, que tem como coordenadora a professora Débora Peres Menezes, que já se tornou livro com o título “Parque Viva a Ciência: dificuldades para sua implantação em Florianópolis”, que retrata os empecilho e entraves encontrados para concretização do projeto que ainda não se realizou.

3.2.12 Cidade do Samba (Sambódromo)

A Cidade do Samba, bem como o uso de áreas excedentes do sistema viário do Aterro da Via Expressa Sul foram discutidas em uma audiência pública realizada no plenário da Câmara de Vereadores de Florianópolis, realizada em agosto do ano de 2011, com o título “destino correto para o aterro da Via Expressa Sul”, que foi presidida pelo então vereador presidente da comissão de Viação, Obras Públicas e Urbanismo, Asael Pereira que também contou com a presença dos vereadores Jaime Tonello, João Amin e Ricardo Vieira. Estava presente o procurador do município Elton Rosa, a gestora da Reserva Extrativista Marinha do da Costeira do Pirajubaé do ICMBio, senhora Fabiana Bertoncini, líderes comunitários e a Superintendente do Patrimônio da União em Santa Catarina, na época, Senhora Isolde

Spíndola. Na ocasião foi abordado a respeito da ocupação de parte ociosa dos Aterros, tanto da baía sul do Centro, como do Aterro do Saco dos Limões. Na ocasião, o presidente da Comissão fez a abertura dos trabalhos dizendo que tramitava na casa o projeto de lei nº. 959/2008, de autoria do executivo, onde solicitava a alteração do zoneamento do Aterro da Via Expressa Sul, de AVL (área Verde de Lazer) para ACI (área Comunitária Institucional). Jaime Tonello fez uso da palavra dizendo a respeito do pedido “o projeto não especifica o destino que a PMF quer dar a área. Já tentaram fazer de tudo naquele Aterro, marinas de empresas Internacionais, galpões de tal cidade do samba, tudo isso sem consultar a comunidade. É preciso que os moradores e associações comunitárias do Saco dos Limões e da Costeira sejam ouvidas. A gente sabe que, no momento em que se altera o zoneamento não se segura mais”. Em seguida João Amin manifestou dizendo “a proposta de urbanização do Aterro da Via Expressa Sul datado de 2000, e até hoje não foi discutido com as comunidades. Falta bom senso para se dar destino aquela área”. a matéria foi disposta em uma página no site da Câmara Municipal de Florianópolis

Um plano de uso detalhado (ou a falta de um) para a área de marinha do Aterro da Via Expressa Sul. Este foi o tema da audiência pública realizada no plenarinho da Câmara de Florianópolis, no âmbito da Comissão de Viação, Obras Públicas e urbanismo, e presidida pelo vereador Asael Pereira (PSB). [...], ...o projeto não especifica o destino que a Prefeitura quer dar à área. "Já tentaram fazer de tudo naquele aterro, marinas de empresas internacionais, galpões da tal **Cidade do Samba**, tudo isso sem consultar a comunidade". (FLORIANÓPOLIS, 2011, grifo nosso).

A Superintendente do Patrimônio da União em Santa Catarina, na época, a Sra. Isolde Spíndola, expressou ser lamentável a falta de representantes do IPUF e da SUSP na audiência a respeito da ocupação do aterro Via Expressa Sul.

3.2.13 Cidade do Idoso

A Senhora Superintendente do Patrimônio da União em Santa Catarina, Isolde Spíndola, comentou a respeito dos equipamentos instalados na área do aterro, na audiência em 2011, e disse “a área de marinha pertence à União, mas quem trata e define a ocupação do solo é a Prefeitura”, mesmo sendo uma área pertencente à União. (FLORIANÓPOLIS, 2011).

A Cidade do Idoso, também é parte de programa de governo de um então candidato a prefeito de Florianópolis Senhor Dario Elias Berger, que segundo a fala da Senhora Isolde Spíndola, superintendente da SPU, naquela época, foi dado a concessão para a realização da obra, mas que não foi executada em tempo hábil. Disse ela na audiência na Câmara de Vereadores em agosto de 2011, sobre a Cidade do Idoso “A Cidade do Idoso, que seria

construída onde está o terminal de ônibus inativo, nunca saiu do papel. Tivemos todo o trabalho de fazer o projeto de cessão da área e a Prefeitura não soube usar",... (FLORIANÓPOLIS, 2011, grifo nosso).

Pelo que se constata, é que tanto a ideia de construir a Cidade do Samba, bem como a Cidade do Idoso, são partes do programa de governo do candidato à reeleição a Prefeitura de Florianópolis na época, que, o referido candidato era o Sr. Dário Elias Berger, mas os tais projetos não foram realizados.

3.2.14 Arena do Futuro

Trata-se de um projeto de transferir de uma Arena Olímpica do Rio de Janeiro para Florianópolis e instalá-la na Via Expressa Sul, ao lado do Terminal desativado do Saco dos Limões. A intenção seria de transformar a Arena do Futuro como primeira Parceria Público Privada (PPP), em operação na Capital. A iniciativa privada bancaria toda a operação de desmonte, transporte e montagem, depois assumiria a gestão da área com reserva para agendas e atividades públicas.

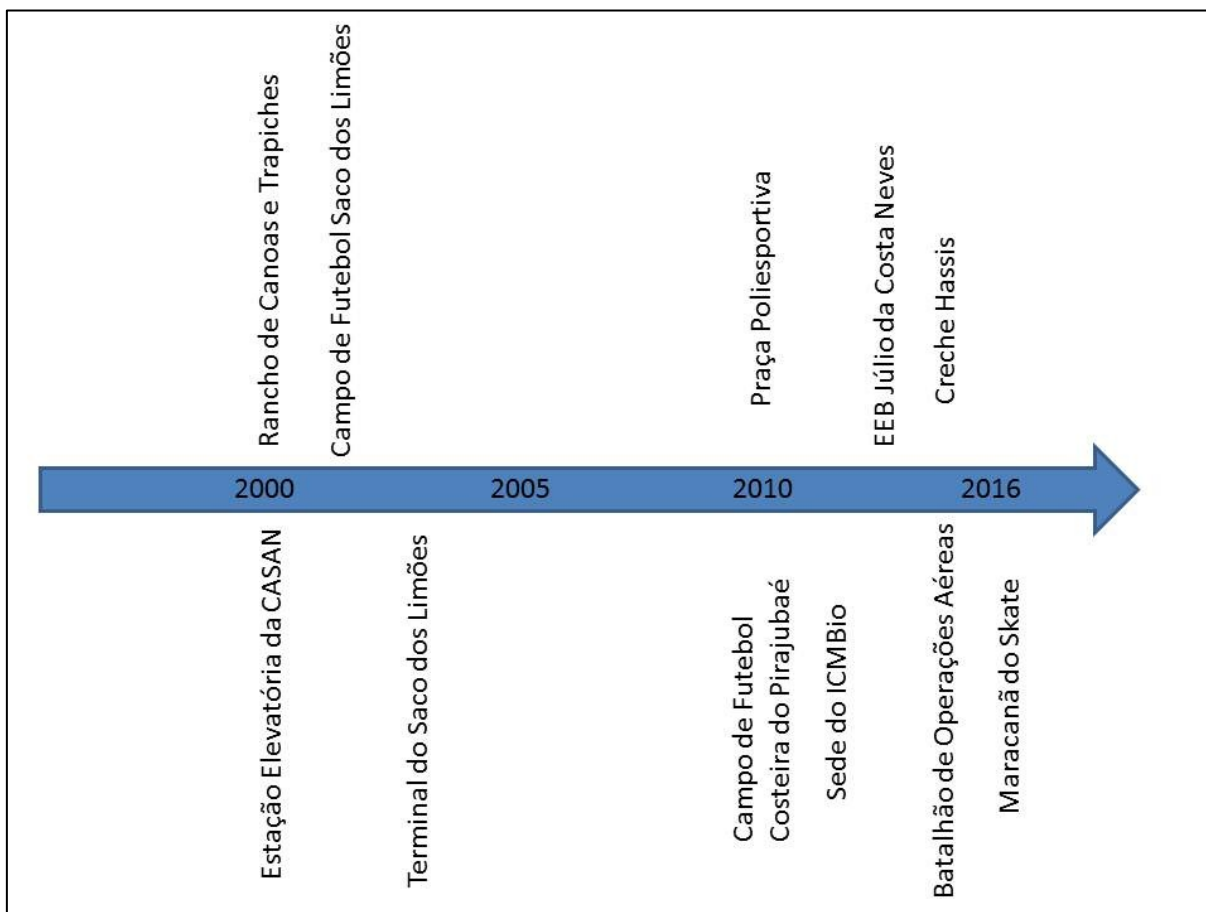
A estrutura deveria ter capacidade para até 17 mil pessoas. “O cálculo para desmontagem e transferência de toda a estrutura e transporte rodoviário à Capital catarinense será definido na semana que vem em reunião técnica” (MARTINI, 2017). Estima-se que só esta operação poderá custar em torno de R\$ 10 milhões. Que segundo uma assessoria do Prefeito não será efetivada, pois a operação de desmonte, transporte e montagem ficaria com valor maior do que o valor da Arena.

