

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA – UFSC
CENTRO SÓCIO ECONÔMICO
CURSO DE GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS ECONÔMICAS

**PROJETO PORTO DA BARRA LTDA.:
VANTAGENS E DESVANTAGENS**

RENATA LAURECI MARTINS

Florianópolis (SC), agosto de 2006

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA – UFSC
COORDENADORIA DE ESTÁGIOS E MONOGRAFIAS
CURSO DE GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS ECONÔMICAS

**PROJETO PORTO DA BARRA LTDA.:
VANTAGENS E DESVANTAGENS**

Monografia submetida ao Departamento de Ciências Econômicas para a obtenção da carga horária da disciplina 5420 – Monografia e do grau de Bacharel.

Por: RENATA LAURECI MARTINS

Orientador: Prof. Mestre Helton Ricardo Ouriques

Área de Pesquisa: Regional e Urbana

Florianópolis (SC), agosto de 2006

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
COORDENADORIA DE ESTÁGIOS E MONOGRAFIAS
CURSO DE GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS ECONÔMICAS

**PROJETO PORTO DA BARRA LTDA.:
VANTAGENS E DESVANTAGENS**

A Banca Examinadora resolveu atribuir a nota _____ à aluna RENATA LAURECI MARTINS, na Disciplina CNM 5420 – Monografia, pela apresentação deste estudo.

BANCA EXAMINADORA:

Prof. Mestre Helton Ricardo Ouriques
Orientador
Universidade Federal de Santa Catarina

Prof. Dr. Hoyêdo NunesLins
Membro
Universidade Federal de Santa Catarina

Prof. Mestre Gustavo Fabiano da Costa
Membro
Universidade Federal de Santa Catarina

Aos meus pais Maureci e Laureci, por todo suporte e apoio que me deram ao longo desta caminhada. Principalmente a minha querida mãe, por sempre acreditar nos meus objetivos e por estar no meu lado nos momentos mais difíceis. Pai e Mãe amo vocês incondicionalmente!

Ao meu querido irmão Maurício, que sempre torceu por mim. Mano TE AMO!

Ao meu grande amor e companheiro Zé Henrique, pela paciência, dedicação e atenção que foram fundamentais para esta conquista.

A minha madrinha Alda, que desde criança sempre vem me apoiando na busca do conhecimento.

AGRADECIMENTOS

Ao Professor Helton, meu orientador, pelo conhecimento transmitido, pela orientação competente, que me permitiu evoluir como estudante nesses últimos meses, meu agradecimento e admiração.

Às minhas amigas que foram fundamentais para que este trabalho fosse realizado Ângela e Stella.

Às colegas de trabalho Elizabete, Dirlene e Janaína pela compreensão e confiança.

E a todos que não citei, mas que de alguma forma contribuíram para este momento tão importante em minha vida. OBRIGADA!!!

RESUMO

Esta pesquisa traz um estudo de caso do Projeto Porto da Barra Ltda., com base no Estudo de Impacto Ambiental e no Relatório de Impacto ao Meio Ambiente, bem como na Ação Civil Pública impetrada pelo Ministério Público Federal contra a empresa Portobello e a Fundação do Meio Ambiente. O intuito era compreender o significado do tema desenvolvimento econômico sustentável e a importância da preservação do meio ambiente, para que se tenha um ambiente saudável, com o gerenciamento de bens escassos não renováveis, para uma qualidade de vida de todo o sistema vivo, como um bem coletivo. Para tanto, essa pesquisa tem abordagem bibliográfica e sua natureza é qualitativa. Como resultados foram constatados que o Projeto Porto da Barra Ltda. pode trazer benefícios no que se refere à expansão turística para o Município de Florianópolis, em especial para a comunidade da Barra da Lagoa, porém são necessários ajustes no Projeto, pois somente assim estaria preservado meio ambiente para as atuais e futuras gerações, promovendo a qualidade de vida. Não houve possibilidade de serem verificadas as condições sócio-econômicas da comunidade, pois o Projeto ainda não foi implantado. Com base nesses estudos e na Ação impetrada pode-se destacar que o Projeto não atende corretamente as exigências da legislação vigente. Após os resultados conclui-se que o processo de desenvolvimento turístico é possível, mas às vezes podem ocorrer interesses econômicos que transcendem a preocupação com o bem-estar das atuais e das futuras gerações.

Palavras-chave: Meio ambiente. Desenvolvimento sustentável. Expansão turística.

ABSTRACT

This research brings a study of case of the Projeto Porto of Barra Ltd., with base in the Study of Environmental Impact and in the Report of Impact to the Environment, as well as in the Public Civil Action petitioned by the Federal Public prosecution service against the company Portobello and the Foundation of the Environment. The intention was to understand the meaning of the theme maintainable economical development and the importance of the preservation of the environment, for a healthy atmosphere to be had, with the administration of scarce goods you didn't renew, for a quality of life of the whole alive system, as a very collective one. For so much, that research has bibliographical approach and his/her nature is qualitative. As results were verified that the Projeto Porto of Barra Ltd. he/she can bring benefits in what refers to the tourist expansion for the Municipal district of Florianópolis, especially for the community of Barra of the Pond, however they are necessary adjustments in the Project, because it would only be preserved like this environment for the current and future generations, promoting the life quality. There was not possibility of the community's socioeconomic conditions be verified, because the Project still was not implanted. With base in those studies and in the petitioned Action it can stand out that the Project doesn't assist the demands of the effective legislation correctly. After the results it is ended that the process of tourist development is possible, but they can sometimes happen economical interests that you/they transcend the concern with the well-being of the current ones and of the future generations.

Word-key: Environment. Maintainable development. Tourist expansion.

Lista de ilustrações

Figura 1 – O canal da barra e o terreno do empreendedor	31
Figura 2 – A implantação do empreendimento e seu entorno	31

Lista de siglas

ACP	Ação Civil Pública
EIA	Estudo de Impacto Ambiental
ELETROSUL	Empresa Transmissora de Energia Elétrica do Sul do Brasil S.A.
FATMA	Fundação do Meio Ambiente
IBAMA	Instituto Brasileiro dos Recursos Naturais Renováveis
IPUF	Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis
LAI	Licença Ambiental de Instalação
LAP	Licença
LLTM	Linha Limite dos Terrenos de Marina
MPF	Ministério Público Federal
ONG's	Organizações Não-Governamentais
PEA	População Economicamente Ativa
RIMA	Relatório de Impacto do Meio Ambiente
TRF	Tribunal Regional Federal
UFSC	Universidade Federal de Santa Catarina

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	11
1.1 Apresentação do tema e problema	11
1.2 Objetivos	12
1.2.1 Objetivo geral	12
1.2.2 Objetivos específicos	12
1.3 Justificativa	13
1.4 Procedimentos metodológicos	13
1.5 Estrutura do trabalho	14
2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	16
2.1 Desenvolvimento sustentável e o turismo	16
2.2 Evolução histórica de Florianópolis e do turismo	20
2.3 Turismo local	23
2.3.1 Turismo na Barra da Lagoa	25
3 ESTUDO DE CASO: PROJETO PORTO DA BARRA LTDA.	29
3.1 Descrição do Projeto Porto da Barra Ltda.	29
3.1.1 Cronologia do Projeto Porto da Barra Ltda.	34
3.2 Principais impactos do Projeto Porto da Barra Ltda.	39
3.3 Opinião pública sobre o Projeto Porto da Barra Ltda.	41
3.4 Breve comentário sobre as vantagens e desvantagens da implantação do Projeto Porto da Barra Ltda.	45
4 CONSIDERAÇÕES FINAIS E SUGESTÕES	48
REFERÊNCIAS	50
ANEXOS	52
Anexo A - Ação Civil Pública n. 97.0000001-0 – Ministério Público Federal	52

1 INTRODUÇÃO

1.1 Apresentação do tema e problema

A Barra da Lagoa constitui-se hoje em excelente praia de mar aberto, onde abriga a maior colônia de pescadores artesanais da Ilha de Santa Catarina, conservando ainda muita das características dos imigrantes açorianos.

De um bairro pesqueiro, a Barra da Lagoa transformou-se em bairro turístico, surgindo espontaneamente com pouco cuidado urbanístico. Áreas como as margens do Canal de ligação entre a lagoa e o mar foram privatizadas e descaracterizadas. Atividades típicas como a pesca estão tendo cada vez menos espaço, isto é, a prevenção dos costumes e atividades tradicionais estão cada vez mais difíceis.

Diante disto, nos dias atuais é entendido que há necessidade de se conjugar esforços para que o planejamento do desenvolvimento considere não apenas os aspectos tradicionais da economia, mas também novas variáveis como a limitação dos recursos naturais. Porém, é fundamental a manutenção da biodiversidade e da preservação e melhoria da qualidade ambiental, sem esquecer, entretanto, que o próprio homem é quem modifica, sem se dar conta, o seu meio ambiente, colocando em risco a qualidade de vida das atuais e futuras gerações.

O Projeto Porto da Barra Ltda. visa um empreendimento turístico habitacional de grande porte que vem sendo desenvolvido pelo Grupo Portobello, chamado Porto da Barra, localizado na Barra da Lagoa em Florianópolis. Partindo deste pressuposto, o Projeto traz consigo uma grande polêmica: Uma construção que depois de pronta ocupará uma área de 109,9 mil m², gerando de 300 a 400 empregos diretos, poderá se desenvolver sem causar grandes impactos na região onde será implantada? Será possível conciliar desenvolvimento econômico e preservação das áreas naturais (VILLASBÔAS, 2003).

Segundo a Portobello, a empresa responsável por este Projeto, a região da Barra será privilegiada com mais de 80% das vagas laborais que serão destinadas à população local, com incentivos à pesca artesanal, a cultura (músicas, danças típicas, culinária,...) e,

principalmente, com maior atenção ao meio ambiente, incluindo sistemas de esgoto para toda a região da Barra, programas de coleta de lixo, dentre outros itens. Este empreendimento pode ser visto como um negócio de grande sucesso para o desenvolvimento não só da Barra, mas também do Município de Florianópolis.

Diante do exposto, este estudo procurará responder as seguintes questões norteadoras: Quais serão os efeitos que o Projeto Porto da Barra Ltda. trará para a comunidade barrensense? Até que ponto este Projeto poderá beneficiar a colônia de pescadores sem que esta perca suas características e principalmente seu espaço? Será que todo esse investimento da empresa Portobello trará bons resultados para ambas as partes?

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 Objetivo geral

Elaborar breve comentário sobre as vantagens e desvantagens do Projeto Porto da Barra Ltda., a ser implantado na comunidade da Barra da Lagoa, no Município de Florianópolis, Estado de Santa Catarina.

