



ZERO

CURSO DE JORNALISMO DA UFSC - FLORIANÓPOLIS, NOVEMBRO DE 2014 - ANO XXXIII, NÚMERO 7

EM OBRAS

(atrasadas)

São poucas as que estão com os trabalhos em dia na UFSC e em todas as regiões de Florianópolis: há atrasos, incompetência das empresas licitadas e conflito entre comunidade e autoridades

Obras, atrasos, transtornos: o de sempre e mais um pouco

Chegou novembro, e com o mês, mais uma edição temática do *Zero*, desta vez, com as obras por Florianópolis. Aliás, é a última edição temática do ano, pois ao mesmo tempo em que fechamos a edição de novembro, a de dezembro já veio sendo projetada.

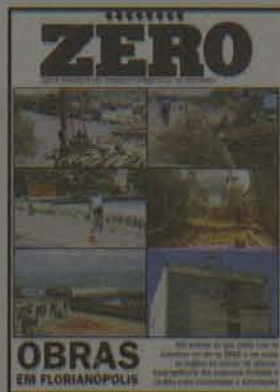
O que vem ao caso agora é que nossa reduzida equipe do semestre 2014.2 foi para o Norte da Ilha, para o Sul da Ilha, para o Leste da Ilha, para o Centro e para o Continente, mapeando obras importantes de infraestrutura e habitação, como é o caso dos conflitos na Ponta do Leal, que você pode conferir na página 11. Neste mapeamento, apuramos o andamento das obras da SC-403, do novo acesso ao Sul da Ilha e ao Aeroporto e no Mercado Público, e

claro, se falamos de obras, falamos da infame para alguns e querida para outros Ponte Hercílio Luz. E também vimos o que está aqui do nosso lado, com várias das principais obras em andamento na UFSC: CCB, CCE, CDS, CFH, CTC e a Avenida Deputado Antônio Edu Vieira. O que falta, como está, para quando é previsto, são questões que buscam ser respondidas em todas as matérias desta edição, e não poderia ser diferente, claro.

Como nas edições de setembro e outubro, identificamos alguns problemas em relação aos temas apurados. Caímos na burocracia que ronda o sistema de saúde e a gestão da cultura, e a característica principal da vez é o atraso, geralmente causado pela incompetência das empresas privadas vencedoras de licitações para

cumprir os cronogramas das obras. São poucos os trabalhos que estão realmente dentro dos prazos, alguns ainda nem começaram, e outros, estão paralisados. E paramos na burocracia de novo, agora para poder consultar documentos que, aliás, são públicos.

E você merece uma explicação se pegou o seu jornal agora, está folheando e acha que está um pouco mais fininho do que deveria. Em novembro, trabalhamos com 12 páginas, porque lá na edição de setembro, excedemos o número de páginas (foram 20, em vez do padrão do *Zero*, que é 16), e assim, tivemos quatro páginas a menos para as edições subsequentes. Mas não por isso o número 7 do ano XXXIII tem qualidade inferior não. Para ter certeza, é só começar a leitura do penúltimo *Zero* de 2014.



Entre uma melhor estética para convidar você a ler a terceira edição do semestre e uma abordagem com amostra das condições das obras das quais tratamos com fotos de cimento, terra e ferro, nós acabamos optando pelo que está na capa.



OMBUDSMAN

NILSON LAGE

As agruras da cultura

Graduado em Letras, mestre em Comunicação e doutor em Linguística (todas as formações pela Universidade Federal do Rio de Janeiro), Nilson Lage é jornalista, teórico, ex-professor da UFSC e UFRJ e autor de diversos livros, como *Ideologia e Técnica da Notícia, Linguagem Jornalística e Teoria e Técnica do Texto Jornalístico*.

Ao se abrir para problemáticas abrangentes, como essa da cultura (ou da saúde, da educação, da tecnologia etc.), o jornal-laboratório da UFSC mostra um caminho virtuoso para a formação profissional: a possibilidade de dar de cara com a complexidade das questões reais, que escapa ao senso comum e não costuma frequentar a mídia. A conversa mostrada em página dupla – levando para o impresso algo que se faz na TV, geralmente de maneira tumultuada – é uma dessas inovações que deve ser explorada e leva jeito de dar certo na atividade profissional.

Dá para perceber, lendo o jornal todo, que o primeiro problema com a gestão do investimento em cultura é que ela é quase tudo – da culinária ao desenho das cadeiras, da renda de bilro aos jogos eletrônicos, de Hollywood ao design de madeiras. Como os recursos (não só financeiros) são finitos, haverá sempre mais descontentes do que contemplados.

Certa vez, a falecida Embrafilme enviou à TV Educativa, onde eu trabalhava, uma série de curtas-metragens de exibição inviável, por motivos técnicos ou éticos. Sendo coisa de governo, saiu uma reunião: “Não cabe ao Estado avaliar o trabalho de artistas”, justificou o representante da Embrafilme, após horas de discussão kafkiana, porque estávamos em plena ditadura. E foi então que o filósofo Emmanuel Carneiro Leão, discípulo de Heidegger e presidente da fundação que mantinha a emissora,

considerou gravemente:

– Quer dizer que vocês financiam qualquer merda?

Esse é o segundo problema: se o Estado toma por critério a audiência, escolheu a mediocridades; se contempla a erudição, é elitista. Se rejeita uma proposta, é censura; se apoia, alguém (e haverá sempre um prejudicado) gritará que o julgamento é ideológico e o dinheiro público está sendo mal usado.

O terceiro problema pode ser mais difícil de notar por um jovem, mas fala aos de meia idade e berra aos mais velhos: tínhamos, no Brasil, uma cultura original, diversificada, cheia de ritmos e cores próprias. Hoje, há uma cultura só, dominante, no mundo, e tudo que se faça diferente é alternativo. Da bossa-nova para cá, esquecida a arquitetura que desenhou Brasília e o cinema que buscava uma linguagem própria, a grande guerra é por um espacinho no mapa-mundi.

E, diante das dificuldades óbvias de atuação do Estado, da suspeita inevitável de corrupção, não se pense que ao remédio é deixar tudo por conta da livre concorrência. Como advertiu o Papa Pio XI, já em 1931, na encíclica *Quadragesimo Anno*, ela conduz ao monopólio ou oligopólio privado, truste ou cartel.

Esse é o pior dos mundos, sabemos disso. Pois não é a mídia também cultura?

Nilson Lage é jornalista, teórico da área, ex-professor da UFSC e UFRJ.

ERRATA

Diferente do que está na capa e no expediente, a última edição, obviamente, era do mês de outubro.



PARTICIPE!
Mande críticas, sugestões e comentários para:

E-mail - zeroufsc@gmail.com
Telefone - (48) 3721-4833
Facebook - /jornalzero
Twitter - @zeroufsc
Cartas - Departamento de Jornalismo - Centro de Comunicação e Expressão, UFSC, Trindade, Florianópolis (SC) - CEP: 88040-900

ZERO

JORNAL LABORATÓRIO ZERO Ano XXXIII - Nº 7 - Novembro de 2014 **REPORTAGEM** Aline Takaschima, Ana Domingues, Ayla Nardelli, Carlos Estrella, Daniel García, Guilherme Longo, Guilherme Porcher, Luíze Ribas, Priscila dos Anjos, Renata Bassani, Ricardo Florêncio, Tamires Kleinkauf, Thales Camargo **FOTOGRAFIA** Ana Domingues, Ayla Nardelli, Carlos Estrella, Daniel García, Dayane Ros, Guilhermê Longo, Luíze Ribas, Renata Bassani, Ricardo Florêncio, Tamires Kleinkauf **EDIÇÃO** Aline Takaschima, Ana Domingues, Ayla Nardelli, Caio Spechoto, Carlos Estrella, Gabriel Shiozawa, Guilherme Longo, Guilherme Porcher, João Vitor Roberge, Luíze Ribas, Priscila dos Anjos, Renata Bassani, Ricardo Florêncio, Tamires Kleinkauf, Thales Camargo **DIAGRAMAÇÃO** Ana Domingues, Ayla Nardelli, Dayane Ros, João Vitor Roberge, Luíze Ribas, Priscila dos Anjos, Tamires Kleinkauf **INFOGRAFIA** Guilherme Porcher **CAPA** Julia Ferrari **PROFESSOR-RESPONSÁVEL** Marcelo Barcelos MTb/SP 25041 **MONITORIA** Caio Spechoto, Gabriel Shiozawa **IMPRESSÃO** Gráfica Graf Norte **TIRAGEM** 5 mil exemplares **DISTRIBUIÇÃO** Nacional **FECHAMENTO** 12 de novembro

Melhor Jornal Laboratório - I Prêmio Foca Sindicato dos Jornalistas de SC 2000

3º melhor Jornal-Laboratório do Brasil EXPOCOM 1994

Melhor Peça Gráfica Set Universitário / PUC-RS 1988, 1989, 1990, 1991, 1992 e 1998



Ciclovía na Rua Osni Ortiga, na Lagoa da Conceição, deveria estar pronta em julho, mas o prazo foi prorrogado por seis meses e as obras vão continuar durante temporada de verão

Obras de ciclovias não são integradas

Ciclistas reclamam da falta de um sistema ciclovário que interligue os bairros da capital

O problema não é só a falta de ciclovias em Florianópolis. Mesmo as que existem não são interligadas. A maioria delas são ciclovias de passeio, que ligam o nada à terra do nunca”.