A ordem cronológica em relação à ocupação do Aterro da Via Expressa Sul foi da seguinte forma:

OBRA	ANO DE CONSTRUÇÃO
Rancho de Canoas e Trapiches	2000
Estação Elevatória da CASAN	2000
Campo de Futebol Saco dos Limões	2001
Terminal do Saco dos Limões	2003
Campo de Futebol Costeira do Pirajubaé	2010
Praça Poliesportiva	2010
Sede do ICMBio (obra embargada)	2012
EEB Júlio da Costa Neves	2014

Batalhão de Operações Aéreas - BOA	2015
Creche Hassis	2015
Maracanã do <i>Skate</i>	2016

Resultando na seguinte linha do tempo:



Cumprir informar que as áreas que seriam ocupadas com as instalações da Cidade do Idoso e Cidade do Samba (Sambódromo), fazia parte da proposta do plano de governo no ano de 2008 do então prefeito candidato à reeleição, senhor Dário Elias Berger, mas não se materializou. O Parque Viva a Ciência foi um projeto elaborado pela UFSC para ocupar duas áreas do aterro que devido a problemas burocráticos junto à municipalidade, também ainda não se concretizou e finalmente, a Arena do Futuro, idealizada em 2017 pelo então prefeito de Florianópolis Gean Loureiro, previa trazer do Rio de Janeiro um dos ginásios utilizados nas Olimpíadas de 2006 para instalar em uma área do aterro; esse Pavilhão foi denominado Arena do Futuro, mas devido aos custos, a ideia foi descartada.

4. ANALISE DOS PROJETOS PARA O ATERRO

Dos projetos que foram feitos para o acréscimo de marinha denominado Aterro da Via Expressa Sul, constata-se que não havia um planejamento para aquela área a não ser como sistema viário exclusivamente. Até porque, o projeto inicial de qual o Aterro era parte foi idealizado ainda na década de 1960 que, no entanto, só foi aprovado na década seguinte, ou seja, no Plano Diretor de 1976, onde muitas das ideias contidas no projeto inicial foram descartadas, mas a da construção do Aterro foi mantido. E só teve início sua construção em 1995, por iniciativa do governo do Estado devido ao agravamento do sistema viário para o Sul da Ilha e especialmente para o Aeroporto Internacional Hercílio Luz.

Depois de sua construção, surgiram ideias, planos e projetos para aproveitamento das áreas “ociosas” deixadas tanto para direita quanto para esquerda das vias de rolamento. Essas vias são três para cada sentido, assim distribuídas: três para o Sul da Ilha e três para o Centro da Cidade.

Para fins de abordagem das ideias, planos e projetos para ocupar as áreas “vagas” do aterro, optou-se por dividir os relatos em: aqueles que não foram executados, aqueles que ficaram no campo das ideias, dos planos e projetos e os que não tiveram êxito.

Projetos não executados:

- O primeiro projeto elaborado para o Aterro da Via Expressa Sul, de que se tem informações, foi o Projeto de urbanização do aterro idealizado pela equipe do arquiteto Felipe da Gama Coelho Lobo D’Eça, o qual previa a ocupação de áreas do Aterro da Via Expressa Sul para edificações, onde seria construído prédios, tanto residencial como comercial e de utilização mista, ou seja, acarretaria uma ocupação densa daquelas áreas deixadas entre as vias. Aqui cabe uma ressalva, pois não foi possível o acesso ao projeto do Gama D’Eça, devido o mesmo não está disponível em nenhum dos arquivos existentes na cidade. O que foi informado, é que os originais estão sob a posse de um professor, o qual foi procurado pelo pesquisador, ficando de mostrar o tal projeto, mas isso não ocorreu. As demais informações foram obtidas, basicamente, mediante pesquisas nas obras do orientador.

Cabe dizer que, como a obra do Aterro da Via Expressa Sul, não foi executada logo após a aprovação do Plano Diretor de 1976, assim o referido projeto idealizado pelo Professor Gama D’Eça se perdeu nos “labirintos” dos órgãos de planejamento, ou seja, foi engavetado depois desviado e conforme informação, encontra-se em mãos particulares. Se ressalta ainda, que não consta o tal projeto dos arquivos tanto do Estado como do Município de

Florianópolis, o que é lamentável, devido ser um documento essencial para os pesquisadores do planejamento urbano, tanto de Florianópolis como do Estado de Santa Catarina.

- O segundo projeto feito para o Aterro da Via Expressa Sul, é do IPUF. Esse projeto foi elaborado depois da obra do Aterro já concluída por uma equipe técnica do Instituto de Planejamento e Urbanização de Florianópolis (IPUF), projeto este que previa uma intervenção pretensiosa naquele espaço com o título de ‘Parque Urbano da Via Expressa Sul’ onde seria feito várias intervenções nas áreas chamadas de áreas “ociosas” e remanescentes, tais como: equipamentos esportivos, de lazer, de saúde e de educação. Para viabilizar a realização de tal projeto, previa-se que a Superintendência do Patrimônio da União – SPU/SC, desse a concessão de uso daquela área para o município, este é responsável pelo uso do solo na área urbana. O município, por sua vez, “venderia” à iniciativa privada lotes daquela área onde seriam construídos edifícios de até 25 (vinte e cinco) andares, e para viabilizar tais pretensões, constava do Plano Diretor do Distrito Sede de 1997, que para o uso do solo em áreas do Aterro, seriam reservadas “parcelas” de áreas de ACI (área comunitária/institucional) e ATR (área turística residencial), bem como marinas com restaurantes, teleféricos, museu do mar e revitalização do centro histórico do bairro da Costeira do Pirajubaé.