1.2.2 Objetivos específicos

- 1) Analisar as dimensões de sustentabilidade do Projeto Porto da Barra Ltda., com base no Estudo de Impacto Ambiental e no Relatório de Impacto do meio Ambiente (EIA/RIMA) e na posição do Ministério Público Federal (MPF);
- 2) Analisar os efeitos da expansão turística em Florianópolis, e em especial na comunidade da Barra da Lagoa;
- 3) Verificar as condições sócio-econômicas da comunidade antes e após a implantação do Projeto Porto da Barra Ltda.
- 4) Esclarecer a situação em que se encontra o Projeto perante as legislações vigentes, com base na posição do MPF.

1.3 Justificativa

Acreditando que com o novo pensamento de preservação do meio ambiente, o processo de Desenvolvimento Sustentável vem comprovar que todo ser vivo e o ecossistema pode conviver para um desenvolvimento coletivo. Entretanto, para que isso ocorra com equilíbrio faz-se necessário uma utilização adequada dos recursos naturais e a punição daqueles que agredem o sistema ecológico. Deve ser ressaltado que vêm do ecossistema todas as riquezas essenciais a todo sistema vivo, as quais são finitas, é uma das formas para a preservação do planeta para as atuais e futuras gerações.

Por tratar-se de um tema tão importante no âmbito turístico, será de grande valia para a acadêmica desenvolver um estudo nesta área, pois a possibilitará ter uma compreensão mais profunda sobre o tema em questão.

Este estudo justifica-se, ainda, pela relevância à academia, pois poderá somar e contribuir nas consultas sobre “preservação do meio ambiente” e na solução de problemas ambientais.

1.4 Procedimentos metodológicos

Para alcançar os objetivos propostos foram utilizados passos metodológicos que permitiram o desenvolvimento deste estudo. Ficou definido que a pesquisa seria na forma de uma pesquisa bibliográfica e descritiva, de natureza qualitativa.

Inicialmente foi elaborada uma revisão de literatura sobre desenvolvimento sustentável, onde se pôde entender que é possível um desenvolvimento sustentável como forma de compreender melhor o processo de transformação, sem que este tenha necessariamente que destruir suas bases tornando inviável o atendimento às necessidades futuras; e o turismo, com foco no Município de Florianópolis e uma de suas comunidades, buscando-se um estudo mais detalhado sobre o desenvolvimento turístico e suas transformações, relatando através de números, dados que exprimem o resultado de um turismo desordenado na Ilha.

Para tanto foram utilizados livros, trabalhos científicos (teses, dissertações, monografias) que fazem parte do acervo da Biblioteca Universitária. Também foram utilizados estudos em várias áreas, informações baseadas em jornais, leituras de documentos e artigos referentes ao EIA/RIMA, bem como dados específicos coletados na empresa Portobello Construções e Incorporações Ltda.

Em seguida foi realizado um levantamento de dados junto aos órgãos públicos, tais como Fundação do Meio Ambiente (FATMA) e Ministério Público Federal, com o intuito de se obter relatórios e documentos diretamente relacionados ao Projeto Porto da Barra Ltda. (objeto de estudo). Foi realizado contato com o engenheiro da Portobello, que é responsável pelo Projeto Porto da Barra Ltda., onde serão fornecidos materiais de suma importância para a realização deste trabalho.

Por fim, é necessário registrar a dificuldade enfrentada por essa acadêmica ao longo desta pesquisa, no que se refere à obtenção de dados e informações relativas ao Projeto Porto da Barra Ltda. da parte de órgãos públicos, em muitas ocasiões entraves burocráticos impossibilitaram que fossem obtidos materiais mais atualizados sobre o tema.

Registre-se positivamente e como únicas exceções, nesse sentido, a acolhida às nossas demandas por parte do gabinete de um Vereador de Florianópolis (envolvido nos estudos relativos ao Projeto em questão) e o Ministério Público Federal que forneceu para este estudo a documentação da Ação Civil Pública (ACP). Já da parte do empreendedor lamenta-se o fato de somente ter-se conseguido tão somente uma entrevista, ainda sim incompleta.

1.5 Estrutura do trabalho

Este trabalho está dividido em quatro capítulos:

O capítulo 1 traz a introdução com a apresentação do tema e o problema, os objetivos, a justificativa e os procedimentos metodológicos.

No capítulo 2 aborda-se uma fundamentação teórica com os temas desenvolvimento sustentável e o turismo, com ênfase no Município de Florianópolis, Estado de Santa Catarina, destacando uma de suas comunidades.

No capítulo 3 foi elaborado um breve estudo sobre as vantagens e desvantagens da implantação do Projeto Porto da Barra Ltda., com base no EIA/RIMA e na posição do MPF que moveu a Ação Civil Pública (ACP) contra a empresa responsável, onde buscou-se identificar e entender a aplicabilidade do desenvolvimento econômico sustentável preservando o meio ambiente.

O capítulo 4 traz as considerações finais, demonstrando o atendimento dos objetivos e uma síntese dos comentários.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Este capítulo traz uma revisão de literatura sobre desenvolvimento sustentável e o turismo, com foco na evolução histórica do turismo em Florianópolis, mais especificamente na Barra da Lagoa.

2.1 Desenvolvimento sustentável e o turismo

O desenvolvimento sustentável é aquele que atende às necessidades do presente sem comprometer a possibilidade de as gerações presentes e futuras atenderem as suas próprias necessidades. Em seu sentido mais amplo, a estratégia de desenvolvimento sustentável visa promover a harmonia entre os seres humanos e a humanidade com a natureza.

A partir da definição de desenvolvimento sustentável pelo Relatório Brundtland em 1987, alguns autores como Sachs, Brüseke e Leis¹ têm se dedicado a esse tema. Pode-se perceber que tal conceito não diz respeito apenas ao impacto da atividade econômica no meio ambiente, mas sim se refere principalmente às conseqüências dessa relação na qualidade de vida e no bem-estar da sociedade.

O movimento ambientalista mundial emergiu da preocupação de parcela significativa da população com a intensificação, por ação humana de degradação do meio ambiente em meados de 1960; expande-se nas décadas seguintes, para hoje constituir-se em um ambientalismo multissetorial e complexo. A partir de meados dos anos 80, adota o desenvolvimento sustentável, conceito construído durante a década, como seu paradigma.²

Entretanto o atual modelo de crescimento econômico gerou desequilíbrios de grande porte (por exemplo, riqueza-miséria, degradação ambiental e poluição). A partir daí o desenvolvimento sustentável busca conciliar o desenvolvimento econômico com a

¹ (*apud* MILARÉ, 2001, p.41-44)

² Montibeller Filho (1999, p.36).

preservação ambiental. As questões ambientais não são só produto do sistema econômico atual, mas também o resultado das ações humanas inconseqüentes.³

Ao tecer comentários sobre desenvolvimento sustentável, Derani refere que a sustentabilidade é um princípio válido para todos recursos renováveis, mas para com recursos não-renováveis ou para atividades capazes de produzir danos irreversíveis este princípio não se aplica. A realização do desenvolvimento sustentável assenta-se sobre dois pilares: um relativo à composição de valores materiais; e outro voltado à coordenação de valores de ordem moral e ética. O conteúdo da definição de desenvolvimento sustentável para uma relação inter-temporal ao vincular a atividade presente aos resultados que dessa podem retirar as futuras gerações.⁴

Portanto, o desenvolvimento sustentável não pode ser reduzido apenas à questão do meio ambiente ecológico, mas sim, racionalmente protegido e conservado.

Neste contexto está o desenvolvimento turístico. No espaço estão os recursos naturais, os quais se constituem em um importante elemento para o seu processo. Por isso, a manutenção de seus atributos cênicos é indispensável, principalmente em locais que têm justamente na diversidade e conservação do patrimônio natural a sua atratividade. “A conservação dos ecossistemas e dos recursos naturais é condição básica para o desenvolvimento sustentado.”⁵

Assim, o espaço passa a ser um componente indissociável do turismo, pois é nele que serão inseridas todas as facilidades para que as atividades turísticas desenvolvam-se normalmente. Entretanto, é necessário que a distribuição destes elementos siga um plano pré-estabelecido, pois a sua simples inserção no espaço, sem critérios ou estudo, pode causar sério impacto à sua atratividade.

Os equipamentos e serviços turísticos não podem ser inseridos em uma comunidade ou região sem que os mesmos sejam considerados parte integrante do espaço, e que sua inserção não cause impactos ao meio ambiente e a estas comunidades locais. Assim, ao planejar a sua disponibilização à oferta turística local, é importante que seja viabilizada não somente a participação da comunidade local no processo de planejamento, mas também a participação ativa dos órgãos públicos em seu ordenamento, visando respeitar as

³ Montibeller (1999, p.36).

⁴ Derani (1997).

⁵ Diegues (1996, p.20).

características locais, seus costumes, suas tradições, além do seu ambiente natural, integrantes indissociáveis que poderão contribuir para que o desenvolvimento turístico seja alcançado.

“A exploração turística desordenada tem provocado desequilíbrio ao meio ambiente que acaba por provocar prejuízos, não só para a natureza como também para o próprio turismo.”⁶ Esta afirmação demonstra o quanto é importante que sejam preservados os recursos naturais utilizados para fins turísticos, sob pena de inviabilizá-los e, conseqüentemente, afetar negativamente as comunidades locais, quer pelo declínio da atividade turística e a inevitável diminuição da geração de renda, quer pelos impactos causados aos ecossistemas locais.

Todo turismo deveria ser ecológico no sentido de que para usufruir da natureza é preciso ter um conhecimento prévio do ambiente a ser colocada à disposição. Todo turismo deveria se pautar no funcionamento da natureza e nos seus limites ecológicos ao planejar infra-estrutura e equipamentos turísticos.⁷

Nestes locais, onde os recursos naturais constituem-se principal atrativo turístico de uma região, o planejamento deve priorizar a diminuição dos impactos causados por turistas que não estão habituados a conviver em *habitats* frágeis. Estes impactos podem afetar o desenvolvimento da atividade turística no local. Os impactos advindos do aumento de ocorrência de comportamentos inadequados e agressivos aos ecossistemas visitados por turistas de diversas origens e expectativas, incidem diretamente e progressivamente com elevada intensidade sobre o patrimônio natural da região, isto é o objetivo primeiro da visita.⁸

Como alternativa para o desenvolvimento turístico vinculado à qualidade de vida das comunidades locais é necessário a observância dos três pilares da sustentabilidade turística. São eles: os aspectos econômico, social e ambiental. Estes aspectos, quando respeitados, facilitam o alcance de uma harmonia do meio ambiente, minimizando os impactos que o turismo gerará na comunidade local.⁹

Com isso, há de se ter em conta a facilitação do equilíbrio entre os valores econômico, humano (social) e ecológico (ambiental), que deverá trazer à qualidade do ambiente, a utilidade turística e a simplicidade dos serviços dentro da realidade local.¹⁰

⁶ Lemos (2001, p.97).

⁷ Idem (p.128).

⁸ Idem (p.83).

⁹ Costa (2002 *apud* OLIVEIRA, 2005, p.20)

¹⁰ Idem (p.20).