A reclamação do ciclista Júlio Fernandes, voluntário e criador da rede de ciclistas BikeAnjo em Florianópolis, é a mesma de muitos outros que utilizam a bicicleta como transporte na capital. Mesmo com 43,4 km de ciclovias e ciclofaixas na cidade, os ciclistas ainda disputam espaço com outros veículos na maioria das ruas, inclusive nos trechos em que não há conexão entre uma ciclovía e outra. “Elas desembocam num viaduto, num entroncamento, numa rua ou num elevado, e aí simplesmente terminam. Essas construções não são pensadas para quem utiliza a bicicleta”, explica Júlio.

O ciclista Fábio Almeida enfrenta uma situação assim diariamente. Ele pega a ciclovía da Beira Mar na frente do Terminal da Trindade e segue até o Iguatemi, onde a ciclovía termina. De lá ele tem que atravessar o bairro Santa Mônica até o Itacorubi. “É um horror. O resto da Av. Madre Benvenuta é muito perigoso e o pessoal não vai devagar”, ressalta.

A falta de um sistema ciclovário que integre os bairros da capital e ligue os trechos de ciclovía já existentes estão entre as maiores reclamações dos ciclistas. As obras que estão em construção ou previstas pela Secretaria de Obras de Florianópolis são de pequenos trechos (entre 2km e 3km) e fazem parte de uma obra maior, que é a revitalização das ruas. Ainda estão em processo de licitação as próximas obras previstas pela Secretaria nos bairros Santo Antônio de Lisboa (2,3 km na Rua Padre Rohr) e no Estreito (2,7 km na Avenida Ivo Silveira). A obra na Rua Jorge Lacerda (Costeira) já está em execução, em fase de drenagem, e prevê 3,4 km

de ciclovía.

Já a região do entorno da Universidade Federal, uma das áreas mais críticas, continua deixando muitos ciclistas preocupados. Em 2013, a morte de uma estudante de oceanografia atropelada por um ônibus quando passava de bicicleta pela rótula de entrada do campus foi destaque na imprensa e mobilizou os ciclistas para a falta de estrutura no local. Em julho do ano passado, a Administração Central da Universidade levou

à prefeitura um projeto de uma rede ciclovária que interligaria todos os centros de ensino e os bairros no entorno (Trindade, Carvoeira, Serrinha, Córrego Grande, Pantanal, Santa Mônica e Itacorubi). O plano ainda não foi implantado e parece estar distante de ser visto em execução. A única rua próxima da UFSC com uma perspectiva mais próxima de ter ciclovía é a Deputado Antônio Edu Vieira, com um projeto de duplicação que inclui espaço dedicado aos ciclistas ao longo de 2,7 km. Segundo a assessoria da Secretaria de Obras, a execução do projeto está agora em processo de desapropriação e aguardando oficialização da cessão do terreno da UFSC. O custo total da obra da duplicação é de \$ 15 milhões, e o orçamento da ciclovía é de aproximadamente 3% do total.

Lagoa da Conceição

Depois de anos de reivindicação dos moradores, os trabalhos de construção de uma ciclovía na Rua Osni Ortiga, na Lagoa da Conceição, estão em andamento, mas não sem atrasos. As obras começaram em julho do ano passado e deveriam estar prontas em julho deste ano, mas o prazo

foi adiado. Segundo a Secretaria de Obras, a primeira etapa sofreu atraso por conta de licenciamento ambiental e problemas com a greve dos bancos. Depois de retomada a construção, o engenheiro civil da empreiteira Pavicon, Pablo Zimer, afirmou que a empresa está trabalhando para entregar a obra o mais rápido possível, mas existe a dificuldade com a temporada de verão, que torna os trabalhos mais lentos. A empresa trabalha com um prazo aproximado de seis meses

“A maioria delas são ciclovias de passeio, que ligam o nada à terra do nunca”

para entrega da obra, que prevê ciclovía de 1,9 km até o trevo do Porto da Lagoa.

“É ridícula”, diz o presidente da Associação de Moradores da Lagoa, Alesio dos Passos, se referindo à extensão da ciclovía. Segundo ele, a obra é importante e a comunidade tem lutado por ela, mas se trata apenas de um pequeno trecho, como na maior parte de Florianópolis, e não de um sistema interligado. “A gente não gosta que as ciclovias tenham um fim, então nós também estamos discutindo um projeto que ligue outras ruas, para que isso tenha uma continuação”, diz. Alesio acredita que falta iniciativa e uma visão mais humanizada e criativa por parte dos governantes, que ainda são muito conservadores. Mas também observa que falta essa visão por parte dos próprios movimentos populares. “A comunidade não tem uma visão global de

que a gente precisa de ciclovias, embora tenha uma dificuldade enorme de andar de bicicleta quando precisa. Ela não faz essa pressão no governo, e quando faz é somente pelo pontual, como é o caso da obra na Rua Osni Ortiga”, exemplifica.

Júlio Fernandes, que já participou da Bicicletada e de outros vários movimentos de ciclistas, concorda que há certa anuência e conformismo da população, mas afirma que existe sim reivindicação e muito interesse das pessoas em pedalar com segurança. “A gente vai em reuniões do IPUF (Instituto de Planejamento Urbano), mas já cansamos de dialogar com o governo, que só enrola”. Atualmente ele e os amigos consideram mais produtivo ensinar as pessoas a pedalar e se portar nas ruas, fazer palestras com os motoristas, nas escolas e nas empresas de ônibus. “É mais eficiente do que esperar dos governantes”, destaca. Como voluntário na rede Bike Anjo, Júlio esclarece que, com prudência e um pouco de experiência, é possível pedalar com segurança no trânsito. “A maioria das pessoas não se sente segura, mas de um tempo pra cá isso mudou. O número de ciclistas nas ruas aumentou muito e as

pessoas começaram a se sentir mais corajosas”, enaltece.

Sergio Zampieri, de 56 anos, que pedala e faz corridas regularmente em Florianópolis, vê os projetos de construção de ciclovias de maneira um pouco mais positiva. “A cidade está legal porque está com a iniciativa de começar a fazer as primeiras ciclovias e ciclofaixas, mas eu vejo que em uma cidade histórica é difícil de conciliar a bicicleta com as ruas estreitas”, diagnostica. Sergio, que já visitou mais de 15 países, acredita que as ciclovias devem ser reivindicadas, mas não é possível ter espaço exclusivo para ciclistas em todos os lugares em Florianópolis. “As ciclovias ajudam bastante, mas é uma questão mais cultural. O que faz diferença é o respeito das pessoas, para que as vias sejam utilizadas de outra maneira”, defende. “Em alguns momentos não há problema em dividir espaço com o pedestre na calçada. É possível partilhar do mesmo espaço físico que os outros veículos ou pedestres, desde que haja cuidado e redução de velocidade quando necessário”, conclui.