Tal projeto mirabolante, não foi elaborado com a participação das comunidades envolvidas, tanto que, em 2002, depois de pronto o projeto, foi apresentado para a Comunidade da Costeira, na sede da Associação dos Moradores da Costeira Pirajubaé – AMOCOP, pela equipe técnica do IPUF, que na ocasião, receberam várias críticas feitas por líderes da Comunidade. Tais críticas tinham fundamento, pois a comunidade que já havia perdido o acesso ao mar, devido à construção do aterro, percebeu que mais uma vez, mesmo dando ênfase que tais equipamentos uma vez construídos gerariam emprego e renda a comunidade (marinas, teleféricos, mirantes, etc.), constatou que, no entanto, seria feito não para a população local, mas sim para contemplar o setor turístico.

A ideia de “vender” parcelas das áreas em forma de lotes para a iniciativa privada foi copiada do projeto inicial idealizado pelo Gama D’Eça, conforme relatado na ideia do primeiro projeto para o Aterro, que previa uma ocupação densa de áreas daquele espaço, com verticalização da ocupação por edifícios tanto residencial, como comercial e de uso misto.

Tais pretensões, foram logo negadas pela Superintendência do Patrimônio da União (SPU), a quem pertence às áreas de acréscimos de marinhas, e que tão somente permite o uso desses áreas mediante cessão para os órgãos públicos e entidades sem fins lucrativos, tais como associações de moradores, entre outros, ou seja, não havia hipótese de serem vendidas ou comercializadas tais áreas, fatos que causou desmotivação nos interessados em executar tal

projeto.

Como foi relatado por uma arquiteta do IPUF, desde sua elaboração, o projeto foi apresentado a todos os chefes do executivo que estiveram à frente da administração municipal, mas que, no entanto, nenhum demonstrou interesse de por em prática tal projeto, e por isso, até a presente data, o projeto de Urbanização do Aterro da Via Expressa Sul, continua guardado nas dependências do IPUF.

- Parque Viva a Ciência,

Projeto idealizado pela Pró-Reitoria de Extensão da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) que teve seu “embrião” no Campus da UFSC, mas que precisaria de mais espaço físico para instalação de alguns equipamentos ao ar livre, tais como “gangorras, balanços, um giroscópio, uma bicicleta suspensa, uma cadeira auto-elevatória, refletores parabólicos, entre outros. Constava também a construção de um pavilhão de exposições, local para a realização de oficinas experimentais para estudantes do ensino fundamental e médio, ambiente para cursos de formação continuada para professores das redes pública e privada de ensino. Há ainda espaços para prática de esportes e lazer” (UFSC, 2010). Estes equipamentos e a construção seriam instalados em duas áreas uma junto ao Terminal de ônibus do Saco dos Limões – TISAC até próximo ao Armazém Vieira, e a outra área, defronte a esta voltada para o mar, no outro lado das pistas, denominados lote norte e lote sul, de 21.000,00 m² (vinte e um mil metros quadrados) e o outro de 29.000,00 m² (vinte e nove mil metros quadrados). O projeto do Parque Viva a Ciência que já estava nas dependências da UFSC desde 2008, mas que carecia de espaço físico para ampliação para atender a demanda crescente de alunos e professores, uma vez, que se tratava de um projeto de extensão universitária, principalmente alunos e professores de escolas públicas. Depois de muitas reuniões realizadas com órgãos da administração municipal e com a participação de alguns vereadores interessados em viabilizar a realização de tal projeto, quando tudo parecia encadeado para efetivação das ocupações daquelas áreas solicitadas do Aterro da Via Expressa Sul, que chegaram a ter a cessão de uso permitido pelo SPU/SC, mas que, por entraves burocráticos, por parte dos órgãos do município, solicitados pelos representantes da SMDU e do IPUF, tais alterações do zoneamento para edificar uma das áreas cedidas, construção de passarela exclusiva ligando a área denominada lote norte para a área denominada lote sul, área para estacionamento, entre outras exigências que causaram estranheza na equipe do Projeto Viva a Ciência, mas que mesmo assim, procuraram ajuda até mesmo do chefe do executivo, na ocasião Dário Elias Berger, que prometeu ajuda, mas que não se concretizaram.

Os entraves para a execução do Projeto Viva a Ciência, foram tantos, que motivou os

professores Nelson Canzian e a professora Débora Peres Menezes, responsáveis pelo projeto a escrever um livro para relatar todo o processo que passa desde como surgiu a ideia para implantação do Projeto, a motivação, todos os trâmites jurídicos junto a UFSC, de financiamento com as fundações e por fim, os imbróglis pelos quais o projeto ainda não se concretizou. Com o título “Parque Viva a Ciência: dificuldades para sua implantação em Florianópolis”. O que se percebe é que o projeto não teve boa receptividade junto aos responsáveis dos órgãos municipais, tanto da SMDU, quando do IPUF criando entraves burocráticos que transformaram em barreiras que atrasou o processo e conforme fala da professora Débora, mudanças na gestão da UFSC, mudando o projeto de inicialmente classificado de projeto de extensão para projetos de pesquisa.

Nota-se na fala dos autores que ouve por parte dos responsáveis de uns órgãos que ajudaram a mediar o possível, para a realização do projeto, como foi o caso da responsável pelo SPU, de um representante do legislativo municipal, um vereador que propôs a alteração do zoneamento para adequar a lei do uso do solo, para aquelas áreas para a ocupação com edificação necessária para implantação do projeto, mas que não foi feito.

Por tudo isso, o Projeto Viva a Ciência, está parado, ou melhor, encontra-se na Pró-Reitoria de Pesquisa (Propesq), em estudos.

- Outros Projetos

Cidade do Samba; Cidade do Idoso; e Arena do Futuro, não forram projetos e sim ideias que sugeriram aleatoriamente para ocupar áreas do Aterro da Via Expressa Sul. A Cidade do Samba seria a transferência do Sambódromo Nego Querido que hoje encontra-se instalado no Centro da Cidade, no Aterro da Baía Sul, que seria transferido para uma área do Aterro da Via Expressa Sul, a direita da pista saindo do túnel Antonieta de Barros, no sentido Sul da Ilha, no bairro Saco dos Limões e seria também construído galpões para abrigar as escolas de sambas. Já a Cidade do Idoso, ocuparia a área onde está o Terminal desativado do Saco dos Limões (TISAC), onde seria construído um espaço para atender as pessoas da terceira idade, com local de recreação e demais equipamentos necessários.

Tanto a Cidade do Samba, como a Cidade do Idoso, como fazia parte de propostas de programa de governo do candidato à reeleição Dario Elias Berger em 2008, ficaram somente no campo dos planos. Embora a área destinada à denominada Cidade do Idoso, chegou a ser cedida pelo SPU, mas que, no entanto, não se efetivou.

Arena do Futuro. No ano de 2017, o então chefe do executivo, Gean Marques Loureiro, anunciou na imprensa local, que traria da Cidade do Rio de Janeiro a Arena do Futuro, ou seja, um Pavilhão que foi montado em 2016, para sediar algumas modalidades de

jogos das Olimpíadas. O pavilhão, denominado Arena do Futuro seria instalado no Aterro da Via Expressa Sul, próximo ao Terminal desativado do Saco Limões (TISAC). A Arena do Futuro seria doada ao município de Florianópolis, ficando com esta, as despesas de desmontagem transporte e montagem, que segundo o prefeito, seria feito com a parceria público privado -PPP. No entanto, após avaliação dos custos de desmontagem e transportes e montagem na ordem de dez milhões, chegou-se a conclusão que as despesas eram mais caras do que se fosse construída uma no local, o que inviabilizou a sua efetivação.

Conforme o jornal Destak do Rio de Janeiro, do dia 18/03/2018, com a manchete “Quase dois anos após Rio-2016, prefeitura assina acordo para desmontar Arena do Futuro”. (DESTAK, 2018). Portanto, a ideia de trazer para o Aterro da Via Expressa Sul a chamada Arena do Futuro, como se vê, tratava-se de mais de um plano improvisado para ocupar as áreas ociosas do Aterro que, no entanto, ficou só na intenção.