A atividade turística não é a tábua de salvação da economia da Capital catarinense, não gera empregos significativos, nem preserva o meio ambiente. O autor afirma ainda que o suposto caráter ecológico do turismo também é ilusório; afinal de contas a degradação ambiental do espaço da orla marítima (em curso acelerado desde os anos 80) foi e é determinada pela lógica do valor-de-troca, que passa a imperar nestes locais.¹¹

Como exemplo é citado que “o aterramento de mangues e córregos e a retirada de areias das dunas para construções” são indícios da fragilização acentuada do meio ambiente em Florianópolis.¹²

Outra restrição diz respeito ao surgimento de “árvores de concreto”, principalmente no Norte da Ilha, que determinam quais são os agentes dominantes da orla marítima. “É a apropriação privada dos espaços públicos, que gera a diminuição dos espaços de lazer para as classes menos favorecidas dos habitantes de Florianópolis.”¹³

O turismo não é uma relação humana, mas uma transação econômica, gerando uma espécie de ‘ambigüidade’. Na Barra da Lagoa, por exemplo, onde a pesca diminui a cada ano, os turistas estão sendo admitidos cada vez mais, porque trazem a compensação financeira que o pescado não proporciona mais.¹⁴

O turismo possui uma característica marcante de degradação ambiental, particularmente na localidade em questão. Sobre isso foi constatado que no Balneário dos Ingleses, a partir do estudo de projetos residenciais, “[...] a não observância de critério de sustentabilidade espacial, ou seja, a remoção de dunas, aterro de mangues e rios, cortes em encostas de morros, além de outras agressões ao ambiente”¹⁵ promove a degradação ambiental.

No tocante ao Norte da Ilha, o desmatamento, a construção do esgoto sanitário produzido pelo Balneário e lançado sem tratamento nos rios e praias da região, evidenciam um processo de degradação que compromete as condições de vida da fauna e flora nativas.¹⁶

¹¹ Ouriques (1998, p.36).

¹² Idem (p.36).

¹³ Idem (p.36).

¹⁴ Idem (p.36).

¹⁵ Moretto Neto (1993, p.150).

¹⁶ Ferreira (1992, p.152).

Sendo assim, o planejamento, quando harmonizado com as comunidades locais, ao ambiente natural e suas características peculiares, e a viabilidade econômica para sua execução, os objetivos de minimização de impactos podem ser alcançados mais facilmente. Entretanto, não se pode esquecer que o processo de desenvolvimento turístico deve ser acompanhado por um processo de gestão para que as medidas previstas no seu planejamento sejam acompanhadas, monitoradas e corrigidas, principalmente quando o objetivo é promover um turismo que respeite o meio ambiente, isto é, um turismo ecológico.

2.2 Evolução histórica de Florianópolis e do turismo

O processo de colonização e desenvolvimento da Ilha de Santa Catarina se dá quando Portugal e Espanha elegeram a Ilha como ponto estratégico para apoiar a movimentação de navios com destino ao Pacífico e ao próprio Prata, tornando-se motivo de grande disputa entre as duas coroas.

A primeira tentativa de colonização foi a de Francisco Dias Velho, entre 1673 e 1675, aqui fundou o povoado de Nossa Senhora do Desterro.

A coroa Portuguesa resolveu consolidar seu domínio o maior empreendimento migratório que se tem notícia nesta época, com objetivo de colonização, determinando, através do Conselho Ultramarino, a vinda de famílias açorianas e madeirenses para Ilha de Santa Catarina. Entre 1748 e 1756 devem ter aportado na ilha cerca 6 mil pessoas, estabelecendo assim, a colonização açoriana.

Os colonos açorianos agruparam-se em pequenas povoações chamadas freguesias, onde foram distribuídas as terras entre as famílias, porém essa distribuição não foi satisfatória, pois o terreno era pequeno e a qualidade do solo ruim para os propósitos daqueles colonos.

Assim, “a pesca então era uma atividade complementar - combinada ao cultivo de pequenas hortas destinadas ao consumo próprio -, passa a ser uma tarefa de igual ou maior importância.”¹⁷

¹⁷ CECCA (1996, p.98).

Em 20 de março de 1823, Desterro é levada à categoria de cidade, nesta época a Ilha possuía o principal porto de Santa Catarina, exercendo funções de intermediária no comércio exportador local.

Após a Proclamação da República, aconteceram várias revoltas, entre elas a Revolução Federalista, um dos episódios mais controvertidos do Estado e um momento de profunda cisão entre elites brasileiras. Tendo sua origem no Rio Grande do Sul, em 1893, o movimento se estendeu para Santa Catarina e, em pouco tempo, os revoltosos do Governo Federalista Catarinenses, declaram Desterro capital do Estado separado da União enquanto o marechal Floriano Peixoto se achasse no exercício da presidência da República. Porém, com a chegada da força militar republicana na Ilha de Santa Catarina, a revolução não durou muito. Quase 200 pessoas formaram levadas à fortaleza de Anhatomirim, onde foram sumariamente fuziladas. Com a vitória dos republicanos, numa espécie de coroamento simbólico, Desterro recebeu o nome de Florianópolis, sancionado pelo governador, já eleito constitucionalmente, Hercílio Pedro da Luz, em 10 de outubro de 1894, numa homenagem ao marechal Floriano Peixoto.

Nos primeiros vinte anos deste século, Florianópolis, já apresentava em seu perímetro urbano as características das modernas cidades brasileiras. No entanto, a partir da década de 30, o município passa a sofrer influências de políticas estaduais e federais, cujos impactos provocaram alterações significativas na vida da população local.

A manutenção de Florianópolis passou a se dar basicamente graças ao crescimento do setor público, pela injeção de recursos federais e estaduais e pela pequena produção agrícola e industrial.

Com o crescimento do setor público e suas necessidades, o comércio acabou se tornando a principal atividade econômica de Florianópolis. O Comércio cresce mais a partir da Segunda metade deste século, neste período há uma intensificação da capital às demais atividades econômicas do Estado, há uma intensificação do fluxo migratório para a cidade e um crescimento ainda mais acentuado do setor público, com enormes repercussões econômicas do Estado.. Esta foi uma época de grandes obras infra-estruturais de transporte rodoviário, A BR-101 e a BR-470; pavimentação de várias rodovias estaduais; a ampliação dos serviços de transporte; construção de avenidas; o aterro da Baía Sul; a ponte Colombo Salles; a Avenida Beira-Mar Norte; a ligação com as antigas freguesias, agora chamadas de balneários e praias, e tudo isto regado à injeção de muitos recursos estaduais e federais em Florianópolis.

Enquanto a implantação da Universidade Federal de Santa Catarina, da Eletrosul e de várias outras empresas estatais, impulsionaram o crescimento das camadas médias (ou classes médias) multiplicando as áreas loteadas, os bairros residenciais, os prédios de apartamentos, as empresas e o comércio; os processos de expropriação do campo e de expulsão de outras cidades, aliados às possibilidades de emprego que se abriam em Florianópolis, impulsionaram a vinda de uma população migrante pobre, multiplicando as áreas de periferia urbana e favelas.¹⁸

O turismo é tido como o responsável pela aceleração deste processo, onde aumenta o número de construções e casas para o veranista, acompanhado de uma infraestrutura que modifica as comunidades pesqueiras do interior da Ilha.

[...] Os ilhéus foram assim, em grande parte, rapidamente expropriados de seus sítios. Alguns destes destinaram-se à especulação imobiliária a longo prazo, outros foram imediatamente loteados e vendidos. Houve uma desarticulação das antigas unidades de produção: a pesca artesanal, a agricultura, a produção de artefatos diversos, da farinha de mandioca e dos derivados da cana-de-açúcar.¹⁹

Inicia-se o turismo mesmo a partir dos anos 70, quando os planos governamentais vislumbram a possibilidade de explorar o potencial turístico da Ilha de Santa Catarina, então se gera uma política pública de desenvolvimento turístico, sendo que o estado fica responsável a garantir a implantação da infra-estrutura local para expansão desta atividade.

Porém seu desenvolvimento se dá a partir de um cenário natural litorâneo privilegiado, atraindo um turista que busca apenas aproveitar as praias, e não entrar em contato como o povo e com a cultura ilhoa. Como observa Nelson Popini Vaz, “os aspectos de valorização e de preservação da cultura de origem açoriana foram considerados secundários perante o ímpeto do consumo das praias.”²⁰

[...] os projetos turísticos de padrão internacional (Jurerê Internacional, Praia Brava, Porto da Barra,...), representam uma espécie de ‘turismo de enclave’, pois visam atender uma demanda de consumo privado de camada média e alta, sem alterar significativamente o quadro de carência das comunidades ali sediadas, e sem valorizar um aproveitamento mais racional dos recursos locais.²¹

¹⁸ CECCA (1996, p.103).

¹⁹ Idem (p.105).

²⁰ Idem (p.216).

²¹ Ferreira (1992 *apud* CECCA, 1996, p.217).

A transformação dos recursos naturais e culturais, visando o lucro rápido e fácil não leva em conta a existência de aspectos próprios do local, apontando, num futuro próximo, para a inviabilização da atividade turística. O grande fluxo de recursos proveniente do turismo é altamente concentrado, sendo que a forma principal de se distribuir os mesmos, evitando que sejam drenados para fora, é através de uma ação tributária.²² É ressaltado que:

desde que o poder público se capacite para cobrar o que deve ser cobrado, porque no fim das contas, a criação da estrutura que permite o turismo acontecer é algo de responsabilidade também do contribuinte.²³

No início da década de 80, com as melhorias no sistema de abastecimento de água, energia elétrica e urbanização de vias de acesso direcionadas ao norte da ilha inicia-se um processo de verticalização.

é a partir desta fase que vai despontar um elemento decisivo para as novas configurações paisagísticas da orla marítima de Florianópolis: a mercantilização da terra. A predominância do valor de troca sobre o valor de uso implicou um acentuado boom imobiliário.²⁴

O que acarretou a rápida transformação de colônias de pescadores em centro de turismo de veraneio. A Barra da Lagoa, comunidade caracteristicamente açoriana não ficou imune ao boom imobiliário. Embora o crescimento não tenha sido vertical o espaço construído cresceu muito, aumentando o valor da terra e dos imóveis no local.

2.3 Turismo local

Durante muito tempo, o turismo foi visto como uma atividade das classes com maior poder econômico, representando status social. Nestas últimas décadas caracteriza-se pela massificação, sendo Florianópolis uma cidade onde já se encontra turistas de diferentes classes sociais, pois se têm opções de hospedagem, alimentação e lazer com valores

²² CECCA, 1996, p.218).

²³ Lins (*apud* CECCA, 1996, p.218).

²⁴ Ouriques (2006 - trabalho não publicado).

acessíveis, como camping, albergues, restaurantes a kilo e eventos culturais e esportivos gratuitos na cidade.