Renata Bassani
renatakassani@gmail.com



Redes ciclovárias em torno da Universidade não têm previsão de serem implantadas

Novo acesso está previsto para 2015

Enquanto isso, parte das construções no complexo aeroportuário estão sem prazo definido

No início do bairro Carios, onde o Rio Tavares esbarra na Reserva Extrativista (Resex) Pirajubaé e passa por baixo da Avenida Deputado Diomício de Freitas, a construção de uma segunda ponte sobre o Rio Tavares chama a atenção de seu Danilo, que costuma ir conferir a obra de três a cinco vezes ao dia. Ele sabe que quando a ponte ficar pronta, ela irá ajudar no trânsito da região, principalmente quando houver jogo do Avaí, já que o Estádio da Ressacada fica a cerca de 1,7 Km dali. A empresa responsável pela construção da ponte é a Espaço Aberto, que já venceu a licitação de outras quatro obras estaduais, dentre elas a duplicação da Rodovia SC 403 (Norte da Ilha) e a restauração da Ponte Hercílio Luz. Todas tiveram o contrato rescindido, restando apenas uma: a do acesso ao Sul da Ilha. A construtora se defende dizendo que o Estado não realizava o devido pagamento nas outras obras, mas que nesta está tudo sob controle.

“As obras [do acesso] estão em andamento e dentro do cronograma”, informou o engenheiro do Departamento Estadual de Infraestrutura (Deinfra), Cléo Quaresma. O projeto prevê a duplicação da Avenida Diomício de Freitas, uma nova rota para o futuro terminal de pas-

sageiros do Aeroporto Internacional Hercílio Luz, além de um viaduto que vai permitir um novo acesso entre o Centro e o Sul da Ilha.

As obras de ampliação estão divididas em dois lotes. O primeiro começa no trevo da Seta e vai até o bairro Carios, contornando o estádio da Ressacada, onde está sendo feita a duplicação da Avenida Diomício de Freitas. O segundo lote compreende a interseção com a rodovia SC 405 e segue até a área onde será o futuro terminal. Já o terceiro lote, que ainda não teve suas obras iniciadas, é um anexo às obras de ampliação e prevê, por exemplo, a restauração da atual ponte sobre o Rio Tavares e a construção do viaduto. As obras em cada um dos lotes iniciaram respectivamente em abril e junho do ano passado, e segundo o cronograma devem ser concluídas em 2015, já que cada uma tem duração de dois anos.

Quem anda de carro pela região ou pega a linha de ônibus Corredor Sudoeste sentido aeroporto percebe que passada a construção da nova ponte, há um trecho de 700 metros, pertencente ao primeiro lote, com várias pedras de dez polegadas que lembram o formato de um pulmão - o rachão. Aqui está concluído o processo de adensamento, realizado para acelerar a drenagem do solo ar-

giloso e evitar imperfeições na pista. O engenheiro Cléo Quaresma explica que por se tratar de uma região de mangue é importante que esse processo seja feito após a terraplanagem (procedimento em que se acrescenta terra sobre o solo original a fim de uniformizá-lo e corrigi-lo para uma altura adequada às condições do local). “Aqui nós temos a ação da diferença de maré e isso faz com que o carro mergulhe às vezes em água salgada, então esse fator tem que ser levado em consideração para construção da via”, exemplifica o engenheiro ao explicar a importância e a demora dos processos de terraplanagem e de adensamento. Ele disse que a camada será recomposta como manda o projeto, e a partir daí terá início o trabalho de pavimentação da pista.

Em um outro trecho do lote, que vai do Estádio da Ressacada até a interseção com a rodovia SC 405, as obras não foram iniciadas devido a problemas no traçado. O chefe da Resex Pirajubaé, Leoncio Lima, disse que aguarda estudos técnicos do novo traçado para avaliar os impactos ambientais e analisar se ele será viável por passar próximo à Reserva Extrativista. Para que o traçado original que já foi licenciado pela Fundação do Meio Ambiente (Fama) fosse cumprido, seria necessária a desapropriação de cerca de 200 imóveis do Loteamento Recreio Santos Dumont e o valor chegaria a R\$ 30 milhões. Além dos gastos com as desapropriações extrapolarem o previsto no orçamento, o local onde as casas foram construídas é contestado judicialmente pelo Ministério Público Federal por ficar em uma Área de Preservação Permanente.

Já na área da Fazenda do Rio Tavares, a terraplanagem do segundo lote está quase concluída. O engenheiro do Deinfra, Cléo Quaresma, afirma que a terraplanagem está sendo feita em um trecho de 3 km e que ainda falta 1 km para iniciar o processo de pavimentação da via que chegará até o novo terminal de passageiros.

Aeroporto tem parte das obras paralisadas

Enquanto as obras do acesso ao Sul da Ilha estão em andamento, as do novo terminal de passageiros, também sob responsabilidade da Espaço Aberto, estão paralisadas. As obras de ampliação do Hercílio Luz, custeadas pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero), estão divididas em dois lotes: infraestrutura e construção do novo



Os trabalhos na nova ponte sobre o Rio Tavares estão dentro do prazo

terminal de passageiros.

O principal entrave da ampliação do aeroporto é justamente o segundo lote, gerido pelas empresas Espaço Aberto e Viseu. A construção do novo terminal de passageiros teve apenas 7,48% dos trabalhos executados. Dos R\$ 98 milhões que deveriam ter sido pagos em agosto deste ano, apenas R\$ 15 milhões foram efetuados. A Infraero rescindiu o contrato com o consórcio no mês passado, dia 15 de outubro, e a construção do terminal só retornará após a análise da defesa da empresa.

O gerente da Infraero responsável pelo empreendimento, Alexandre Philippi, afirma que as empresas foram advertidas duas vezes antes da rescisão do contrato. Em maio de 2013, a advertência foi devido ao atraso no início das obras e em setembro pelo descumprimento do planejamento. As duas multas totalizaram R\$ 540 mil, que foram descontadas no pagamento às empresas.

O diretor técnico da Espaço Aberto, Reinaldo Damaceno, disse que as obras iniciaram em abril de 2013 (cronograma previa 15 de fevereiro) devido à demora no término da terraplanagem, que ficou sob responsabilidade do consórcio Aeroportos do Brasil. Alexandre Philippi informou

que a terraplanagem foi concluída no início de março de 2013, e que o atraso de 15 dias no cronograma não deveria ter influenciado tanto os atrasos na construção do terminal.

O primeiro lote está sob responsabilidade das empresas Conege, Produman e Alves Ribeiro. A infraestrutura está dividida em duas frentes. A primeira compreende os serviços de terraplanagem, drenagem e pavimentação do novo terminal de passageiros, da pista de manobra de aeronave - taxiway -, e do pátio de aeronaves. Ela foi suspensa pela Infraero em agosto deste ano para readequação do cronograma e já foi executada em 68%. A complementação dos trabalhos da pista de taxiway e a construção do estacionamento de veículos fazem parte da segunda frente da obra, que está em andamento e já teve 56% do seu projeto cumprido. Alexandre Philippi disse que o estacionamento estará pronto em janeiro do ano que vem, mas não tem previsões quanto à conclusão da construção do novo terminal de passageiros do aeroporto.

Thaies Camargo
thalestrench@gmail.com



Ampliação do Hercílio Luz não tem prazo definido para ser finalizada



Uma segunda passagem sobre o Rio Tavares faz parte da nova rota

Como estão seis obras no *campus*

É um cenário comum dentro da Universidade: dividindo espaço com os milhares de estudantes que passam por aqui todos os dias, as obras que estão sendo realizadas dentro do *campus* chamam a atenção pelo tamanho, barulho e, em alguns casos, pelo tempo.

Segundo o site do Departamento de Fiscalização de Obras da UFSC, estão em execução 14 reformas ou construções de novos prédios, sendo que 13 destas estão sendo feitas em Florianópolis. Os valores e previsão de término são variáveis, indo desde reformas no valor de R\$400 mil e duração de alguns meses até construções orçadas em mais de R\$40 milhões que levarão cerca de dois anos para a conclusão.

Seguindo a temática desta edição, a equipe do **ZERO** separou algumas das obras mais importantes que estão sendo realizadas dentro da UFSC ou em seu entorno, como é o caso da duplicação da Rua Deputado Antônio Edu Vieira. Saiba mais sobre o andamento destes projetos.