Estes outros Projetos: Cidade do Samba, Cidade do Idoso e Arena do Futuro são provas cabais de que não foi feito um planejamento para aquele espaço, surgindo no decorrer do tempo improvisações, ideias que carecem de planejamento, obras anárquicas, tudo isso coadunam com o que visa o presente trabalho, no tocante ao item 3, dos objetivos específicos, qual seja, de verificar os projetos feitos para aqueles espaço, tanto pelo órgão de planejamento da prefeitura como por outros atores da sociedade.

- As iniciativas pontuais

Das obras que foram feitas no acréscimo de marinha denominado Aterro da Via Expressa Sul, algumas estavam previstas no projeto de construção, como são os Ranchos de Canoas dos pescadores e os trapiches. Como já havia ao longo da orla dos bairros do Saco dos Limões e da Costeira do Pirajubaé, alguns ranchos de canoas, e devido à obra estes foram removidos. Como estes locais são utilizados para que os pescadores e demais extrativistas guardem as canoas, redes, espinhais e outros apetrechos, depois da obra do aterro finalizado, foram reconstruídas junto à nova orla e foram feitos trapiches para que os pescadores e extrativistas acessem o mar.

Outra obra que estava prevista no projeto de construção do aterro, é a Estação Elevatório da CASAN, que consiste em uma estação onde são coletados os esgotos daquela região e por meio da dessa estação são bombeados para a estação de tratamentos no Centro da cidade próximo a cabeceira da Ponte Pedro Ivo Campos. Devido à construção do Aterro, fazia se necessário tal obra, que foi executado assim que o aterro foi finalizado.

Terminal do Saco dos Limões foi a primeira obra improvisada construída no Aterro da Via Expressa Sul, localizado no bairro Saco dos Limões, com propósito de utilização como

terminal de integração de um sistema denominado Sistema Integrado de Transporte da cidade de Florianópolis construído em 2003, que, no entanto, só foi usado para este fim por cerca de dois anos. Em 2005, foi desativado por não cumprir com a finalidade para qual foi construído, desde esta data, tem sido mais uma obra pela qual não se tem utilização correta devido a falta de planejamento, tanto do local onde foi feita a obra, bem como de sua utilização como terminal de integração com os demais terminais localizados em outros bairros da cidade.

Campos de Futebol, do Saco dos Limões e da Costeira do Pirajubaé: o Campo de Futebol localizado no bairro Saco dos Limões, assim como o Campo localizado no bairro da Costeira do Pirajubaé, ambos já existiam antes da construção do Aterro da Via Expressa Sul. O campo do Saco dos Limões ficava em uma área junto à saída do túnel Antonieta de Barros que foi utilizado como canteiro para a obra do Aterro. Mesmo com a promessa que um novo campo seria construído assim que a obra terminasse, não foi o que ocorreu, foi preciso muitas reuniões com lideranças políticas para que em 2001 o campo fosse entregue a comunidade dos Sacos dos Limões. O Campo de Futebol do bairro da Costeira do Pirajubaé, também foi fruto de reivindicações da Associação de moradores em substituição ao antigo campo existente na comunidade que tão somente foi construído em 2010. No caso, das construções dos Campos de futebol, tanto do Saco dos Limões como da Costeira do Pirajubaé, são exemplos de como as necessidades da população, sobrepõem a falta de planejamento dos entes públicos.

Praça Poliesportiva da Costeira do Pirajubaé: tendo nas proximidades do bairro da Costeira, áreas remanescentes do aterro ociosas, a Associação de bairro denominada AMOCOP, mediante seus representantes, passaram a cobrar do poder público que construísse uma praça poliesportiva para comunidade, o que só ocorreu em 2010. Em 2014, junto esta mesma praça, foi construída uma pista de skate, chamada de maracanã do skate. Também outra obra que foi pedida a administração pública, mas que somente, após vários anos de solicitações foi atendida. Como se pode ver, mais uma vez, o espaço físico ocioso, é reivindicado pela sociedade antecipando as iniciativas dos órgãos responsáveis de prover as condições para que a população desfrute de espaços livres mais que sem o mínimo de infraestrutura necessária.

Obra do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio): a obra da construção da sede do ICMBio, foi um acordo entre o Instituto e o Estado, em função da obra do Aterro da Via Expressa Sul ter suprimido cerca de 100 (cem) hectares da área da Reserva Extrativista Marinha do Pirajubaé, o que seria uma compensação ambiental. A construção da sede ficou sobre responsabilidade do Departamento Estadual de Infraestrutura

(DEIMFRA), que em 2011 inicia a obra, bem defronte construção da Escola Julio da Costa Neves. Em 2012, assim como ocorreu com a obra da Escola Julio da Costa Neves, foi embargada a construção pelos mesmos motivos, zoneamento e a falta de documentos, tais como, alvará de construção, viabilidade, entre outros.

Neste caso, o desfecho não é o mesmo, não houve força tarefa da parte do legislativo municipal, aliás, devido à mudança de zoneamento para a construção da Escola, foi também mudado o uso do solo da área da sede do ICMBio, de AVL (área verde de lazer) para ACI (área comunitário institucional), mas os demais documentos não foram facilitados como no caso da Escola, tanto que, até então, não foi retomada a construção que continua no esqueleto da base, desde o embargo.

Nota-se que neste caso, a falta de planejamento é uma constante por parte dos órgãos públicos, tanto da esfera municipal, estadual e federal. A obra da sede do ICMBio, não deveria ter problema de execução caso houvesse um planejamento para sua realização, onde os órgãos interessados pela construção faria uma consulta prévia às instâncias que seria envolvidas no processo da obra o que evitaria tais transtornos. Cabe uma pergunta: seria a primeira obra administrada pelo DEINFRA e os técnicos responsáveis não saberiam dos trâmites para aprovação e construção de uma obra? Ou houve má vontade em construir a sede do ICMBio? Estas indagações levam a pensar que ficou evidente que não só o local da obra, área do Aterro da Via Expressa Sul foi improvisada, assim como todo o processo de elaboração e realização da suposta obra que não se efetivou.

Creche Municipal Hassis: situada próximo ao Centro do bairro Costeira do Pirajubaé, numa área do Aterro foi construída pelo município. Considerada uma edificação moderna com padrão internacional de sustentabilidade, com funcionamento integral, ou seja, nos dois períodos (matutino e vespertino), com capacidade para atender 240 (duzentas e quarenta) crianças. A referida obra foi inaugurada em 2015 e possui área predial de 1.182,00 m² (mil cento e oitenta e dois metros quadrados).

Como se trata de uma obra do município, não se obteve notícias de quaisquer impedimentos nas etapas burocráticas de cessão da área pelo SPU/SC e muito menos pelos trâmites legais junto aos órgãos municipais, consulta de viabilidade, licença ambiental, tanto do município como do estado de SC da Fundação de Amparo a Tecnologia Meio Ambiente (FATMA), alvará de construção entre outros.

Assim sendo, para atender mais uma demanda da sociedade, surge mais uma obra no Aterro da Via Expressa Sul que não estava planejada para aquele espaço.

Batalhão de Operações Aéreas do Corpo de Bombeiros (BOA): em 2015, no bairro

Saco dos Limões, no Aterro da Via Expressa Sul, defronte ao Bar Armazém Vieira, foi instalado dois contêineres, um do lado do outro, com um vão no meio onde foi feita uma cobertura para servir de base de apoio para bombeiros. Também ali foi instalada uma bomba de combustível para abastecer as aeronaves (helicópteros). Anteriormente, o BOA funcionava dentro do Aeroporto Hercílio Luz e para facilitar o deslocamento dos helicópteros foi transferido para esse local.