Se tempos atrás se pensavam geralmente em turismo sazonal²⁵ como de sol e praia, atualmente diversas modalidades de turismo vêm aparecendo, como eventos esportivos (por exemplo: iron man, regatas, maratonas, campeonato de surf WCT), congressos (por exemplo: medicina, odonto, psicologia) e encontros religiosos, fazendo com que haja turismo durante todo ano. O turismo tem sido uma ferramenta para o desenvolvimento local e não somente uma forma de satisfazer o turista. E está intimamente ligado ao meio ambiente.

O turista busca paisagens diferentes daquela onde está seu hábitat, e quanto mais nativa e natural for esta paisagem maior será sua atratividade. Mesmo com diminuição da sazonalidade, o critério adotado para escolha do local de eventos tem muito haver com a beleza local, e na baixa temporada se torna econômico para os visitantes.

O turismo deve ser praticado de forma que o local visitado seja sempre beneficiado, o que não significa que o turista deva ser explorado. O local pode ser beneficiado sem que seja cobrado nenhum centavo a mais do que o preço justo.

O homem apenas utiliza-se da natureza transformando-a, modificando-a e produzindo uma outra natureza, a natureza socializada. Assim produz o espaço turístico, suas ações sobre a natureza causam impactos e agressões que muitas vezes suplantam a capacidade de suporte deste meio natural e às vezes são irreversíveis transformando esta geralmente em mercado de consumo.

Quanto mais frágil for o sistema, menor é a sua capacidade para assimilar ou absorver as ações externas, ou seja, maior será o impacto ambiental.²⁶

A atividade turística não envolve apenas o consumo de bens, mas complexas relações sociais.

Segundo o posicionamento do Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (IPUF):

²⁵ A sazonalidade pode ser definida como “a época de temporada ou de alta estação mais aprazível do ano” (SOUZA, 2000, p.132). No Dicionário Brasileiro Globo (1996) sazonal significa “amadurecer, temperar, atingir o estado de perfeição.” Assim, a sazonalidade é o momento considerado ideal para o consumo do produto turístico, desfrutando de toda comodidade de serviços que o mesmo oferece. No meio acadêmico, o efeito da sazonalidade é comumente compreendido como o período que se revessa entre a baixa e a alta estação. Consiste nos períodos de maior e menor demanda turística por determinados produtos.

²⁶ Rodrigues (*apud* LEMOS, 1999, p.96).

[...] turismo é, na verdade, umas das potencialidades mais concretas da Capital de Santa Catarina, ele assume hoje uma característica predatória, desequilibrando o sistema natural e desestruturando as comunidades tradicionais [...] A inexistência de infra-estrutura adequada para o abastecimento d'água, esgoto doméstico e drenagem pluvial acarretam a desfiguração dos elementos estruturais da paisagem natural e, por outro lado, passaram a comprometer a balneabilidade das praias pela utilização intensiva do mar para o lançamento de esgoto doméstico[...] A preservação dos recursos naturais e dos núcleos e hábitos tradicionais (pesca, vila, folclore) é, portanto, condição fundamental, não só para a sobrevivência de importante segmento da população e da cultura local, como, assim, ainda que paradoxalmente, para a própria sustentação destas áreas como pólo privilegiados de atração turística.

2.3.1 Turismo na Barra da Lagoa

A Barra da Lagoa integra o reduzido grupo de vilarejos do interior da Ilha de Santa Catarina. Grande parte de seus habitantes chegou no século XVII, eram vicentistas, que se instalaram, como resultado da conjugação de objetivos da Coroa Portuguesa de ocupar terras no Sul do Brasil e descongestionar a capitania de São Vicente tida como superpovoada.

A colonização açoriana só tem início quase um século mais tarde, os moradores das Ilhas dos Açores pediram ao Rei que lhes fosse permitido emigrar para o Brasil, pois o arquipélago, superpovoado, já não comportava a população.

O pedido dos moradores teve como resposta a organização de uma transferência em massa. No período de 1748 a 1756 inicia-se a migração para terras brasileiras de aproximadamente 4.500 pessoas.

[...] a distribuição foi feita, inicialmente em torno da vila de Nossa Senhora do Desterro e posteriormente, em direção as suas extremidades norte e sul. Os primeiros casais ao que parece teriam sido localizados nos caminhos que faziam a volta ao morro que limita a vila a leste fazendo o seu contorno. As encostas do mesmo morro (...) foram sendo igualmente povoadas e, do outro lado, na encosta que olha para leste, formou-se a freguesia mais tarde denominada da Santíssima Trindade de Trás do Morro. Seguiram-se, para o norte, Santo Antônio (N. Sra. Das Necessidades) e Canasvieiras (São João Batista). Mais Tarde, procurando o outro lado da Ilha, frente ao oceano, Lagoa (Nossa Senhora da Conceição) e Rio Tavares (Rio de Miguel Tavares). Para o sul Ribeirão (Nossa Senhora da Lapa) [...] ²⁷

Portanto supõe-se que a localidade da Barra da Lagoa surge como uma espécie de prolongamento da povoação de Nossa Senhora da Conceição, às margens da Lagoa que hoje ostenta o mesmo nome. Admitindo-se que a ocorrência de um povoamento no local esta

²⁷ Lins (*apud* CABRAL, 1951, p.30).

efetivamente vinculada à própria existência do canal (de mais ou menos 2,5 Km) que liga a Lagoa de Conceição ao Oceano Atlântico: é possível que a localidade tenha se desenvolvido a partir do próprio tráfego, pelo canal, dos habitantes de nossa Senhora da Conceição entre a lagoa e o mar.

Nas localidades litorâneas do interior da ilha a reprodução tinha um certo grau de auto-suficiência, dadas a distância e as condições de acesso em relação ao núcleo urbano principal. No começo do século XIX Nossa Senhora da Conceição ostenta uma cultura do linho e da cana de açúcar bastante desenvolvida.

Sendo a freguesia mais bem-sucedida da ilha, começa assim o início da indústria doméstica que se instalou desde os primeiros dias da presença açoriana na região.

Entretanto, era na agricultura e na pesca onde residia a principal fonte produtiva nas localidades litorâneas.

De acordo com um pescador da Barra da Lagoa, num depoimento:

Isto aqui era lugar de muita plantação, milho, feijão, alho, cebola, cana de tudo. Você olhava esse morro aí, era até bonito ver as roças de cana que tinha. Tinha uma lavoura tremenda aí nesse morro. Tinha muito engenho de farinha e pra cana. [...] Não precisava comprar nada [...] Todo mundo fazia, não tinha uma pessoa que não tivesse sua vaca. Aqui esse campo aqui [hoje reserva florestal de Rio Vermelho, coberta de pinheiros] foi campo da criação, muita criação, pra mais de 400,500 cabeças. Se você não tinha terreno no morro, se queria maior facilidade pra plantar, chegava no campo e metia a mão, chegava lá roçava um pedaço grande, cercava e plantava o campo. É, naquele tempo era um tempo muito fartureto, de muita coisa. Naquele tempo só o que não existia era dinheiro. De comida, era muita fartura. A gente comia o que queria, escolhia o que comer. Hoje não. O que a gente botava fora época se come hoje.²⁸

A localidade da Barra da Lagoa ostenta, portanto, traços característicos da evolução de tantas outras localidades da Ilha de Santa Catarina. Hoje, pode-se dizer uma vila de pescadores que abriga a maior colônia de pesca da Ilha de Santa Catarina, cerca de 150 na ativa e em dia com o pagamento da anuidade da colônia Z-11, conforme o registro da própria colônia.

Mesmo existindo entre estes pescadores alguns que trabalham embarcados em outros locais como Santos e Rio Grande. Trata-se na maioria de uma pesca de tipo artesanal, não sendo organizada em grande escala. O proprietário da embarcação também é um dos pescadores e não há vínculo empregatício entre os tripulantes, predomina a relações afetivas.

²⁸ Lins (1991).

Nos dias atuais, a Barra da Lagoa, bairro de Florianópolis, depois que o acesso foi facilitado, com o asfaltamento da via que liga a localidade à Lagoa da Conceição, boa parte da população da Barra trabalha ocupando atividades de serviços e comércio principalmente no centro.

Outro fenômeno a ser notado com a facilidade do acesso a localidade, é o aumento do turismo. Alguns moradores florianopolitanos de melhor poder aquisitivo compraram terrenos, construíram residências de veraneio e adotaram em definitivo a localidade como lugar da passagem de férias e de fins de semana prolongados. “Os ilhéus foram assim, em grande parte, rapidamente expropriados de seus sítios.”²⁹

Ao longo dos anos 1980, a melhoria do acesso certamente conjugada com a perspectiva de um lazer talvez menos caro do que, por exemplo, Canasvieiras, age no sentido da efetiva “descoberta” da Barra da Lagoa pelos turistas. Um dos principais motivos de o turismo desta localidade ser mais barato é o grande número de casas e apartamentos construídos para serem alugados para turistas. É raro encontrar uma família nativa, que não tenha pelo menos uma casa ou apartamento para alugar. É mais barato colocar a família inteira em uma casa, do que bancar as diárias em hotéis.

A partir do início da década de 90, cresceu também o número de pousadas, restaurantes, bares e similares.

Sendo assim, novas atividades foram criadas com o surgimento do turismo.

Em outras palavras, o problema da reestruturação do perfil ocupacional da mão-de-obra local, inclusive sob o ângulo das repercussões do turismo, deve ser enfocado fazendo-se referência explícita à própria evolução da pesca artesanal na comunidade.

*[...] pescaria aqui só pros donos de parelhas mesmo.
Aqui é bom pra quem tem o capital, quem tem uma embarcação, aí dá, mas a pessoa trabalhando de proeiro [...] não dá.
O proprietário tem possibilidade de crescer, pois acumula, e quem ganha uma parte só, é só aquilo [...]*³⁰

Essa reestruturação faz com que a comunidade comece a mudar suas atividades ditas tradicionais, acenando com possibilidades de novas ocupações na própria localidade, e contribuindo assim, como sendo, uma nova perspectiva de trabalhos para os jovens.

²⁹ CECCA (1996, p.105).

³⁰ Lins (1991, p.140).

Porém, a comunidade trabalha em setores do turismo que não exige qualificação, ou seja, em serviços como alimentação, tarefas como faxina e limpeza, de vigia e de garçons. Já nas tarefas ligadas à administração/gerenciamento dos serviços, estão relacionados ao fato de que muitos dos estabelecimentos são empresas familiares locais, portanto administrados pelos próprios membros destas (marido, mulher e filhos), muitas vezes sem conhecimento técnico sobre o empreendimento.

Sendo assim, por exigir pouca qualificação os níveis de remuneração dessas pessoas são considerados muitos baixos.

Como em qualquer cidade turística a localidade sofre com a questão da sazonalidade. Na Barra da Lagoa as oportunidades de trabalho no setor turístico aumentam no verão, pois a maioria das atividades criadas durante a temporada não tem uma ligação trabalhista, diferentemente do que vem ocorrendo no centro de Florianópolis e nas praias da Ilha que tenham grandes hotéis, que vêm explorando o Turismo de Eventos.