Guilherme Longo (guilherme.longo193@gmail.com)

Carlos Estrella (carlosfelipeestrella@gmail.com)

Ricardo Florêncio (r.florencio@passos@gmail.com)



Centro de Comunicação e Expressão

Iniciada em março de 2013, esta obra deve estar concluída até julho de 2015. O prédio inicialmente iria incluir salas de aula e laboratórios para os cursos de Design e Artes Cênicas. Porém, como mostramos na edição passada do Zero Jornal, a pressão dos alunos do curso de Cinema fez com que eles também ganhassem algum espaço no prédio novo. Com isso, agora são três cursos que se beneficiarão da nova construção.

O prédio terá 4,6 mil m² de área construída e custará R\$ 11,3 milhões no total. A construtora responsável é a Salver Construtora e Incorporada Ltda., que já trabalhou em outras obras na UFSC, como a primeira etapa do EFI, a primeira etapa do prédio da Engenharia de Superfícies e o bloco E-3 didático-pedagógico do CCE, que fica anexo ao HU. A construção do novo prédio do CCE começou após um atraso de 60 a 90 dias. O motivo foi a demora na obtenção de uma licença da Floram para cortar algumas árvores que estavam no local.

A última vistoria do Departamento de Fiscalização de Obras da UFSC (DFO) foi realizada no dia 19 de junho, e verificou que 34% do valor da obra havia sido executado. Pode parecer pouco para uma construção que tem previsão de término para daqui a oito meses. Porém, Ligia Mesquita, engenheira da Coordenação de Fiscalização de Obras, explica que isso acontece porque as partes de fundação e estrutura, que são feitas antes, são relativamente mais baratas. Instalações mais

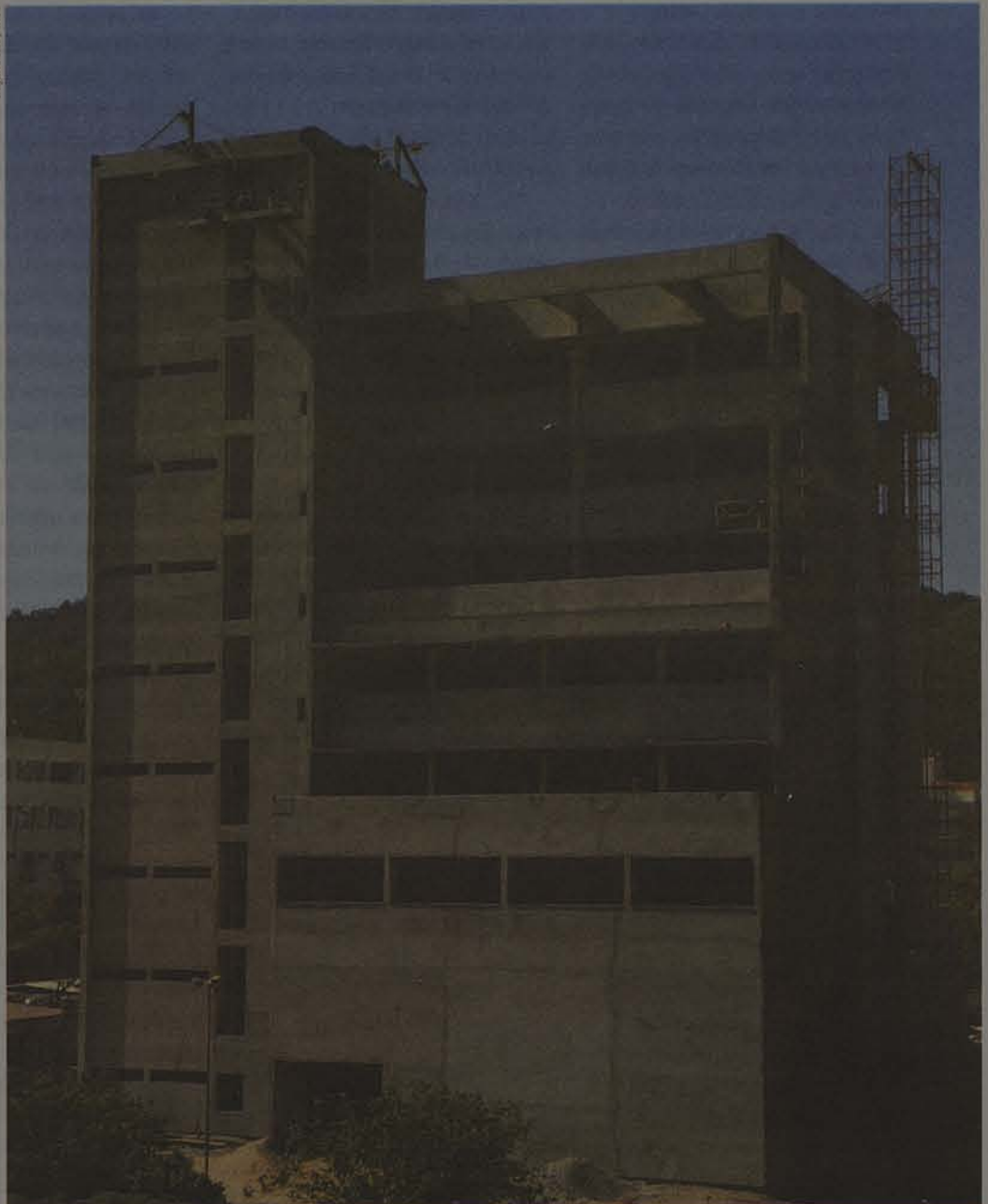
caras, como elevadores e gás encanado (quando necessário), ficam para o final, e fazem com que o percentual do valor executado suba de maneira mais rápida.

O último relatório relata que a obra está adiantada no momento. Portanto, se as coisas continuarem assim, ela deve ficar pronta antes do prazo. Porém, Ligia Mesquita alerta que isso não é garantido. "Grandes períodos de chuva podem atrasar a fase de pintura, por exemplo". Ela também exemplifica que o fornecedor de alguma parte do acabamento, como as janelas, pode prometer entregá-las em 48 dias, mas acaba levando 60 dias, e assim por diante.

Caso a obra esteja finalizada até setembro de 2015, o vice-diretor do CCE, Arnoldo Neto, diz que é possível ter aulas e atividades no novo prédio já no primeiro semestre de 2016. Isso porque, após o final da construção, é preciso apenas fazer o que ele chama de "enxoval do prédio". Isso inclui a compra de cadeiras, cortinas e qualquer mobiliário especial que seja necessário. Além disso, é comum haver a necessidade de trocar alguma detalhe que não esteja funcionando, como uma ou outra lâmpada, por exemplo.

Previsto para 2016, edifício vai abrigar aulas dos cursos de Design, Artes Cênicas, e Cinema

Dayane Ros / Zero



Duplicação na SC tem prazo adiado

Obras na rodovia SC-403, na Vargem do Bom Jesus, deve terminar em novembro de 2015

Estudante da sétima série da Escola Municipal Luiz Cândido da Luz, Wallace Aguiar, de 13 anos, entra no ônibus Ingleses na rua João Nunes e desce no ponto em frente ao local de estudo, na SC-403, km 3, na Vargem do Bom Jesus. Para chegar à escola, precisa atravessar a rodovia — local com fluxo diário de 30 mil veículos, de acordo com dados do Departamento Estadual de Infraestrutura (Deinfra). O radar, com velocidade máxima permitida de 50km/h, que ficava naquele ponto da SC foi retirado e o que restou foi uma placa de aviso indicando a travessia de pedestres, uma faixa de segurança parcialmente apagada e parte de um túnel para pedestre de 2,5 metros de largura — a obra foi interrompida em meados do ano com a mudança de empresa responsável pela obra na SC-403. Diferente de Wallace, Gabriel Vieira, 10, aluno da quarta série, vai acompanhado da mãe para a escola mesmo morando perto dali. Ambos consideram perigoso atravessar a rodovia e contam casos de situações perigosas que amigos já sofreram ao cruzar a SC. Wallace e Gabriel são dois dos mais de 700 alunos da Escola Luiz Cândido da Luz que convivem com essa situação.