Outra obra pontual, que pelo que se sabe, não teve nenhum problema na cessão do uso da área e demais processos necessários. Até por que, por ser uma obra do governo do Estado e até onde se sabe, a SPU/SC cedeu o uso do Aterro ao Estado e por se tratar de uma base para utilidade pública, não teve problema burocráticos para sua efetivação.

Escola Estadual Julio da Costa Neves: outra obra que foi construída no Aterro da Via Expressa Sul, sem nenhum planejamento prévio. A antiga Escola funcionava onde hoje é o Trevo da Seta, que foi demolida para a construção do elevador, por esse motivo, por alguns anos funcionou em um prédio velho, onde anteriormente estava instalado um açougue. Em 2011 começou as obras da construção da escola que em 2012, por falta de licença ambiental e demais documentos necessários para a execução da referida obra, foi embargada pela SUSP. Até mesmo o zoneamento daquela área, estava como AVL (área verde de lazer), o que impediria a área de ser edificada. No entanto, como era interessante para o Estado utilizar aquele espaço, houve uma força tarefa da parte do legislativo municipal, que em tempo recorde, aprovou a mudança do zoneamento para aquela área de AVL para ACI (área comunitária institucional), foi criada inscrição imobiliária, número necessário para conseguir viabilidade e demais documentos para continuação da obra. Em 2014, foi inaugurado o “elefante branco” que depois recebeu outras tintas, agora sim, foi pintado com as cores do Estado de Santa Catarina.

O projeto de construção da escola é um modelo padrão utilizado para os novos prédios escolares, tanto que foi necessário mudar um pouco o projeto, pois a área não comportaria a planta original, onde constava do lado direito dos prédios, um enorme estacionamento. Como o lado direito da obra estão pistas de rolamento da Via Expressa Sul, foi preciso deixar o espaço destinado ao estacionamento na área da frente da Escola. Portanto, a necessidade de tal arranjo, a referida obra vem corroborar com nossos pressupostos sobre as improvisações no uso das áreas do Aterro da Via Expressa Sul com falta de um planejamento mínimo.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa teve como objetivo geral analisar como as demandas da população e as ações do poder executivo municipal e estadual têm se antecipado ao processo de planejamento urbano da área do Aterro da Via Expressa Sul. Dentre os objetivos específicos, onde se trata de pesquisar sobre a origem do Aterro da Via Expressa Sul, constatou-se que foi concebida no final da década de 1960, quando da elaboração da proposta para o Plano Diretor, que só ficou pronta em 1971, mas que por entraves de diversas ordens, só foi aprovado em 1976. Estava previsto a construção do acréscimo de marinha chamado de Via Expressa Sul, que tinha como finalidade ser parte do sistema viário que daria acesso ao Setor Oceânico-Turístico na região da Planície do Campeche. Projeto este que quando da aprovação do Plano Diretor em 1976, acabou, do ponto de vista legal limitado somente ao Distrito Sede. A ideia de construir o Aterro permaneceu engavetada por mais de três décadas, e devido à necessidade de solucionar problemas de tráfego na cidade, especialmente para o sul da ilha e para o Aeroporto Internacional Hercílio Luz, foi retomado em 1995, quando o governo do Estado de Santa Catarina resolveu por em prática sua construção.

A construção do Aterro foi pensada tão somente como sistema viário e não levou-se em consideração os transtornos que a obra causaria as comunidades atingidas, tais como a retirada de famílias do acesso ao mar, que para muitos era tido como meio de lazer e para outras famílias constituía fonte de renda onde retirava dos frutos do mar seu sustendo ou parte dele.

Ao identificar as etapas da execução das obras realizadas e executadas no Aterro da Via Expressa Sul, nota-se que não foi pensado em aproveitar as áreas remanescentes e ociosas que ficaram tanto de um lado das vias com do outro. Sendo previstas para aquele espaço, algumas benfeitorias para facilitar a mobilidade dos pedestres, ciclistas, tais como passeios, passarelas e ciclovias. Também foi previsto a reconstrução de rancho de canoas e trapiches para os extrativistas e pescadores.

Ao verificar os projetos feitos para aquele espaço, tanto pelo órgão de planejamento da prefeitura como por outros atores da sociedade, com base no exposto, constata-se que não houve um planejamento específico para a construção, utilização e ocupação das áreas remanescentes que viria a ter, tão somente pensado como via rápida de tráfego de veículos, surgindo ao longo do tempo, devido a demandas da população, várias ocupações pontuais, tanto por parte do poder públicos e como da necessidade das comunidades próximas. Tudo isto demonstra como demandas isoladas têm se antecipado ao processo de planejamento, por

não priorização dos órgãos públicos responsáveis de planejar em gerir e administrar o espaço público de forma integrada e em conexão com a cidade. As diversas obras surgiram como respostas a demandas setoriais, mas sem conexão com o entorno, mas refletir sobre o papel que ele poderia ter no desenvolvimento urbano da cidade.

REFERÊNCIAS

ABNT – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NB 12267** – Normas para elaboração de plano diretor. Rio de Janeiro, 1992.

BATISTA, Aline, et al. Parque Viva a Ciência: um novo espaço de divulgação científica em Florianópolis. **Revista Eletrônica de Extensão**, Florianópolis, v. 8, n. 11, p. 42-50, 2011. Disponível em: <<https://periodicos.ufsc.br/index.php/extensiono/article/view/1807-0221.2011v8n11p42/19353>>. Acesso em: 20/07/2017.

BRASIL. **Lei Federal Nº 9.985 de 18 jul. 2000**. Regulamenta o artigo 225 da Constituição Federal e institui o Sistema Nacional de Unidades de Conservação e da outras providências. Disponível em: <https://uc.socioambiental.org/sites/uc.socioambiental.org/files/snuc_sistema%20nacional%20de%20unidades%20de%20conservacao.pdf>. Acesso em: 22 jun. 2018.

BRASIL. Casa Civil. **Decreto-Lei n. 3.438, de 17 jul. 1941**. Esclarece e amplia o Decreto-Lei 2.490, 16/08/1940. (Estabelece novas normas para o aforamento dos terrenos de marinha). Brasília, DF, mar 2017. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1937-1946/De13438.htm>. Acesso em: 22 jun. 2018.

DESTAK. Rio de Janeiro, 2018. Disponível em: <<http://www.destakjornal.com.br/cidades/detalhe/quase-dois-anos-apos-rio-2016-prefeitura-assina-acordo-para-desmontar-arena-do-futuro>>. Acesso em: 20 mai. 2018.

ENGEVIX ENGENHARIA S.C. LTDA. **Via Expressa Sul**. Complementação aos Estudos de Impacto Ambiental. EIA-RIMA (Contrato PJ-110/94). Nov. 1994.

FLORIANÓPOLIS. Câmara Municipal de Florianópolis. Destino correto para o aterro da Via Expressa Sul. Notícias, 30 ago. 2011. Disponível em: <<http://velho.cmf.sc.gov.br/noticias/359-destino-correto-para-o-aterro-da-via-expressa-sul>>. Acesso em: 20 jul. 2017.