Para maioria dos moradores da Barra da Lagoa a transformação do bairro em balneário a cada verão é benéfica para o lugar, pois assim para aqueles que exploram serviços turísticos no local representa e significa dinheiro injetado na localidade, principalmente sob forma de pagamento de aluguel.

No ano de 1989, a Barra da Lagoa foi escolhida para abrigar o Projeto da empresa Portobello.

Para o engenheiro civil Dilnei Silva Bittencourt (2006) o motivo dessa localidade foi o fato de que um fenômeno exclusivo da Barra da Lagoa foi o retardo na ocupação imobiliária comparativamente as outras praias. Ainda hoje não enfrenta uma explosão imobiliária devido a este retardo, as peculiaridades da sua geografia e ao fato de o centro da comunidade ser classificado com área de preservação cultural. Com isso a Barra da Lagoa é um dos raros bairros de Florianópolis que ainda preservam as raízes históricas da colonização açoriana. Este fato exige dos planejadores, da comunidade e de empreendedores um cuidado extremo para que não ocorra uma descaracterização da Barra dos raros bairros de Florianópolis que ainda preservam as raízes históricas da colonização açoriana. Por estes motivos o Projeto do Porto da Barra Ltda. possui caráter náutico e habitacional e foi desenvolvido por Arquitetos locais com consultoria de arquitetos e engenheiros especializados em empreendimentos semelhantes dos Estados Unidos e da França.

3 ESTUDO DE CASO: PROJETO PORTO DA BARRA LTDA.

Não sendo a intenção fazer uma análise do EIA/RIMA e demais documentos técnicos para o licenciamento do empreendimento, este capítulo descreve o Projeto do empreendimento Porto da Barra Ltda., relata uma breve cronologia do empreendimento, demonstra os principais impactos com a implantação do Projeto, apresenta os conflitos entre os agentes envolvidos no Projeto (comunidade, órgãos públicos, ong's e empreendedor), e faz uma breve análise das vantagens e desvantagens do Projeto.

3.1 Descrição do Projeto Porto da Barra Ltda.

Os dados sobre o Projeto Porto da Barra Ltda. foram coletados na Dissertação de Mestrado de Paula de Paiva Villasbôas (2003), publicada pelo Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção da Universidade Federal de Santa Catarina.

O Projeto de construção do Porto da Barra, na praia da Barra da Lagoa, Florianópolis, região leste da Ilha de Santa Catarina³¹, teve seu início no ano de 1994. A proponente, empresa Portobello (que atua nos ramos de produção e comercialização de pisos e cerâmicas, comercialização de alimentos congelados e construção civil), é posseira de uma parte significativa de terreno (em parte mangue hoje aterrado) situado às margens do canal que liga a Lagoa da Conceição (o maior ecossistema lagunar da Ilha de Santa Catarina³²) ao Oceano Atlântico.

³¹ Esta região é descrita por uma série de estudos que acentuam as atividades sócio-econômicas preponderantes como sendo: o turismo de lazer (recreação, esportes, cultura, comércio) a pesca e o turismo gastronômico tanto na alta como na baixa estação. Esta região também é descrita, com ressalvas, como o ambiente de maior potencial natural, turístico e econômico da Ilha de Santa Catarina (BARBOSA e JOSÉ, 1998; MENEZES e SANTIAGO, 1997; CECCA, 1997).

³² A Lagoa da Conceição e suas adjacências, como dunas e restingas, vêm sofrendo várias pressões antrópicas - aumento de marinas, trânsito de barcos a motor, ocupação de dunas, lançamento de esgotos 'in natura', etc. (BARBOSA e JOSÉ, 1998). Isso vem ocorrendo porque o próprio órgão de planejamento urbano do município (IPUF) e a Câmara dos Vereadores da Capital assim planejam a ocupação imobiliária na Ilha de Santa Catarina, ao arripio das leis federais. Várias campanhas contrárias a isso vêm sendo lançadas, as quais reagem também aos problemas do rápido crescimento urbano da Lagoa e propõe a criação de seminários de discussão para o seu planejamento, criação de parques ecológicos onde a presença do homem seja controlada e projetos de proteção da bacia da lagoa.

O Projeto Porto da Barra Ltda. possui caráter náutico e habitacional, e prevê um setor náutico com instalação de ancoragem e apoio de navegação para 300 embarcações, além de edificações de uso misto e coletivo como hotel, espaços comerciais e habitações multifamiliares. O empreendimento tem característica de um porto de lazer e pretende ser implantado em um terreno, de propriedade do empreendedor, localizado à margem esquerda do canal da Barra, na Barra da Lagoa, Município de Florianópolis, Estado de Santa Catarina, conforme Figuras 1 e 2.

O empreendimento é caracterizado como turístico-habitacional como estrutura náutica, a ser implantado em áreas alodiais³³ com 105.122,395 m², e de marinha com 24.155,875 m² com total de 129.278,27 m², compreendendo um eixo principal e uma rede de canais isolando sete ilhas, que se interligariam por pontes no estilo veneziano.

O terreno previsto para o empreendimento, que tem hoje 600 m de frente para o Canal, com a construção dos canais artificiais aumentaria seus limites com a água. Cada ilha, em sua especificidade, alocaria equipamentos de apoio coletivo, habitacional e/ou náutico.³⁴

³³ São terrenos situados além da Linha Limite dos Terrenos de Marina (LLTM) para os lados da terra, livre de foros, vínculo, encargos, dentre outros.

³⁴ Ação Civil Pública (2002 *apud* VILLASBÔAS, 2003, p.129).



Figura 1 – O canal da barra e o terreno do empreendedor.³⁵



Figura 2 – A implantação do empreendimento e seu entorno.³⁶

³⁵ Villasbôas (2003, p.132).

³⁶ Idem (p.132).

O Projeto prevê a implantação de áreas e serviços comunitários (mercado, farmácia, padaria,...) próximo ao acesso principal da Estrada geral ou junto ao Canal da Barra. Estão incluídas áreas comerciais e residenciais, estruturas em Setor Central e dois Setores Habitacionais.

O Setor Central é constituído por um eixo principal de acesso, que une a estrada geral da Barra da Lagoa ao Canal da Barra, no local denominado “Enseada”, tendo seu foco na Praça do Mercado, ponto de maior convergência do Projeto. A configuração desses espaços coletivos é concretizada por edificações de uso misto: Residencial/Comercial (no caso do eixo de acesso e adjacências), Turístico/Hoteleiro com comércio (no caso da Praça do Mercado).

Complementando o Setor Central, foram projetados equipamentos coletivos:

- 01 estacionamento público com previsão para até 630 vagas de carros, em três níveis de implantação;
- 01 Náutico, com áreas para exposição e comércio, bem como pequenos reparos, guarda e zeladoria de embarcações;
- 01 Hotel/Apart Hotel de porte médio, na Praça do Hotel, conjugado à Praça do Mercado, consolidando as atividades turísticas de hospedagem e gastronomia.

No Projeto Porto da Barra Ltda. os setores habitacionais são constituídos por condomínios multifamiliares, formados por:

- conjuntos de unidade habitacionais geminada, de dois pavimentos e ático (duplex ou triplex) predominantes nas “ilhas” habitacionais denominadas Corais, Campeche, Galés, Badejo e Arvoredo;
- conjuntos de unidades habitacionais em bloco de apartamento de dois pavimentos com ático, sobre pilotis (ou subsolo), predominantes nas áreas limítrofes do empreendimento.

As áreas sociais/coletivas do empreendimento têm como principal objetivo servir de espaço de integração no conjunto em três diferentes níveis:

- vilas náuticas entre si;
- empreendimento X comunidade da Barra
- comunidade X visitantes.

O eixo principal de acesso, anunciada por um pórtico, busca efetuar a transição/integração entre a comunidade da Barra da Lagoa e o centro de animação principal do empreendimento: Praça do Mercado. Com edificações de uso misto (residencial e comercial), abrigará uma série de serviços e comércios de interesse comunitário, tais como farmácia, padaria, mini-mercado, agência bancária, dentre outros.

De acordo com o RIMA³⁷, a praça do mercado será animada por bares e restaurantes, pelo comércio qualificado de interesse turístico (artesanato, artigo náutico,...), localizado no térreo do edifício do apart-hotel que conforma a praça, o espaço principal do empreendimento deverá ser enriquecido por atividades eventuais de animação comunitária, como feiras livres, módulos para exposições, mostras de arte palco para shows e espetáculos culturais.

Em sua parte aquática, o Projeto Porto da Barra da Lagoa Ltda. terá capacidade para 50 amarras de embarcações, onde se instalará um sistema de transporte coletivo aquático, o barco/táxi. As atividades e serviços ligados à água serão reforçados pelo Clube Náutico do empreendimento, contendo:

- rampa-guincho para retirada de embarcações e garagem de barcos;
- um serviço de rádio comunidade a ser implantado para o empreendimento que também apoiará as embarcações da colônia de pescadores.

As unidades habitacionais serão agrupadas em conjuntos geminados ou em blocos de apartamento tipo “vilas”, com a circulação de pedestres prevalecendo sobre a de carros, com acesso e visuais voltados preferencialmente para os canais.

Nas ilhas, as residências serão constituídos de unidades com dois, três e eventualmente quatro dormitórios.

³⁷ Em agosto de 1995 é concluído o RIMA, realizado pela firma ENGEVIX.

Nos edifícios, dispostos nos limites do empreendimento e junto ao acesso principal, as unidades habitacionais serão de um, dois e três dormitórios. As garagens destas unidades estarão localizadas sob pilotis ou em subsolos parcialmente elevados, cuja cobertura constituir-se-á em um jardim/terraço para as unidades do pavimento térreo.

No Apart-Hotel localizado na Praça do Mercado, as unidades deverão atender predominantemente a demanda de hospedagem temporária. Serão formados basicamente por unidades de dois dormitórios, dois banheiros, sala com área de serviços.

As vagas para carros destas unidades estarão locadas no edifício para estacionamento coletivo, junto ao eixo de acesso principal.

3.1.1 Cronologia do Projeto Porto da Barra Ltda.

A empresa Portobello Ltda. apresentou seu primeiro projeto de equipamento náutico à FATMA em 1989. Sendo que nesta época o empreendimento denominava-se “Marina Vila Náutica”.

Este órgão estadual, depois de analisar o referido Projeto, o indeferiu liminarmente, mesmo sem realização de Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto do Meio Ambiente (EIA/RIMA).

Em 22 de janeiro de 1990 a FATMA levou ao conhecimento da empresa Portobello o parecer contrário ao empreendimento.

Conforme entendimento do MPF, em setembro de 1994 a empresa Portobello entrou com um novo pedido de licenciamento junto ao órgão estadual de meio ambiente, porém agora denominado “Porto da Barra”.

Em agosto 1995, foi concluído o EIA/RIMA, realizado pela empresa ENGEVIX.