A passagem subterrânea de pedestres em frente à escola é uma das quatro a serem realizadas na obra que irá duplicar, construir vias marginais para os bairros e ciclovia na SC-403, rodovia que liga a SC-401 com os bairros Ingleses, Santinho e Rio Vermelho, passando pela Vargem do Bom Jesus e Vargem Grande. De acordo com o cronograma inicial, as obras deveriam ter sido realizadas entre setembro de 2013, quando a empresa Espaço Aberto começou a trabalhar na rodovia, e novembro de 2014.

No entanto, após seis meses de execução, a obra estava atrasada: neste período, 30% já deveriam estar concluídos, enquanto apenas cerca de 6% haviam sido realizados. Além disso, ocorreram problemas de segurança, como falta de sinalização e o acidente, em março deste ano, em que uma pedra deslizou do morro e atingiu um ônibus, sem deixar feridos. Após tentativas frustradas de adequação da empresa ao cronograma, o governo do Estado rescindiu o contrato com a Espaço

Em seis meses, a empresa Espaço Aberto deixou de cumprir com 24% do planejado

Aberto e a terceira colocada no edital, Planaterra: terraplanagem e pavimentação, assumiu em julho deste ano. O novo cronograma prevê que a obra seja concluída em novembro de 2015.

Com um orçamento de 35 milhões, sendo 78% do valor custeado pelo Ministério do Turismo — por ser uma região balneária — e o restante pela Secretaria de Estado da Infraestrutura, a obra da SC-403, com uma extensão de cinco quilômetros, terá, além da duplicação, a construção de três elevados — um dando acesso para a Vargem Grande, logo após a SC-401 na Vargem do Bom Jesus, ambos com calçada para pedestres, e também na descida do morro da Cachoeira do Bom Jesus, próximo ao bairro Ingleses. Além das passagens para pedestre junto com os elevados, haverá dois túneis inferiores, um em frente à Escola Luiz Cândido da Luz e outro em frente à Vila União. Ao longo da via, haverá ciclovia e calçada e trechos de conversão com um caminho compartilhado entre pedestres e ciclistas. Ao todo serão cerca de 2,4

quilômetros de vias marginais em cada lado da rodovia. O planejamento da empresa Planaterra é concluir primeiro 1,5 km de marginal onde se dá acesso à Vargem Grande e ao Terminal Integrado de Canasvieiras (TICAN).

Com intuito de discutir a obra da SC-403 e suas implicações nos bairros, a regional Ingleses da Associação Catarinenses de Indústrias de Florianópolis (ACIF) criou um grupo de trabalho (GT) em maio deste ano. Dividido em quatro comissões — técnica, política, comunidade e comunicação —, cerca de 30 pessoas participam das reuniões contribuindo com possíveis adequações do projeto. Em junho, foi encaminhado ao Deinfra um ofício com alguns pontos que consideraram importantes adequar ao projeto, como mais iluminação na rodovia e um retorno para quem sai do morro da Cachoeira do Bom Jesus para a Vila União, enquanto está projetado atualmente apenas um retorno no começo do bairro Ingleses. O Deinfra analisa os pedidos e algumas sugestões são atendidas. Um dos pontos em que todos envolvidos concordam é a necessidade de duplicação do elevado que liga a SC-401 com a 403. Atualmente de via simples, será um lugar de provável gargalo do trânsito após a duplicação da rodovia. No entanto, como este complemento

não estava previsto no projeto inicial, será feito um novo edital e licitação especificamente para a duplicação desde trecho.

A ACIF também pediu para o Deinfra realizar uma avaliação da possibilidade de não usar muretas que dividam a rodovia, pois essa é uma das reclamações dos moradores da Vargem do Bom Jesus. Para o líder comunitário do bairro e integrante do GT, Silvano da Costa, “poderia ser construída uma rodovia aos moldes da Avenida Beira-mar, com velocidade para vias urbanas e com semáforos”. As passagens inferiores para pedestres também estão sendo criticadas pela comunidade, que as consideram um local inseguro, principalmente durante a noite. Essas questões foram discutidas em outubro, numa audiência pública organizada pelo vereador Lino Peres. Silvano acredita que a partir dessa audiência, o Ministério Público poderá “adequar a obra de acordo com os interesses da comunidade”.

No entanto, o engenheiro fiscal da Secretaria de Estado da Infraestrutura, Ivan Amaral, afirma que o Estado não faz rodovias urbanas, que possuam velocidade reduzida e não necessitem de muretas, mas mesmo assim algumas adequações foram feitas, como a implantação de ciclovias. O engenheiro da Planaterra res-

ponsável pela obra, Rodrigo Micles, acredita que a mureta “é uma questão de segurança tanto para pedestres quanto para motoristas”. Também afirma que será seguido o projeto original da obra, que prevê passagens inferiores para pedestres, e não passarelas ou semáforos. O projeto é da empresa de serviços em engenharia Sotepa, que também fiscaliza a obra.

Com o término das marginais do primeiro trecho, que dará acesso ao TICAN e à Vargem Grande, trabalharão nas vias principais da SC, com a construção dos elevados e também da passagem de pedestres em frente à escola, que será feita no fim do ano letivo. Segundo Amaral, esta etapa não foi realizada antes devido ao perigo de ter máquinas em funcionamento próximo às crianças. No entanto, o ritmo da obra durante a temporada será reduzido devido ao fluxo de automóveis que cresce consideravelmente no verão. Assim, o objetivo é minimizar os congestionamentos da região. Em março, o trabalho volta ao ritmo normal e os estudantes poderão chegar à escola de forma mais segura.



O atraso na duplicação motivou a rescisão do contrato com a empresa Espaço Aberto, e a obra passou a ser administrada pela Planaterra

Lagoa da Conceição

Lista tem mil imóveis para vistoria

Prefeitura está contratando técnicos para identificar construções na faixa dos 30 metros

Na última semana de outubro, a família Oliveira estava em um dia normal de trabalho quando recebeu uma visita inesperada no restaurante que gerenciam na Lagoa da Conceição. Durante a preparação de frutos do mar e atendimento aos clientes, um dos filhos do ex-dono, recebeu agentes de fiscalização da Prefeitura de Florianópolis. O objetivo dos fiscais era medir todo o espaço construído no Restaurante Oliveira e analisar, dentre outros aspectos, a distância do estabelecimento até a faixa de preservação permanente - a determinação proíbe construções a menos de 30 metros da Lagoa. O levantamento de informações tem previsão para ocorrer com cerca dos mil imóveis, e deve ser finalizado até o dia 13 de novembro, segundo o prazo estabelecido pelo Ministério Público Federal (MPF).

O Restaurante Oliveira, localizado um pouco antes da ponte que leva à Avenida das Rendeiras, foi construído há 53 anos por Damião Oliveira. Inicialmente, o negócio era uma venda de secos e molhados na época em que a Lagoa possuía cerca de 500 habitantes e o comércio surgia com a ajuda de parentes e amigos próximos. A antiga mercearia foi então repassada ao filho de Damião Oliveira, que trabalhou até a sua morte, há nove anos. Hoje ela é administrada pelos três filhos e a esposa do empresário.

Passava pouco mais das 13h, no dia 1 de novembro, quando o Restaurante Oliveira ainda estava com muitos clientes. O filho demorou uns minutos até que pudesse interromper o serviço para conversar com a reportagem. Ele, que decidiu ajudar a família mesmo com duas graduações em Teatro, afirma que o restaurante é tradição da família e de muitos nativos. "Se tivesse que destruir esse restaurante seria uma grande injustiça e um ataque à comunidade. Isso aqui é a praça da Sé na Lagoa. Fica bem no centro, perto da pracinha, e é uma atração para todos. Seria muito triste ter que acabar com o que construímos e mantivemos a vida inteira com a ajuda de amigos e parentes", desabafou.

Na década de 1930, a preocupação pela preservação de espaços próximos a rios, lagos e lagoas já era evidente. Em 10 de julho de 1934, o decreto nº 24.643 do Código das Águas determinava que os terrenos de marinha pertenciam à União, e que estes eram todos os banhados pelas águas do mar ou dos rios navegáveis até a faixa de 33 metros dentro

da terra. Mais tarde, a resolução do CONAMA nº 004, de 18 de setembro de 1985, definiu que as reservas ecológicas eram ao redor das lagoas, lagos ou reservatórios d'água naturais ou artificiais, cuja largura mínima para dentro da terra era de 30 metros para as áreas urbanas. Recentemente, essa resolução foi revogada pela atual de 2002, também do CONAMA, em que redefine as reservas ecológicas como área de preservação permanente, mantendo a faixa de 30 metros.