FREITAS JÚNIOR, Felipe. **Análise quali-quantitativa da Carcinofauna da enseada do Saco dos Limões, baía-sul, Florianópolis, SC e os impactos decorrentes da Construção da via expressa SC-Sul**. 2008. 87 f. Dissertação (Mestrado em Ciência e Tecnologia Ambiental) – Universidade do Vale do Itajaí. Itajaí, 2008. Disponível em: <<http://www.avesmarinhas.com.br/Mestrado%20Felipe%20Freitas%20Junior.pdf>>. Acesso em: 29 mar. 2017.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

IPIUF (Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis). **Proposta de Urbanização do Aterro da Via Expressa Sul: Plano Geral**. Florianópolis. 2002.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Fundamentos de metodologia científica**. São Paulo: Atlas, 2003.

MARICATO, Ermínia. Para entender a crise urbana. **CaderNAU - Cadernos do Núcleo de Análises Urbanas**, v.8, n. 1, p. 11-22. 2015. Disponível em: <<https://www.seer.furg.br/cnau/article/view/5518/3425>>. Acesso em: 23 mai. 2017.

MARICATO, Ermínia. **O que esperar dos Planos Diretores**. 2005. Disponível em: <http://labhab.fau.usp.br/biblioteca/textos/maricato_esperarplanodiretor.pdf>. Acesso em: 23 mai. 2017.

MARICATO, Ermínia. MetrÓpole, legislação e desigualdade. **Estudos Avançados**. v. 17, n.48, 2003. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ea/v17n48/v17n48a13.pdf>>. Acesso em: 23 mai. 2017.

MARTINI, Rafael. **Transferência de arena olímpica para Florianópolis pode custar em torno de R\$10 milhões**. 2017. Disponível em: <<http://dc.clicrbs.com.br/sc/columnistas/rafael-martini/noticia/2017/05/transferencia-de-arena-olimpica-para-florianopolis-pode-custar-em-torno-de-r-10-milhoes-9794574.html>>. Acesso em: 20 jul. 2017.

OLEIAS, Valmir José. **O lazer no aterro da baía sul em Florianópolis: O abandono de um grande projeto**. 1994. 107 f. Dissertação (Mestrado em Sociologia Política) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 1994. Disponível em: <<https://repositorio.ufsc.br/handle/123456789/76059>>. Acesso em: 29 mar. 2017.

OLIVEIRA, Frederico Fonseca Galvão de e MEDEIROS, Wendson Dantas de Araújo. Bases teórico-conceituais de métodos para avaliação de impactos ambientais em EIA/RIMA. Mercator - Revista de Geografia da UFC, vol. 6, núm. 11, 2007, pp. 79-92 .

PEREIRA, Elson Manoel. Cidade, urbanismo e mobilidade urbana. **Geosul**. Florianópolis, v. 29, esp., p. 73-92, jul./dez. 2014. Disponível em: <<https://periodicos.ufsc.br/index.php/geosul/article/view/38084/29062>>. Acesso em: 29 mar. 2017.

PEREIRA, Elson Manoel. Qual planejamento urbano no contexto da sociedade da incerteza? Florianópolis e seus planos diretores. **Geosul**. Florianópolis, v. 25, n. 49, p 103-121, jan./jun. 2010. Disponível em: <<https://periodicos.ufsc.br/index.php/geosul/article/view/2177-5230.2010v25n49p103/14060>>. Acesso em: 29 mar. 2017.

PEREIRA, Elson Manoel. **Gestão do espaço urbano: um estudo de caso das áreas central e continental da cidade de Florianópolis**. 1992. 176 f. Dissertação (Mestrado em Administração) – Centro Sócio-Econômico, Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 1992.

PEZZUTO, Paulo Ricardo; ECHTERNACHT, Ana Margarida. Avaliação de impactos da construção da Via Expressa SC-Sul sobre o berbigão Anomalocardia brasiliana (Gmelin, 1791) (Molusca: Pelecypoda) na Reserva Extrativista Marinha do Pirajubaé (Florianópolis, SC – Brasil). **Atlântica**, Rio Grande Grande, v. 21, p. 105-119, 1999. Disponível em: <http://gcp.acad.univali.br/download/publicacoes/1999/anomalocardia_impact_assessment_1999.pdf>. Acesso em: 02 abr. 2017.

PROCHNOW, Acad. Ronan Max; SANTO, Mariane Alves Dal; AMEY, Robert. A expansão das cidades sobre a Zona Costeira: Estudo de Caso de Florianópolis, BR, e Boston, USA. **GeoLab**: Laboratório de Geoprocessamento da FAED/UDESC. Florianópolis, 2009. Disponível em: <http://www.geolab.faed.udesc.br/publicacoes/Artigos_Egal/Prochnow_Egal.pdf>. Acesso em: 30 mar. 2017.

RESGALLA JR., Charid. Estudo de impacto ambiental sobre a comunidade do zooplâncton na enseada do Saco dos Limões, baía sul da ilha de Santa Catarina, Brasil. **Atlântica**, Rio Grande, v. 23, p. 5-16, 2001. Disponível em: <https://www.researchgate.net/profile/Charrid_Resgalla/publication/266566189>. Acesso em: 30 mar. 2017.

ROCHA, Geisa Silveira da. Florianópolis e seus dois primeiros Planos Diretores: entre discurso e realizações. In: Seminário Nacional de Planejamento e Desenvolvimento (Segundo), set. 2014, Florianópolis, SC. **Anais**. Florianópolis: UDESC, 2014.

SANTIAGO, Emerson. **Planejamento Urbano**. 2013. Disponível em: <<https://www.infoescola.com/arquitetura/planejamento-urbano/>>. Acesso em: 22 jun. 2018.

SANTOS, Paulo César dos. **Espaço e Memória: o Aterro da Baía Sul e o desencontro marítimo de Florianópolis**. 1997. 114 f. Dissertação (Mestrado em História) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 1997. Disponível em: <<https://repositorio.ufsc.br/xmlui/handle/123456789/77327>>. Acesso em: 29 mar. 2017.

SILVA, Edna Lúcia da; MENEZES, Estera Muszkat. **Metodologia da pesquisa e elaboração de dissertação**. Florianópolis: UFSC, 2005. 138p. Disponível em: <http://tccbiblio.paginas.ufsc.br/files/2010/09/024_Metodologia_de_pesquisa_e_elaboracao_de_teses_e_dissertacoes1.pdf>. Acesso em: 30 mai. 2017.

SPÍNOLA, Juliana Lima; TEIXEIRA, Cristina Frutuoso; ANDRIGUETTO FILHO, José Milton. Desafios à cogestão: os impactos da Via Expressa Sul sobre o extrativismo na RESEX Marinha do Pirajubaé. **Desenvolvimento e Meio Ambiente**, v. 32, p. 139-150, dez. 2014. Disponível em: <<http://revistas.ufpr.br/made/article/view/35694/24012>>. Acesso em: 30 mai. 2017.

TRINDADE, Clarice da Costa. **Limites e possibilidades de uma gestão democrática do ambiente urbano - o caso do aterro do Saco dos Limões Florianópolis - SC**. 2000. 151 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Ambiental) – Departamento de Engenharia Sanitária e Ambiental, Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2000. Disponível em: <<https://repositorio.ufsc.br/xmlui/handle/123456789/79314>>. Acesso em: 30 mai. 2017.

UFSC. UFSC recebe autorização para uso de duas áreas no aterro da Baía Sul e implantação do Parque Viva a Ciência. Florianópolis, fev. 2010. Disponível em: <<http://noticias.ufsc.br/2010/02/ufsc-recebe-autorizacao-para-uso-de-duas-areas-no-aterro-da-baia-sul-e-implantacao-do-parque-viva-a-ciencia/>>. Acesso em: 25 jul. 2017.