Em novembro de 1995, após a publicação do EIA/RIMA, a Fundação Lagoa, um dos opositores ao Projeto, solicitou a diversos professores da UFSC que elaborassem pareceres técnicos sobre o empreendimento proposto. Com base nos mesmos a Organização Não-Governamental (ONG’s) alertou a Procuradoria da República sobre as implicações ambientais do Projeto Porto da Barra Ltda.

A Procuradoria da República em Santa Catarina enviou à FATMA em 11 de dezembro de 1995, uma correspondência na qual eram questionados diversos aspectos do Projeto Porto da Barra da Lagoa Ltda. e dentre eles podem ser destacados:

- a não realização de levantamento sócio-econômico pela Portobello, imprescindível em se tratando de EIA/RIMA;
- o curto período de tempo utilizado pela equipe que elaborou o EIA/RIMA;
- não existência de prognóstico seguro sobre os impactos do empreendimento sobre os camarões marinhos, fonte de riqueza e alimentação de toda comunidade;
- ausência de análise dos impactos a serem desencadeados pelo grande afluxo de veículos automotores;
- a influência da rede de canais artificiais sobre a hidrodinâmica da área do canal da Barra da Lagoa não foi abordada;
- o aumento do número de embarcações, que poderá provocar o decréscimo da população de espécies migratória, algumas delas também de interesse comercial, como a tainha e o camarão;
- a Lagoa da Conceição e o Canal da Barra não possuem regulamento de uso das águas, o que já provoca reclamações e pequenos acidentes, o que poderá alcançar níveis insuportáveis com o empreendimento;
- riscos de contratação de mão-de-obra estranha à comunidade da Barra da Lagoa;
- informação insuficiente sobre o sistema de tratamento de esgoto;
- a área de mangue ainda sobrevivendo na região do pretendido empreendimento, apesar de pequena, constitui bem da União federal, etc.

Tendo recebido o ofício da Procuradoria da República, a Direção da FATMA compromete-se com a exigência de uma Complementação do EIA/RIMA, encaminhando à empresa Portobello uma cópia da manifestação do MPF.

Em 6 de abril de 1996, antes de ter sido entregue a complementação do EIA, foi realizada uma Audiência pública na Barra da Lagoa. Segundo a Procuradoria da República em Santa Catarina, nenhuma novidade foi trazida ao conhecimento público durante a audiência pública, a não ser a orientação de não se expor a todas as fragilidades do EIA/RIMA.

Em junho de 1996, é concluída a complementação do EIA/RIMA (1ª etapa), realizada pela equipe da firma Sócio-Ambiental Consultores Associados, sendo então encaminhada pela Procuradoria da República à Fundação Lagoa e aos professores da UFSC.

Em 18 de setembro de 1996, foi assinada pela FATMA a Licença Ambiental Prévia (LAP)³⁸, porém tal licença só foi entregue ao empreendedor em 1º de outubro de 1996.

Na mesma data o MPF, surpreendido com o deferimento da Licença, fez chegar à Direção da FATMA a preocupação e inconformidade com tal procedimento.

A empresa pretende alargar e aprofundar o curso d'água, recortar as margens do mesmo, fazendo desaparecer os terrenos da União, e tornar privativas as margens das novas margens, nos canais artificiais. Desta forma, a população local, que mantém os hábitos de pescaria e utilização daquelas margens, como lhe é garantido pela legislação em vigor, também será afastada das áreas que pretende a Ré transformar em privativas (ACP, fl.14, 1996).

Após deferimento da LAP³⁹, o MPF buscou mais uma vez ajuda dos especialistas da Fundação Lagoa e da UFSC. Em 06 de novembro de 1996, a Fundação Lagoa envia à Procuradoria os pareceres de professores que apontam riscos irreversíveis do Projeto no Canal da Barra.

Em 19 de dezembro de 1996, o MPF e a União Federal, através de seus procuradores e de seu advogado, propõem a ACP (Processo n. 97.0000001-0), com pedido de liminar contra os réus do Projeto Porto da Barra Ltda. (Anexo A).

Para o empreendedor a ACP nega ao Estudo de Impacto esse caráter e desqualifica todos os estudos, informações complementares e medidas que, em virtude da

³⁸ É uma espécie de consulta de viabilidade, em que o empreendedor da obra pergunta à FATMA se é possível construir aquele tipo de obra num determinado local. A FATMA vai consultar as legislações ambientais em vigor, federal e estadual, e, com base nessas normas, vai responder se o empreendimento é viável ou não. E, se for, com condições legais. A LAP não autoriza a construção da obra, apenas atesta sua viabilidade naquele local.

³⁹ Depois de ter a LAP aprovada, o empreendedor precisa apresentar à FATMA o projeto físico e operacional da obra, em todos os seus detalhes de engenharia, já demonstrando de que forma vai atender às condições e restrições impostas pela LAP. Só com a LAI expedida é que se pode começar as obras.

própria avaliação de impacto ambiental, foram somadas no curso do processo de licenciamento.

Lastreados apenas em perguntas e críticas efetuadas pelos poucos opositores ao projeto, aos Autores desconsideraram totalmente as respostas que foram aportadas pela empresa requerida, termos de soluções e explicações que ou bem demonstraram que as objeções não procedem, ou bem atestaram que as medidas e dispositivos adequados existem e serão adotados (ACP. fls. 451-452,1997).

Em 17 de novembro de 1997, a FATMA assina a liberação da Licença Ambiental de Instalação, que autoriza o início das obras.

No dia 19 de novembro de 1997, a Fundação Lagoa protesta contra a liberação da Licença Ambiental de Instalação n. 52/97 - Porto da Barra Ltda., junto à Procuradoria da República em Santa Catarina, alegando falta de estudos complementares que sustentem este projeto sem causar danos irreversíveis ao sistema lagunar.

Em 20 de novembro de 1997, o MPF e a União renovaram o pedido de liminar, desta vez para suspender os efeitos da Licença Ambiental de Instalação expedida e garantir a conservação do estado atual da área em que se pretende implantar o Projeto. Segundo o MPF:

não se busca impedir o empreendedor de apresentar seus projetos e pleitear licença ambiental, mas estabelecer a inviabilidade do projeto do Porto da Barra assim como está definido, e a nulidade da atuação da FATMA, por vícios que vão desde análise negligente e das exigências insuficientes, até afronta aos ditames legais e aos direitos da sociedade e da União (ACP, fl. 680, 1997).

Em 27 de fevereiro de 1998, a Justiça Federal decidiu-se por deferir a liminar pleiteada, para impedir o início das obras de instalação do Projeto, bem como para suspender os efeitos das Licenças Ambientais expedidas pela FATMA. Foi imposta à empresa uma multa diária de R\$ 10 mil reais, caso houvesse descumprimento da ordem judicial.

Em março de 1998 o empreendedor entrou com recurso para suspender a liminar, junto ao Tribunal Regional federal (TRF).

Em 12 de junho de 1998, diversos moradores da Barra da Lagoa manifestaram-se, a favor do empreendimento Porto da Barra Ltda. Com esse empreendimento teremos a oportunidade de acesso a 400 novos empregos diretos, além é claro, de todo o desenvolvimento econômico que trará para a região (ACP. fl.1078,1998).

Em 3 de julho de 1998, a Procuradoria da República em Santa Catarina alerta o então Superintendente do Instituto Brasileiro dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA),

acerca da omissão do órgão federal em relação ao caso Porto da Barra Ltda. O órgão federal havia alegado não haver justificativa para a participação formal do Instituto, mas depois assumiu sua responsabilidade no caso e declarando a legalidade do empreendimento e validade das licenças expedidas para o empreendimento pelo órgão ambiental estadual.

Em 20 de agosto de 1998, é cassada a liminar que determinava a paralisação das atividades de implantação do projeto Porto da Barra, pelo TRF.

Em fins de 1998, o MPF renovou o pedido de liminar para a suspensão dos efeitos das licenças ambientais expedidas pela FATMA, não reconhecida pelo juiz por não estar fundada em fato novo.

No ano de 2001, durante fase de produção de prova pericial, as partes apresentaram assistentes técnicos e quesitos relacionados à questão técnica do empreendimento.

Em 19 de dezembro de 2002, o MPF fixa a data para entrega final das manifestações, apresentações de pareceres técnicos e eventuais formulação de pedidos e esclarecimentos ao Perito na forma de quesitos complementares. Sendo que o MPF reformulou esta data para até o dia, 07 de janeiro de 2003. A empresa Porto da Barra Ltda. apresenta o laudo pericial na data exata.

Em 26 de agosto de 2003, foi marcada audiência com as partes envolvidas nas provas periciais (MPF, União, FATMA, empresa Porto da Barra Ltda.), não sendo possível acordo, marcando assim, nova audiência para o dia 05 de maio de 2004, não apresentando nenhuma novidade.

Em 10 de outubro de 2005, o MPF intimou a empresa Porto da Barra Ltda. a arcar com os honorários do Prof. Elói Melo, do laboratório de Hidráulica Marinha da UFSC, visando completar e elucidar, especificamente no que for pertinente ao impacto da construção da marina para a circulação e a qualidade das águas no canal da Barra da Lagoa. O valor a ser pago entretanto é de R\$ 12.000,00 (doze mil reais).

No dia 16 de Janeiro de 2006, empresa Porto da Barra foi intimada a pagar metade referente este honorário.

O Ministério Público Federal, conforme determinação judicial, realizou novos estudos hidrodinâmicos em relação à alteração apresentada para fins de acordo judicial, ou novo projeto de intervenção no canal da Barra da Lagoa, nesta capital, pretendido pelo empreendimento Porto da Barra. O Sr. Perito designado por este Juízo, em alentada manifestação (fls. 2.465 em diante), esclarece que as informações fornecidas pelo empreendedor apenas em parte instruíram sobre a segurança da nova configuração de abertura de canais e feitos para o sistema praia/canal e Lagoa da Conceição, havendo necessidade da complementação que indica. Assim, contatos já foram mantidos informalmente com a empresa Ré, visando agilizar a complementação referida pelo Prof. Elói Melo Filho. Para esclarecimento mútuo e detalhamento, reunião conjunta está marcada para o próximo dia 09 de maio. Não obstante, considerado que o trabalho de especialista designado pelo Juízo, é a presente para requerer seja intimada a empresa para que efetive o depósito da segunda parte dos honorários periciais. Florianópolis, 24 de abril de 2006 (ACP, fl. 2508, 2006)

Em 06 de julho de 2006, a Porto da Barra, foi intimada a promover o pagamento da segunda parte dos honorários periciais no prazo de dez dias, sob pena de dispensa de prova.

Segundo o engenheiro civil Dilnei Silva Bittencourt responsável pela obra Porto da Barra Ltda., “para implantar o projeto seria somente necessário acordo com o MPF. Assim que acontecer este acordo a obra ira se iniciar.”