Apesar da resolução em vigência, a Lagoa tem inúmeros imóveis irregulares que atingem a área de preservação permanente, casos em que os proprietários não pediram autorização à prefeitura de Florianópolis para construir nos locais. Ao perceber a falta de fiscalização da prefeitura nesses imóveis, o Ministério Público Federal (MPF) entrou com processo e obteve liminar favorável. A partir de 2005, ficou proibido novas construções nas áreas de preservação permanente e a prefeitura se responsabilizou pelo levantamento de todos os imóveis irregulares na Lagoa. Segundo o procurador-geral da prefeitura, Alessandro Abreu, o levantamento entregue pela gestão passada não foi aceito pela procuradoria do MPF. A prefeitura contraiu uma multa de R\$ 30 milhões que ainda não foi paga.

Este ano, a audiência no dia 13 de agosto com a participação do juiz federal Marcelo Krás Borges e a procuradora da República Analúcia Hartmann definiu as próximas ações da prefeitura. A primeira etapa fixou em 30 dias o prazo para fazer a medição de imóveis aparentemente construídos após a liminar de 2005. A segunda etapa está em andamento

"O difícil acesso facilitou a construção de imóveis às escondidas"

e tem 90 dias para verificar todos os outros imóveis localizados na área de preservação permanente.

O procurador-geral Alessandro Abreu confirma que a segunda etapa levará tempo, pois é preciso visitar cada um dos imóveis, fazer a medição adequada e verificar se os proprietários ampliaram as construções na faixa de preservação permanente. "A maioria dos casos irregulares estão na Costa da Lagoa, pois o difícil acesso fez com que muitos constru-



Levantamento feito pela gestão anterior da prefeitura não foi aceito pela procuradoria do Ministério Público

íssem suas casas à noite, às escondidas, para que ninguém visse", explica o procurador.

Faltou fiscalização

A falta de fiscalização foi determinante para se construir em locais proibidos. Os órgãos que têm essa responsabilidade como Floram, Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano (SMDU), Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (IPUF) não cumpriram a função. Alessandro Abreu explicou que para um trabalho eficiente devem ser contratados novos funcionários para atender à grande demanda de imóveis da Lagoa da Conceição. "Já começamos o processo seletivo e logo teremos mais pessoas para a fiscalizar. Além disso, contratamos empresas que fazem softwares específicos para fazer o estudo do geoprocessamento. Isso servirá para identificar o que está dentro dos 30 metros", concluiu o procurador.

Enquanto a Prefeitura caminha com o cumprimento das etapas em questão, os moradores dividem-se entre os preocupados e os que acreditam que nada vai acontecer. Alessandro Abreu explicou que a prefeitura e o juiz federal Marcelo Borges entendem que tudo o que foi construído antes da liminar de 2005 é consolidado e faz parte da cultura da Lagoa da Conceição. "Já a procuradora do

MPF, Analúcia Hartmann, diverge. Ela defende que tudo que invade a faixa de 30 metros deve ser demolido, não importando a data de construção", contou Alessandro Abreu. Ao final das etapas que serão entregues pela prefeitura, a procuradora do MPF decidirá o que deve ser feito com os imóveis irregulares. Se definido ordem de demolição, os proprietários ainda terão como recorrer à justiça.

Recurso judicial

O advogado da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB), Leandro Canavarros, explicou que é importante que os moradores ou donos de negócios se regularizem com urgência. "Para isso, é necessário que procurem documentos que comprovem a data de levantamento anterior à liminar. Pode ser um recibo de compra e venda, um contrato de gaveta, uma escritura pública, uma matrícula de propriedade, uma conta de luz da época, uma foto antiga. São inúmeros os documentos que ajudam a construir um histórico de domínio", afirmou o advogado. Após divulgar um artigo no site JusBrasil que explicava como os proprietários da Lagoa podiam se defender, Leandro Canavarros já foi procurado por muitos que estão com a documentação ainda irregular. Desses, ele afirmou que a maioria já construiu as casas há muito tempo, mas recentemente fize-

ram uma piscina, churrasqueira, ou reformas e ampliaram o terreno. Esses têm mais risco de demolição pela data recente de construção.

No centrinho da Lagoa da Conceição, a maioria dos imóveis existem há mais de 15 anos. O proprietário do restaurante Chef Fedoca, Alfredo de Nascimento, começou a vender sua especialidades junto à Marina Ponta da Areia, em 1997. Desde então, o estabelecimento é reconhecido por ser um local que oferece comida nativa. O caso é similar ao Restaurante Marquês. Fábio Rodrigues Ferreira é proprietário do estabelecimento há três anos e afirma que o local foi construído em 1982. "Não estou muito preocupado pois estamos regularizados, temos alvará que demonstra a construção antes da liminar de 2005", explicou Ferreira. Já o dono da sorveteria Vêneta está apreensivo, apesar de afirmar que o espaço foi construído em 1985. Ele comenta que não vai fazer nada até que a prefeitura o procure e peça os documentos de registro.

* O Zero não identificou uma das fontes - ligadas ao Restaurante Oliveira - a pedido dela própria.

Ana Domingues
anadomingues.ufsc@gmail.com

Licitação redefine Mercado Público

Menor número de boxes de calçados dá lugar para outras áreas de comércio e serviços

Quando Mário Valgas ajudava seu pai a vender frutas e verduras, na época em que o Mercado Público de Florianópolis era um grande galpão onde os comerciantes montavam suas barracas todas as manhãs, não pensava que, após a reforma de 2014, estaria fora da ala norte. Valgas é um dos comerciantes de calçados que perderam o ponto de venda, após a prefeitura, por meio de uma licitação, diminuir o segmento no Mercado. De vendedor de produtos agrícolas, em 1971, Mário Valgas passou a vender calçados em 1985, quando não conseguia mais concorrer com os grandes supermercados que começavam a surgir na Ilha.

Baseada em modelos de Mercados Públicos do país e do mundo, como os de São Paulo, Belo Horizonte, Quebec, no Canadá, e Antibes, na França, a comissão que elaborou a nova composição dos boxes visava "consolidar o Mercado Público como um elemento de dinamização econômica e social do centro histórico", de acordo com o Relatório de Proposta de Ocupação para o Mercado Público. Na licitação feita para o Mercado, a prefeitura inseriu novos segmentos, como barbearia, sorveteria artesanal e livraria. E proibiu a participação de lojas de bijuteria, brinquedos plásticos, "R\$ 1,99" e outros artigos típicos dos camelódromos. Esta reorganização reduziu o número de boxes de calçados - antes da licitação ser homologada eram 35, agora são nove.

Mário não tem saudades somente dos clientes que frequentavam o Mercado e das vendas, que eram melhores do que no Shopping Deodoro, onde trabalha agora. O comerciante sente falta também do amigo "Quidinho", como Mário chama Euclides Damasco, vendedor de calçados no box 29. Há 40 anos no Mercado Público, Euclides venceu a licitação pagando R\$ 150 mil, o lance mínimo era R\$ 12 mil. Afirmando só saber trabalhar no ramo, recorreu aos familiares e fez um empréstimo com o banco para concorrer na licitação, mas segundo Euclides o movimento não está satisfatório. "Tá pequeno porque o pessoal entra no mercado, vê as lojas fechadas e acha que não está aberto, e ainda tem o problema da ala sul que atraía o público, e que está fechada para reforma já faz seis meses", reclama.

Em reforma desde novembro de 2013, a ala sul estava prevista para ser entregue aos comerciantes em julho de 2014. Neste mês, a prefeitura anunciou que as obras não devem ficar prontas até janeiro de 2015. Segundo o técnico em edificações da prefeitura municipal, Delmon Silva, o projeto inicial não previu a estrutura precária do Mercado "quem estava de fora achava que isso aqui estava uma maravilha. Pensava que era só dar uma pintadinha na parede, trocar umas telhinhos quebradas, mas quando começou o desmanche, se viu toda essa precariedade de estrutura". Esta é a terceira vez que o projeto da reforma muda, desde quando começou em junho de 2014. As únicas estruturas originais que serão mantidas são as paredes externas, os pilares e as coberturas.