VAZ, Murad Jorge Mussi; PEREIRA, Elson Manoel. O “espaço geográfico” e o “espaço social” Florianópolis - SC. **Revista Geográfica de América Central**. V. 2, n. 47, esp., p. 1-18, 2º sem. 2011. Disponível em:

<<http://www.revistas.una.ac.cr/index.php/geografica/article/view/2536/2425>>. Acesso em: 29 mar. 2017.

ANEXOS

Anexo A - Notícias da Via Expressa Sul Boletim Informativo da Via Expressa Sul nº. 01
Abril.96

NOTÍCIAS DA VIA EXPRESSA SUL
Boletim Informativo da Via Expressa Sul
nº 01 Abril.96

Sua obra

Identizada há mais de 20 anos, a Via Expressa Sul, um sonho de todos os florianopolitanos, começou a se tornar realidade quando, em junho/95, o Governo do Estado através do DER/NSC/SUL deu início a construção das obras.

Este empreendimento é importante para a ligação do continente e o centro da cidade, ao sul da ilha e ao Aeroporto Internacional Hercílio Luz.

Para a construção do trecho com 6,100 m de extensão da via, entre a Av. Gustavo Richard e a Costeira do Pinjubaú, o Governo do Estado contratou o Consórcio CBPO-CNO.

As características do projeto são:

- 2 pistas com 3 faixas de rolamento cada;
- 2 túneis, paralelos entre a Praia e o Saco dos Limões;
- 6 viadutos, sendo 4 de acesso aos túneis e 2 na ligação com a rua Dep. Antonio Edu Vieira (UFSC);
- 6.232.000m³ de aterro hidráulico ao longo da Baía Sul, do Saco dos Limões até a Costeira do Pinjubaú;
- drenagem, sinalização e urbanização ao longo de toda a via expressa.

EDITORIAL

Prezado Amigo,

É com satisfação que dirijo-me a você, pela primeira vez, quando damos início ao nosso Boletim Informativo. Neste primeiro número, além das diversas informações, há dois fatos a serem ressaltados: o primeiro, é a visita do Sr. Governador as obras, acompanhado do Sr. Secretário de Obras, Sr. Prefeito Municipal, Diretor do DER, na qual mesmo se mostrou satisfeito com o ritmo e qualidade dos serviços enfatizando, mais uma vez, a nossa VIA EXPRESSA SUL como prioridade de governo garantindo os recursos para sua inauguração em junho/96.

O segundo fato, a se concretizar, neste mês de maio, será inauguração do nosso Centro de Informações. Venha conhecê-lo.

A sua criação e manutenção é para você, cidadão, florianopolitano, vizinho, contribuinte, enfim, de todos nós!

Paulo Borges Fortes
Engenheiro
Gerente de Contratos

Os benefícios

Melhoria na qualidade de vida:

- Valorização da paisagem urbana;
- construção de áreas de lazer;
- melhorias no sistema de drenagem;
- ausência de congestionamento;
- redução da poluição sonora e do ar.

Economia:

- redução no tempo de viagem;
- menor consumo de combustível;
- maior tempo para o lazer ou trabalho.

Valorização do turismo do sul da ilha:

- facilidade de acesso;
- valorização imobiliária.

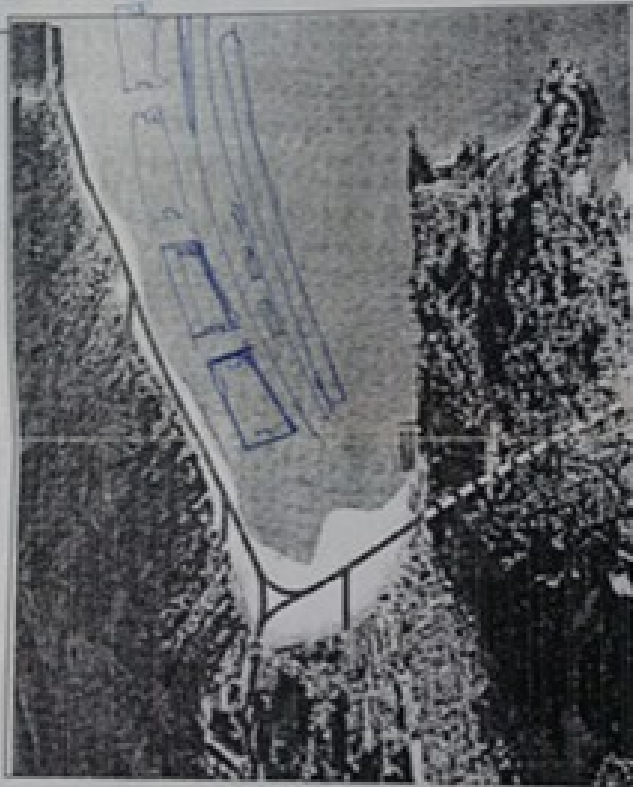
Facilidade de acesso ao Aeroporto.

Geração de empregos na região sul.

Prazo da obra

O prazo de construção previsto é de 36 meses, prevendo-se o final da obra para o primeiro semestre de 1998. Todos os viadutos deverão ser construídos em 14 meses. Os túneis em 18 meses, sendo 12 para escavação e 6 para os acabamentos. Para a conclusão do trecho em aterro hidráulico serão necessários 24 meses.

O traçado da Via Expressa Sul



Portas Abertas

O Conselho CBPO-CMO, sempre em maior nº, o Centro de Informaçoes localizando no centro de obra no lado do 1º visitado construído. Seu horário de atendimento será das 8:00 às 18:00 horas, de 2ª a 6ª feira.

O Centro de Informaçoes está de portas abertas para receber reivindicações, sugestões, reclamações, esclarecer dúvidas através de profissionais treinados e uma série de apresentações sobre a obra. Crie-se assim, melhores condições para o relacionamento entre a obra e a comunidade. Contribua, venha conhecer a obra!

Atual de contas, dia é via.

PRINCIPAIS QUANTIDADES

TÉVEIS - (7,7km)
 Rocha a escavar - 160.000m³
 Explosivos a utilizar - 240t
 Revestimento em concreto - 21.600m²

AFERRO HIDRÁULICO
 Área a dragar - 6.212.000m²
 Área aterrada - 1.200.000m²

VIADUTOS - 488,5m
 Formas para concreto - 18.500m²
 Armadura de ferro - 530t
 Concreto - 5.100m³

TRECHO EM SI PERFECHE - 5,13km 4.500 sobre o terreno hidrográfico

Água em argila - 396.000m³
 Provisão de água - 20.500t
 Obras de canal e bacias - 4.500m

Tradição e experiência

A CBPO (Companhia Brasileira de Projetos e Obras), fundada em 1931, pelo engenheiro Oscar Américo, tem em seu currículo obras de grande porte executadas no Brasil e no exterior. Empresa da Organização Osobrevchi desde 1980, participou da construção da mais sofisticada de todas, da rodovia dos Imigrantes, do metrô de São Paulo e do Rio de Janeiro, da Linha Vermelha, do túnel Ayrton Senna, do sambódromo do Rio de Janeiro, entre outras.

Hoje, a CBPO, está em Santa Catarina, na cidade de Florianópolis, construído mais uma obra de grande porte, a Via Expressa Sul.

Este Empreendimento traz uma profunda modernização para o desenvolvimento rodoviário da cidade.

Este Empreendimento traz uma profunda modernização para o desenvolvimento rodoviário da cidade.