3.2 Principais impactos do Projeto Porto da Barra Ltda.

O empreendimento Porto da Barra, por representar um projeto com nova linguagem arquitetônica, irá significar um marco na forma de ocupação do espaço urbano da localidade e até da própria ilha que poderá direcionar a partir de sua implantação esta nova forma de estruturação do ambiente urbano local. A arquitetura representa em suas formas os movimentos sociais através de seus valores, portanto um empreendimento como este pode mostrar novos valores para a sociedade local, incentivando o processo de mudanças sócio-culturais. O Projeto em questão está baseado no modelo francês de um porto de lazer, o que significa um choque cultural entre este modelo importado e o local a ser implantado o Projeto.

O aumento de consumo de água, no entender dos peritos do MPF (2002) não foi pesquisado no EIA/RIMA para um levantamento detalhado do aquífero subterrâneo que poderá ser utilizado no empreendimento em questão. O abastecimento atual da Barra da Lagoa vem da Lagoa do Peri desde 1999, porém este abastecimento só poderá abastecer no

futuro um total de 147 mil habitantes (incluindo toda a Planície do Campache, Lagoa da Conceição, Armação, Pântano do Sul).

Para os peritos do MPF (2003), o impacto sobre o sistema viário é um dos tópicos menos trabalhados pelo EIA/RIMA, sendo que, os peritos do empreendedor argumentam que o problema do trânsito independe da implantação do empreendimento, e é comum a todas as cidades brasileiras, dependendo do seu equacionamento de políticas públicas. O empreendimento não espera utilizar meio de transporte, pois nada cita de particular em relação ao mesmo. O empreendedor é um agente pró-ativo nesta questão.

Na visão dos peritos do MPF (2002), nos estudos do EIA/RIMA não há um detalhamento do sistema de tratamento de esgoto proposto e tão pouco o local da Estação.

Os peritos do MPF (2002), quanto à descaracterização do manguezal, constataram a descaracterização da área por aterramentos feitos em datas passadas, para realização de festas locais e por ação de prepostos do empreendedor. Este fato foi constatado pelo IBAMA em 06/10/95, quando o instituto autuou a empresa pela supressão e aterro do manguezal, bem como a retificação do Canal da Barra. Em 1991 a área do empreendedor abrigou a Festa da Tainha, através da qual a empresa buscava “justificar” a eliminação da cobertura vegetal e o aterramento parcial.

Para os peritos do MPF (2002), os alevinos de tainhas e pós-larvas de camarão certamente serão afetados pelos fortes ruídos provocados pelos motores dos barcos. Maior fluxo de embarcações também aumenta sobremaneira o risco de acidentes no canal e conseqüentemente de eventos poluentes, os motores usados nas embarcações (lanchas, veleiros, iates e jet-ski), de dois ou quatro tempos, quando em funcionamento lançam uma média de 25 a 30% do combustível bruto na água.

Segundo os peritos do MPF (2002), o Projeto prevê canais artificiais (3.200 m), que seriam dragados sem contato como canal principal, portanto, a implantação do empreendimento causaria a ruptura da dinâmica das linhas laterais do canal da Barra, alterando o reabastecimento de areia, o fluxo de entrada da maré e a vida do ecossistema lagunas, incluindo a sociedade humana residente e flutuante

Quanto às modificações na margem do canal, o empreendedor sugere a colocação de telas de fibra naturais biodegradáveis, para propiciar uma proteção contra a erosão do terreno e fertilizar o solo arenoso, tarefa que, segundo os peritos do MPF, não é impossível, mas de difícil concretização e resultado, face ao “novo fluxo criado.”

O EIA/RIMA não trata diretamente da questão combustível sobre a fauna e flora, mas descreve resumidamente os possíveis efeitos da contaminação por hidrocarbonetos, ressaltam que todos os produtos provenientes de petróleo podem ficar retidos nos sedimentos finos dos manguezais, e posteriormente incorporados às plantas. Para a fauna, o óleo livre pode interferir nos processos respiratórios, e provocar asfixia.

Um dos pontos mais relevante para a comunidade da Barra da Lagoa são os possíveis danos sobre a pesca. No qual o EIA/RIMA traz algumas considerações sobre a compatibilização da pesca artesanal com o empreendimento Porto da Barra, comprovando que atividade pesqueira de grande importância na localidade se encontra na área externa do Canal da Barra da Lagoa, ou seja, em mar aberto.

Porém, para os peritos do MPF (2002), caso a poluição por esgoto e pelo combustível não seja devidamente controlada, poderá haver comprometimento tanto da qualidade como da quantidade do pescado.

3.3 Opinião pública sobre o Projeto Porto da Barra Ltda.

“Um dos projetos urbanísticos mais controvertidos dos últimos tempos na cidade foi discutido publicamente num evento que reuniu cerca de 500 pessoas no Centro Comunitário da Barra da Lagoa.”⁴⁰

A audiência foi solicitada por quatro entidades comunitárias da região para discutir os prováveis impactos da construção do empreendimento, que vai custar à Portobello um investimento de US\$ 50 milhões.

O motivo da discussão do Projeto é a abertura de canais secundários a partir do canal principal, que formariam sete pequenas ilhas e dariam uma característica de cidade estuarina, algo como uma mini-Veneza.

O EIA/RIMA apresentado pela Portobello foi elaborado por uma equipe de 14 técnicos da empresa de consultoria Engevix. Os principais pontos analisados são as possíveis interferências do empreendimento no processo de ocupação e assentamento urbano e as

⁴⁰ Jornal AN Capital, 11 abr 1996. Numa audiência pública mediada pela Fundação do Meio Ambiente, a empresa Portobello apresentou a comunidade os resultados do EIA/RIMA do Projeto turístico Porto da Barra.

conseqüências. Os impactos ambientais da abertura dos canais secundários e as alterações físico-químicas no canal da Barra também foram abordados no relatório.

Na análise dos técnicos da Engevix, o porto da Barra poderia funcionar como “indutor positivo do processo de ocupação do espaço”⁴¹ na Barra da Lagoa. Sem o empreendimento, os técnicos consideram que a tendência natural do balneário seria seguir um processo de ocupação desordenado, como o que aconteceu na praia dos Ingleses.

As entidades que solicitaram a audiência pública para discutir o EIA/RIMA do Projeto Porto da Barra foram a Fundação Lagoa, o Conselho Comunitário da Barra da Lagoa, a Fundação Barra Unida e a Federação dos Pescadores de Santa Catarina. Após a apresentação dos resultados do estudo, representantes de cada organização tiveram espaço para questionamentos e observações sobre o relatório. O Presidente da Portobello, Valério Gomes Neto, explica que o objetivo dessa audiência é exatamente abrir mais um canal de diálogo com a comunidade.

Manifestando simpatia ao empreendimento, o Presidente do Centro Comunitário da Barra da Lagoa, Ademir Santos (presidente no ano de 1996) afirma que durante os três anos de andamento do Projeto a Portobello “deixou as portas da empresa sempre abertas à comunidade.”⁴²

Os principais benefícios que o Projeto Porto da Barra Ltda. traria, em sua opinião, seria a geração de mais de 400 empregos em sua execução.

A construção de um empreendimento como o Porto da Barra Ltda. causaria também uma valorização imobiliária considerável na região, haveria um aumento nos preços dos aluguéis, “mas em compensação o patrimônio dos proprietários de imóveis ficaria muito mais valorizados.”⁴³ Isso traria também uma alteração no perfil do turismo na Barra da Lagoa, o que poderá gerar novos negócios e ampliar os negócios existentes no balneário, na avaliação do arquiteto. A preocupação com uma possível descaracterização da cultura local já não existe tanto quanto ao início das discussões. “A empresa tem interesse nas características culturais da Barra para trazer o empreendimento pra cá”⁴⁴, analisa.

Sobre os diversos impactos ambientais enumerados pela comissão técnica que elaborou o EIA/RIMA, que podem inclusive comprometer a atividade pesqueira, Ademir

⁴¹ Jornal AN Capital, 11 abr 1996.

⁴² Idem.

⁴³ Idem.

⁴⁴ Idem.

demonstra certo conformismo, “tudo na vida é assim, tem seu lado positivo e seu lado negativo”⁴⁵ afirma.

Um pouco mais crítico, o Presidente da Associação Barra Unida, Gilson Manoel Bittencourt, destacou a importância da assinatura de uma carta de intenções entre a Portobello e a comunidade. “Nós precisamos ser favoráveis ao progresso da região, mas é importante que a gente tenha algumas garantias”⁴⁶, declara, manifestando preocupação com a manutenção da cultura local.

Ele afirma que a parceria entre governo, comunidade e iniciativa privada pode ser uma boa alternativa para o desenvolvimento, “contanto que existam compromissos.”⁴⁷

Os membros da Fundação Lagoa (entidade não governamental) preocupam-se com a construção das ilhas e pequenos canais na área de 13 hectares na margem esquerda do Canal, por entenderem que pode alterar para sempre o fluxo da água na Lagoa, a salinidade, o processo de assoreamento e a criação de peixes e camarões.

O Presidente da Associação dos Moradores da Lagoa da Conceição, Aurélio de Oliveira, cético em relação ao Projeto, acredita que os pescadores serão expulsos do mar pelos iates e lanchas que começarão a atracar no porto. “Eles estão comprando os pescadores, que são desinformados. É preciso ter cuidado também com a Câmara de Vereadores”⁴⁸, diz, desconfiado.

A fundação sugere que a Portobello realize o empreendimento sem a construção dos canais internos, aspectos que foi logo descartado pelo empreendedor, pois prejudicaria o acesso dos usuários à Lagoa da Conceição e ao mar. Manifestam preocupação com o controle do uso de embarcações na Lagoa da Conceição, principalmente nos dias em que as condições do mar estiverem desfavoráveis para passeios de lanchas e outras embarcações.

A Federação dos Pescadores de Santa Catarina se preocupou desde o início com os impactos ambientais e solicitou informações sobre como estes impactos seriam tratados. O Presidente da Colônia de Pescadores Z-11 confia na responsabilidade do empreendedor e nos benefícios que o Projeto trará para a comunidade. “A pesca não tá dando dinheiro. Isto será a salvação para os pescadores que estão morrendo de fome”⁴⁹, diz Osvani empolgado com

⁴⁵ Jornal AN Capital, 11 abr 1996.

⁴⁶ Idem.

⁴⁷ Idem.

⁴⁸ Jornal AN Capital, 17 set 1995.

⁴⁹ Jornal AN Capital, 17 set 1995.

Projeto. Para ele, e boa parte dos moradores do local, a construção do Porto da Barra é a única maneira da comunidade melhorar sua qualidade de vida.

As preocupações maiores da comunidade são a questões do assoreamento e o tratamento de esgoto. As principais reivindicações foram o tratamento de esgoto, o EIA, e a utilização da mão-de-obra na construção do empreendimento, havendo garantias por parte do empreendedor de que eles serão atendidos.