Apontando para as poucas paredes que res-



Data de finalização da reforma do Mercado Público de Florianópolis foi prorrogada: a fragilidade da estrutura é o principal motivo

tam na parte interna da ala sul, Delmon explica que a falta de planejamento na construção dos boxes no Mercado é o motivo da profundidade da reforma "muitas dessas paredes não apresentavam estrutura suficiente, e colocavam em risco a vida de quem trabalhava e de quem caminhava por aqui". O técnico chama a atenção para as paredes construídas com tijolos diferentes ao longo dos anos "as pessoas foram transformando os antigos boxes de madeira em boxes de alvenaria, só que precariamente. A gente viu que tem lajes aqui que estão somente apoiadas na parede, sem nenhuma estrutura de pilar para segurar". Segundo o engenheiro responsável pela obra, Dalton da Silva, o atraso na conclusão da reforma não modificou o orçamento inicial de R\$ 7,2 milhões. A obra é custeada com o dinheiro arrecadado pela prefeitura na licitação, no valor de R\$ 8,9 milhões.

O atraso da obra prolongou a estadia das peixarias no Terminal Cidade de Florianópolis. Antes encontrada no box 27 do Mercado Público, hoje a Pescados Oliveira está ocupando o box 6 no terminal. Aguardando a finalização da ala sul para retornar ao mercado, o proprietário Ronaldo Oliveira, reclama da demora. "A prefeitura arrecadou todo o dinheiro da licitação à vista, mas atrasaram a obra por incompetência", afirma. De acordo com o edital de licitação, as empresas vencedoras tinham um prazo de 10 dias para depositar o dinheiro ofertado.

Boutique de peixe

Para o técnico de edificações, Delmon Silva, a reforma, além de melhorar as condições higiênicas, também transformará a ala sul. "As peixarias terão uma vista de loja de shopping, nada a ver com aquele cheiro que tinha antes. Vai ser do tipo boutique de peixe".



No Mercado desde 1971, Mário Valgas atualmente vende calçados no Shopping Deodoro

Segundo Delmon, o vão central do Mercado terá cobertura vinda da Europa. O orçamento preliminar da cobertura é de R\$ 2,6 milhões.

Presença habitual não só do teto do Mercado Público, como também em todo o Largo da alfândega, os pombos, terão que procurar outro local para pousar no Centro de Florianópolis. Para proteger a nova cobertura, do vão central, feita de material transparente, dos dejetos dos

pássaros, objetos pontiagudos foram colocados no topo da ala norte, o mesmo será feito na ala sul.

Priscila dos Anjos
priscila.zero.jornal@gmail.com
Tamires Kleinkauf
tamirescrisk@gmail.com

Ponta do Leal

Moradores vencem disputa com PMF

Prédios do "Minha Casa, Minha Vida" serão construídos no lugar das palafitas e barracos

Espremidas entre muro e mar, 67 casinhas de madeira e de alvenaria têm vista, na frente, para a ponte Hercílio Luz e Beira Mar Norte e, atrás, para um paredão de cimento que as separa de um terreno ocupado pela Casan. Parte das casas se equilibra sobre palafitas que protegem as precárias moradias do sobe e desce das marés. Entre os barracos corre um labirinto de vielas estreitas onde o que menos se vê é sujeira, em compensação o que mais se sente é o cheiro da maresia misturado com o cheiro do esgoto despejado logo embaixo. João Luiz de Oliveira, mais conhecido como Gão, desce a rua principal da comunidade da Ponta do Leal, localizada no Balneário, bairro nobre da região continental de Florianópolis, prometendo a dois repórteres-turistas "a vista que nem Jurerê Internacional tem". Os três chegam ao trapiche onde se contempla a imensidão da Baía Norte e Gão, o presidente da associação de moradores, nem precisa comentar o óbvio: com uma visão daquelas, ninguém pensa em sair de lá. A comunidade enfrentou a Prefeitura para ficar na região. "Antes nos chamavam de 'pessoal das casinhas', agora vai ser 'pessoal dos predinhos'. O que muda é que aqui vai ser meu canto e ninguém me tira daqui."

Os "predinhos", que começaram a tomar forma em agosto deste ano, são parte do projeto habitacional financiado pelo programa federal Minha Casa Minha Vida para famílias que recebem até três salários mínimos. Cada uma deve pagar parcelas que não ultrapassem 5% da renda total durante dez anos. Serão construídos quatro blocos de apartamentos com quatro andares, totalizando 88 moradias para 92 famílias cadastradas - quatro irão para o bairro Jardim Atlântico. A previsão é que sejam entregues em fevereiro de 2016, num investimento de R\$ 5,6 milhões.

Aos poucos, a comunidade se acostuma com a ideia de perder o mar como quintal. Maria de Fátima Corrêa mora há cinco anos numa casa construída metade sobre a areia, metade sobre a água. Como a maioria dos vizinhos, evita reclamar, mas não nega que sentirá falta de pequenos detalhes: "aqui não precisa ligar ventilador, sopra o vento Sul. E as minhas roupas, quero ver secarem ali nos apartamentos."

Plano inicial era mudar a população para o Jardim Atlântico

As moradias do Condomínio Ponta do Leal são o resultado de discussões sobre a realocação da comunidade que começou em 2001, quando a então procuradora do Ministério Público Federal, Analúcia Hartmann, entrou com uma ação civil cobrando do Município e da Casan soluções para a poluição da região litorânea do Estreito. Entre as medidas a serem tomadas estava a realocação da comunidade para outra área, mas o primeiro projeto habitacional, apresentado em 2006, desagradou os moradores da Ponta do Leal - eram casas de 35 m² no bairro Jardim Atlântico e apartamentos de 42m² no Monte Cristo, metragem de Gão considerava "um treinamento para morar na cadeia". A comunidade reclamou também por ter que se dividir em lugares diferentes. Os pescadores - cerca de 25% da população - ficariam longe de seu local de trabalho, condição garantida pelo Minha Casa Minha Vida, que estabelece que pessoas não podem ser afastadas do local de trabalho e estudo.

Em outro projeto apresentado em 2008, a mudança principal era na metragem dos apartamentos que passariam a ser de 46 m². Em reunião com o então Secretário Municipal de Habitação, Átila Rocha, a procuradora do MPF indicou que as moradias ainda eram pequenas para famílias numerosas e que sua equipe técnica encontrou cursos de água no terreno do Jardim Atlântico, aterrado pelo grupo Koerich, antigo dono. A Secretaria Municipal do Meio Ambiente estudou a área e afirmou que não há indícios de água - esse terreno é o mesmo em que está sendo construído outro projeto habitacional. Em paralelo, os moradores da Ponta

do Leal articulavam proposta de continuar na região onde suas casas estavam erguidas. O terreno desejado era aquele atrás do muro que os espremiavam: área em que não havia prédio da Casan.

Mesmo com a alternativa, a Secretaria Municipal de Habitação insistia em transferir a Ponta do Leal para o Jardim Atlântico, tanto que a licitação dos projetos corria à revelia da aprovação dos moradores. Em uma das reuniões em que secretário e técnicos marcavam para apresentar novos projetos - sempre rejeitados pela comunidade - uma lista de presença foi distribuída. Em seguida



Maria de Fátima já se acostumou com a ideia de se mudar, mas sentirá falta de sua casa à beira do mar



Gão e João Geraldo são vistos como heróis na comunidade da Ponta do Leal

outra lista passou. A então vereadora Ângela Albino (PCdoB), que acompanhava a saga dos moradores da Ponta do Leal, estava presente e lembra que estranhou a necessidade de duas listas. Ao folhear o documento, percebeu que se tratava de um "acete", no qual quem assinasse estaria concordando com a transferência para a outra região - tática para atender às regras da Caixa Econômica Federal, financiadora do Minha Casa Minha Vida, que exige uma adesão de 80% da população para a remoção. Gão descontou a raiva na papelada com as assinaturas, cada movimento reduzia as listas a pedaços. Todos os moradores saíram da reunião, mais uma vez sem qualquer solução.