Atendimento

Informações sobre a obra procure o Centro de Informaçoes

Av. Getúlio Vargas, 100 - Centro de Informaçoes

De 2ª a 6ª feira

Horário das 8 às 18 horas

Telefones: 234-6325

Expediente:

Sócio da Via Expressa Sul
 Conselho CBPO-CMO

Gerente de Contrato:
 Paulo Borges Fortes
 Coordenação:
 Regina Blumencour
 Edição:
 Izete Ramos e Andrea Benini

Diagramação:
 Paralela Propaganda Ltda.
 Distribuição Grátis

Via Expressa Sul

Boletim Informativo da Via Expressa Sul

Nº 2 - AGOSTO/96

COMO ESTÁ SUA OBRA



As obras da Via Expressa Sul estão "de vento em popa". Os trabalhos de acesso aos túneis no Saco dos Lameiros já estão quase prontos, só faltando os acabamentos. Na Praia, encamam-se os eixos de trabalho e a conclusão de escavação dos dois túneis em abril de 1997.

O aterra hidráulico que está sendo executado na segunda quarentena de agosto será concluído em 12 meses, devendo estar pronto em julho de 1997.

Os trabalhos nos túneis estão em ritmo acelerado e, no início de setembro, os dois estarão sendo escavados totalmente em rocha. O cronograma da obra prevê que um deles esteja desentibado em dezembro. Na Praia, no final deste ano e a conclusão de escavação dos dois túneis em abril de 1997.

Editorial

Progresso para a Ilha de Santa Catarina

A obra da Via Expressa Sul em Santa Catarina, com suas expressões e melhorias, está sendo feita para melhorar a qualidade de vida para os cariocas, em especial, e para contribuir com o desenvolvimento econômico e social do Estado. A Via Expressa Sul sempre teve como objetivo principal proporcionar aos cariocas um melhor padrão de vida, através de obras que melhorem a infraestrutura urbana e social. Hoje, graças ao trabalho desenvolvido pela Via Expressa Sul, os cariocas já estão usufruindo de um melhor padrão de vida, através de obras que melhoraram a infraestrutura urbana e social.

A Via Expressa Sul tem como missão proporcionar aos cariocas um melhor padrão de vida, através de obras que melhoraram a infraestrutura urbana e social. Hoje, graças ao trabalho desenvolvido pela Via Expressa Sul, os cariocas já estão usufruindo de um melhor padrão de vida, através de obras que melhoraram a infraestrutura urbana e social.

O progresso das obras da Via Expressa Sul em Santa Catarina, com suas expressões e melhorias, está sendo feita para melhorar a qualidade de vida para os cariocas, em especial, e para contribuir com o desenvolvimento econômico e social do Estado. A Via Expressa Sul sempre teve como objetivo principal proporcionar aos cariocas um melhor padrão de vida, através de obras que melhoraram a infraestrutura urbana e social.

João Augusto Hilla
Via Expressa Sul
Departamento de Engenharia e Serviços
da Engenharia e Serviços de Santa Catarina

Via Expressa Sul

O CENTRO DE INFORMAÇÕES

ESPAÇO ABERTO PARA A COMUNICAÇÃO

Sem dúvidas, o Centro de Informações foi aproveitado pela comunidade.

Nas quase quatro meses de funcionamento, o Centro foi visitado por cerca de 20 pessoas por dia.

Curiosamente, la vrazo, a obra não é a razão da visita, e sim uma busca de apoio junto aos órgãos de serviço público como a CELESC e a CASAN.

Mas a maior parte estava mesmo interessada em conhecer e se informar sobre a obra. Para esses, o Centro de Informações ofereceu quadros ilustrativos, um vídeo sobre a Via Expressa e todos os esclarecimentos solicitados.

Também foram formados grupos que visitaram a obra. Nessas ocasiões, um técnico da uma palestra e acompanha o grupo até as frentes de serviço.



Se você quer conhecer a obra, procure-nos para marcar sua visita. Afinal, a obra também é sua.

TÚNEIS

O EQUIPAMENTO QUE ACELERA OS TÚNEIS

O Jumbo, de propriedade do Consórcio CBO-CNO, é uma máquina moderna e de alta produtividade em escavação subterrânea de rocha.

Passa quatro braços hidráulicos, sendo três com perfuradores de rocha e um com uma plataforma de trabalho montada sobre uma carreta.

As perfuradoras podem fazer furos de até 10 cm de diâmetro, onde é colocado o material explosivo que detonará a rocha.

O uso deste equipamento, na Via Expressa Sul, permitirá a escavação de três por dia em cada túnel.

ATERRO HIDRÁULICO

NOVA ETAPA QUE SE INICIA

O aterro hidráulico, aterro da Baía Sul, e torres especiais for- necessário para implan- transportada, por até 4 mando a praça por tação das pistas da Via Km, através de uma tu- onde passarão as pis- Expressa Sul, está se ini- bulação de 80 cm de di- tas. cando em agosto. Paralelamente a

O serviço é feito por aterro ao longo da Con- draga que bombeia e teira. construção do aterro, serão feitos novos ca- nalis de drenagem e o

A areia é depositada nas margens e espalha- prolongamento dos do do mar até a região das em curvado por tra- existentes.

Na Via Expressa, a areia será retirada da área próxima as pedras das Tipiranga, a mesma que foi utilizada para o

A CONSTRUTORA

PARCERIA PARA O DESENVOLVIMENTO

O Consórcio CBPO- e iniciou sua atuação inter- nacional em 1977, no Chile e no Peru. Hoje, além des- pressas CBPO (Cia. Brasile- lera de Projetos e Obras), líder do Consórcio e pela ANPOLD (Africa do Sul, Boli- viana, Colômbia, Costa Rica, Equador, Venezuela, Mo- zambique e nos Estados Unidos, onde é responsável por contratos na Flórida, Washington e na Califórnia.

Des empreendimentos que participo, destacam- se: a Ponte Colombo Salles

CURIOSIDADES

Você Sabia...

- Que 99 pessoas já visitaram o Centro de Informações para obterem notícias sobre a obra?
- Que no Orlão, 95% das funcionários são estrangeiros?
- Que os trabalhos de pesca do Saco dos Lanches e Cantaleira do Pôrto são sendo transferidos para outro local, com melhor infraestrutura?
- Que o Conselho de Territórios do Município de Praia, está em um momento de transição, com o Conselho de Administração sendo formado por representantes de todos os territórios?
- Que o Conselho de Administração do SCSUL, realizou um trabalho de normalização pela ABNT (Associação Brasileira de Normas Técnicas) para estabelecer os limites máximos permitidos de vibrações no solo ocasionado pelas vibrações?
- Que todos os funcionários são monitorados por equipamentos especiais (transpiração), que medem vibrações, abso- rivando a temperatura das edificações ao longo das obras?

Expediente:
Índias da Via Expressa Sul
 Consórcio CBPO-CNO
 Gerente de Construção: Paulo Sérgio Fortes
 Coordenador: Regina Bibancour
 Edição:
 Joana Moura, Ione Ramona e Andréa Benes
 Diagramação:
 Patrícia Propaganda Distribuição Gráfica
Aprendizado
 Informações sobre o desenvolvimento:
 Centro de Informações:
 Avenida Paulo Ribicoff, 1000
 13.060-900 - São Carlos, SP
 Tel: (19) 333-1111
 Tel: (19) 333-1111

DRAGA HOLANDESA

A draga que chegou em Florianópolis no início de junho em 1986.

Ela e seus equipamentos auxiliares vieram de Rotterdam, na Holanda, em dois navios especiais, o Comstock III e o Caralla I.

Essa draga, de alta produtividade, totalmente computadorizada, tem potência instalada de 6.600 hp e a Via Expressa Sul poderá alcançar produções de até 800.000m³ de areia dragada por mês.