A procuradora do MPF, Analúcia Hartmann, junto com a então superintendente do Patrimônio da União, Isolda Espíndola, descobriram que o terreno concedido à Casan não era totalmente da Prefeitura - pouco mais de um quarto dos 4135,67 m²

pertencem ao Município, o restante à União. Mais uma reunião foi convocada, desta vez com a notícia de que a União cedera o local para a comunidade. Em outubro de 2011, o zoneamento passou de Área Comunitária Institucional, que permite apenas construções públicas, para Área Residencial Predominante, possibilitando a construção dos prédios. A documentação do terreno, segundo a procuradora, foi regularizada no início deste ano. Depois que as famílias se mudarem para os prédios, as casas de palafita serão demolidas e a área, ainda sem destino definido, será recuperada com o tratamento de esgoto. Ângela Albino resume a vitória dos moradores da Ponta do Leal: "o grande diferencial foi o engajamento de toda a comunidade, uma organização popular liderada por um homem de atitudes pouco polidas, mas muito eficazes."

Durante a luta, Gão e o vice-presidente João Geraldo Carvalho, que

mora desde a década de 1960 quando a ocupação na Ponta do Leal começou, já eram vistos como celebridades. Hoje parecem ter adquirido uma aura de guardiões da comunidade. Junto com o prestígio veio o assédio. Enquanto caminha com os repórteres-turistas, é confrontado por um morador e sua queixa: dias atrás, Gão passou por ele e não o cumprimentou. A conquista fez com que os líderes não conseguissem mais andar pelas ruelas sem serem cobrados de dar ao menos acenos, um "oi". "Eu não sou deus, tá ligado? Eles me tratam como se fosse, não gosto disso", comenta Gão numa fala baixa, a alguns passos da saída da Ponta. Gão e João Geraldo se despedem em frente à placa da então candidata a deputada federal Ângela Albino.

Ayla Nardelli
aylaanp@gmail.com
Guilherme Porcher
g.porcher2@gmail.com

Primeira etapa custará R\$10 milhões

Com previsão para reabertura em 2017, obra terá via para pedestre, ciclovia e duas faixas para carros

Quando os trabalhadores da ponte Hercílio Luz começaram a instalar os canteiros de obras nas duas cabeceiras, na Ilha e Continente, e a construir os depósitos, alojamentos e cantinas ao longo das encostas, Hilda Teodoro Benciveni tinha apenas quatro meses de vida. Ela ouviu, desde pequena, que seu pai, em 1922, ajudou a erguer o símbolo da modernidade catarinense. Manoel Jacinto Teodoro, o artesão que esculpia estátuas nas igrejas e cemitérios, realizou uma tarefa diferente na construção da maior ponte pênsil do Brasil. Ele encaixava estruturas e rebites de metal no fundo do mar. "Ninguém queria fazer este trabalho, aí o papai foi lá e fez. Não tinha curso, nem nada".

Após 23 anos fechada e diante de sucessivas promessas de reabertura, o governo de Santa Catarina retomou as obras de recuperação da Ponte Hercílio Luz, no início de novembro de 2014. A primeira etapa consiste na construção da estrutura provisória que sustentará o vão central da ponte e custará aos cofres públicos R\$ 10 milhões. A empresa TDB Produtos e Serviços Ltda foi contratada em caráter emergencial e já está instalada no canteiro de obras. Em agosto, a construtora Espaço Aberto teve o contrato rescindido por não cumprir com o cronograma de restauração.

O prazo para a finalização da estrutura provisória é de seis meses e, após este período, toda a estrutura da ponte Hercílio Luz deverá ser restaurada, com previsão para ficar pronta em 2017. O governo do estado vai realizar um edital para concorrência internacional e pretende anunciar a empresa vencedora após a conclusão da primeira etapa.

A ponte Hercílio Luz demorou sete anos para ficar em pé, contan-



Após conclusão da primeira etapa será realizado edital para concorrência internacional

do com a aprovação do projeto até a sua inauguração. Mas há 32 anos passa por processos de restauração e conservação. Em seu lançamento em 1926, Hilda tinha quatro anos, tempo em que a estrutura metálica levou para ficar pronta. O governador Hercílio Luz foi autorizado a construí-la em 1919, quando o legislativo deu prioridade à obra. A construção representou um marco para o desenvolvimento de Florianópolis. "Ela tirou a cidade do isolamento e a consolidou como capital do Estado", revela o historiador Almiro Caldeira de Andrada, no livro *Diário de Patrick*.

Hilda teve a oportunidade de andar pela Hercílio Luz até os 69 anos de idade. Ao contrário de Rafaela Regina de Souza, estudante de Arquitetura da UFSC, que nasceu em julho de 1991, período em que a ponte foi fechada. Naquele ano, os técnicos descobriram uma fissura num dos olhais de sustentação. De acordo com o jornalista Mauricio Oliveira, no

livro *Ponte Hercílio Luz: Tragédia Anunciada*, o rompimento de um dos elos seria suficiente para transformar o principal cartão-postal da cidade em um monte de ferro retorcido em apenas 10 segundos. Rafaela nunca passou de carro pela ponte e pretende nunca passar. A estudante faz parte do grupo de pesquisa na UFSC, "Itinerários da arquitetura moderna em Santa Catarina - Florianópolis". Para ela, o projeto ideal é aquele que prioriza pedestres e bicicletas. "O carro já tem muito espaço em Florianópolis", lamenta.

De acordo com o Departamento Estadual de Infraestrutura (Deinfra), a ponte será reaberta com uma via para pedestres, uma ciclovia e duas faixas para veículos como automóveis, ônibus e caminhões. O Deinfra estima que cerca de 22 mil veículos passarão nela por dia. A proposta inicial é de que ela receba apenas o trânsito no sentido Continente/Ilha, pela manhã, funcione nos dois sen-

tidos durante o dia, seja aberta para o trânsito Ilha/Continente no final da tarde e volte a funcionar nos dois sentidos durante a noite.

Rafaela caminhou pela ponte Hercílio Luz apenas uma vez, em um passeio da turma de Arquitetura. Com capacetes de proteção e acompanhados pelo professor, o grupo andou devagar, analisando a estrutura. "A Hercílio Luz está coberta com tábuas de madeiras e tem um caminho de placas inteiras para andar. As muretas de proteção não são tão altas como a de outras pontes."

A dimensão também impressiona os que passavam pelas 4.500 toneladas de ferro com frequência. O pescador Carlos Nobre, de 57 anos, lembra que morria de medo de atravessá-la, mas lamenta que a ponte esteja fechada há tanto tempo. "Olha, o povo da Ilha não sabe se vai tê-la novamente. É uma pena ela estar interditada, seria bom ter a nossa velha ponte de volta".

O deputado estadual Sargento Soares (PSOL) afirma que os governos de Santa Catarina tem tratado a questão de maneira demagógica. "É pelo menos a terceira vez que, em um mês de março de ano eleitoral, o governo anuncia que a ponte Hercílio Luz será aberta até dezembro para o trânsito de veículos. Eles falam que a obra vai terminar em dezembro, porque as eleições são em outubro. É sempre uma promessa eleitoral que não se cumpre e que se sabe que não vai acontecer". O parlamentar apresentou requerimento para instalar uma Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) da ponte Hercílio Luz em março de 2014. Cerca de R\$ 113 milhões foram gastos entre 2002 e 2013 em manutenção e restauração, de acordo com levantamento do Tribunal de Contas de Santa Catarina.

São necessárias 14 assinaturas para a abertura da CPI. Até o momento, o deputado Sargento Soares conseguiu o apoio de oito parlamentares: Ana Paula Lima (PT), Dirceu Dresch (PT), Jailson Lima (PT), Luciane Carminatti (PT), Neodi Saretta (PT), Padre Pedro Baldissera (PT), Volnei Morastoni (PT), Angela Albino (PCdoB). De acordo com Sargento Soares, a maior parte dos deputados são de partidos que já governaram Santa Catarina nas últimas três décadas, e portanto não têm interesse em investigar o que foi gasto neste período. "Desde o início nós sabíamos que não conseguiríamos todas as assinaturas, mas fizemos por motivação política, para criar um fato."

Aline Takaschima
alinetakaschima@gmail.com
Daniel Garcia
daniel.garciaja@gmail.com