Depoimento do empresário Jorge Freitas, que é favorável ao Projeto Porto da Barra Ltda.:

Sou plenamente favorável à construção do Porto da Barra. Aliás, parece que, finalmente, Florianópolis está despertando para a modernidade no seu desenvolvimento, com a implantação desse empreendimento. É, a meu ver, um projeto que valoriza o ambiente em que se insere, e coloca a Ilha de Santa Catarina no topo do turismo de primeira qualidade. E sabem onde isso está acontecendo? Acreditem! É no maior reduto de manezinhos da Ilha – a Barra da Lagoa. Parabéns a você aí Barra. Estive na audiência pública do EIA/RIMA, organizada pela FATMA e testemunhei o efusivo e integral apoio que a comunidade deu ao empreendimento. Espertos, pois sabem que, sem investimentos que gerem empregos, valorizem a cultura e o meio ambiente, o belo local que habitam pode se transformar num caos Assim pudéssemos Ter, em cada uma das 42 paraís de Florianópolis, alguém disposto a pensar, estudar e criar coisas dessa natureza, com tamanho porte e magnitude. Se isso tivesse acontecido, com certeza nenhuma das praias da Capital estaria hoje poluída, como muitas se encontram. Onde chega o processo como se resolvem, e outro deixam de ser criados. Enquanto o estado do Paraná todas as armas para Ter uma fábrica de automóveis (a francesa Renault), oferecendo mundos e fundos, aqui as coisas são feitas de modo exatamente inverso. O empresário é levado à exaustão até que desista e vá buscar locais mais receptivos para seu investimento. Mas, vejam só comunistas. Cabe agora à Câmara de Vereadores dar uma resposta rápida à comunidade, aprovando a lei que lá tramita, e que viabilizará, no âmbito do município, a imediata implantação do empreendimento. Que este processo do Porto da Barra desperte na comunidade, nos empresários e no poder público, a urgência na solução dos problemas econômicos e na preservação do rico patrimônio natural com que Deus nos privilegiou.⁵⁰

Quanto a um dos principais problemas manifestados pelos opositores ao projeto, a poluição causada pelas embarcações, o empreendedor afirma que o projeto estimulará o uso de embarcações em direção ao mar e não à Lagoa, e que em nenhum momento haverá a circulação simultânea das 300 embarcações previstas para o empreendimento. O empreendimento possui um Regimento Interno que determina as normas de uso das embarcações, portanto, caberá aos usuários das embarcações cumprirem estas normas, uma vez que também interessa a eles a qualidade das águas da Lagoa da Conceição e do Canal da Barra.

⁵⁰ Jornal AN Capital, 12 abr 1996.

O empreendedor está comprometido com a garantia da qualidade ambiental da Barra da Lagoa, por força do documento assinado com o Fórum da Barra. Com o empreendimento, a pesca artesanal e a pesca esportiva se potencializam como produtos turísticos.

Mas de 60% do terreno do empreendedor será de uso coletivo da população, como áreas de eventos, praças, área comercial, canais, ruas públicas.

O MPF deu início à ACP por causa das deficiências encontradas no EIA. Se tanto o empreendedor quanto a FATMA tivesse acatado todas as determinações do Ministério no sentido de melhorar os estudos, talvez não houvesse a necessidade de instaurar a ACP.

Quanto há a participação do MPF, esta deve se apenas como ouvinte, pois as discussões e negociações devem ser feitas entre o procurador e o empreendedor, depois de ouvir a comunidade e outros envolvidos.

3.4 Breve comentário sobre as vantagens e desvantagens da implantação do Projeto Porto da Barra Ltda.

Este item traz breves comentários sobre as vantagens e desvantagens do Projeto Porto da Barra Ltda., com base no Parecer Técnico sobre o EIA/RIMA elaborado por professores e técnicos da UFSC e na posição do MPF, após o desenvolvimento de uma fundamentação teórica e a descrição do Projeto em estudo.

Inicialmente, pela ótica dos fluxos reais no mercado de recursos, o empreendimento tornar-se-á mais adequado e viável se possibilitar o crescimento da produção de bens e serviços de consumo (pesca no caso) que venha garantir a manutenção de 1/3 da População Economicamente Ativa (PEA) local inserida no setor primário (tab. 36/EIA-RIMA), histórica e culturalmente atuante neste segmento, associado ao emprego dos demais recursos ativos.

Mas como empregar os demais recursos ativos sem inviabilizar a atividade extrativista-pesqueira local (30%)?

Como conciliar os interesses difusos da sociedade local e empreendedor, sem aliciar a primeira em benefício da segunda, prática essa percebida cotidianamente no meio empresarial e relações econômicas?

Pela abordagem do fluxo monetário, no mercado de bens e serviços, o próprio instrumento EIA/RIMA admite uma retração da pesca artesanal na fase de construção do empreendimento associado a não absorção da mão-de-obra local (mais de 40 meses conforme cronograma físico), admitindo também possibilidades de melhora dessa atividade na fase de operação, colocando assim em risco a subsistência das unidades familiares principalmente, e, o próprio sistema econômico local (ACP, fl.99, 1997).

Frente a estas colocações, a imprecisão e a inconsistência do EIA-RIMA com relação aos aspectos econômicos apresenta-se tecnicamente inapropriado uma vez que não esclarece tais relações. Isto pode ser observado, principalmente, quando se refere que os depoimentos dos moradores indicam que não é desta atividade que depende a manutenção e sobrevivência econômica da quase totalidade das famílias, gerando conflito de interpretações. Pode-se questionar então: Será que 1/3 da PEA local (cerca de 30%) nessa atividade não é significativo?

O RIMA coloca também em um de seus parágrafos, que a venda ou não dos imóveis por parte dos moradores é uma questão de opção pessoal não podendo ser creditada ao empreendedor. Entretanto não levanta que com o fim dos negócios dos aluguéis praticados pelos moradores, a dificuldade cada vez maior em relação à pesca, o aumento do valor dos terrenos e a descaracterização paisagística e cultural que o empreendimento imprime ao local, a população nativa, não terá alternativa senão vender suas propriedades. É um impacto que é creditado sim no empreendedor e o pior e que não é passível de mitigação.

Um empreendimento desse porte pode se mostrar inadequado para a população local, visto que os efeitos naquele ecossistema decorrentes da implantação e operação do mesmo ultrapassam não só o espaço de sua propriedade (do empreendimento) como os direitos (aspectos relacionais - poluição, contaminação e degradação), o que o inviabiliza.

O empreendedor pode ter adquirido a terra atendendo alguns quesitos jurídico-legais, porém o bom senso neste caso determina que sejam adotados princípios do respeito à sustentabilidade do meio ambiente em questão.

Pela abordagem econômica, se necessário for a abertura de novos postos de trabalho gerando emprego e renda, que seja feito atendendo os preceitos do ecoturismo e ou resgatando atividades tradicionalmente desenvolvidas (pesca), como vem, ambos, ocorrendo na localidade da Barra da Lagoa (ACP, fl. 101 1997).

O EIA/RIMA, no que concerne a esses aspectos econômico-sociais, não responde aos questionamentos levantados, muito menos, sequer adota metodologia que concilie desenvolvimento econômico com a questão ambiental e essa é uma das responsabilidades das unidades produtoras nas suas relações com as unidades familiares para manutenção do sistema econômico-social e ambiental.

Para os peritos do MPF (2002), no caso de contratação de mão-de-obra estranha à comunidade, além do risco de ocupação desordenada de áreas protegidas, há o problema de um adensamento populacional muito intenso e repentino que ameaça a qualidade de vida da comunidade local. Serão criados aproximadamente 600 novos empregos no pico da fase de implantação e 533 na operação, podendo levar a uma expansão da PEA residente na Barra da Lagoa, devido às oportunidades de emprego e trabalho, caso o empreendedor não procure absorver esta população local, o que poderá levar a uma ocupação desordenada, inclusive em áreas de proteção. Durante a fase de operação a mão-de-obra será permanente -, sendo que o empreendedor se compromete com treinamento e absorção de pessoas da comunidade local, como descrito no EIA/RIMA.

Um diagnóstico ambiental tem valor para estudo de impacto ambiental sobre uma região quando serve como base para análise da situação atual do ambiente e da posterior em consequência da execução do projeto. Portanto, quando não há análise comparativa entre estas situações do ambiente, não se fez EIA.

Nas questões meio sócio-econômico e cultural, nos temas patrimônio arquitetônico e paisagístico, estrutura urbana entre outros temas, não existem estas comparações que se presume extremamente necessárias, pois tem-se nítida compreensão que um projeto que causará impactos bem previsíveis sobre a estrutura urbana da localidade precisaria de tal abordagem.

Nos aspectos habitacionais, não existe uma planta cadastral urbana atualizada dos lotes e imóveis relatadas no Estudo. Uma questão importante que é desconsiderada é a necessidade de se estudar a migração dentro da própria cidade e Florianópolis, qual sua origem e como afeta a localidade.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS E SUGESTÕES

Este capítulo apresenta as considerações finais sobre este breve estudo do Projeto Porto da Barra Ltda. Ao término deste trabalho buscou-se a compreensão do significado e da importância da implantação de um projeto de grande porte em uma comunidade tradicional de Florianópolis.

Parte-se do pressuposto de que o homem trabalha com bens escassos, não renováveis e que ainda são submetidos sistematicamente a severas condições de uso inadequado. Gerenciar a cultura da preservação e do cuidado com o meio ambiente e gerar oportunidades de melhoria é possível, mas se forem aplicados os bens de forma equilibrada e respeitando-se as peculiaridades em cada caso aplicado.

Diante do exposto foram atendidos os objetivos previamente delimitados neste trabalho.

Primeiramente foram analisadas as dimensões de sustentabilidade do Projeto Porto da Barra Ltda., com base no Estudo de Impacto Ambiental e no Relatório de Impacto do Meio Ambiente e na posição do Ministério Público Federal, sendo este último o autor da Ação Civil Pública contra a empresa Portobello e a FATMA, haja vista que os estudos não atenderam em sua totalidade o que determina a legislação pertinente.

Em seguida foram analisados os efeitos da expansão turística em Florianópolis e, em especial, na comunidade da Barra da Lagoa, poderiam trazer benefícios para a comunidade, bem como para o Município. Entretanto, é necessário os ajustes no Projeto, pois somente assim estaria preservado meio ambiente para as atuais e futuras gerações, promovendo a qualidade de vida.

Após foi verificada as condições sócio-econômicas da comunidade, antes e após a implantação do projeto não puderam ser verificados, que ficou prejudicada haja vista que o Projeto Porto da Barra Ltda. ainda não foi implantado.

Por último, ao esclarecer a situação em que se encontra o Projeto Porto da Barra Ltda. perante a legislação vigente, pôde-se constatar que o mesmo não atende a legislação pertinente, conforme consta na Ação Civil Pública.

Finalmente, ao longo dessa pesquisa deparou-se também com uma vasta literatura que trata da temática da preservação do meio ambiente, com a propriedade de também desenvolver um crescimento econômico sustentável. Com as leituras, pôde-se perceber que na realidade os recursos naturais não renováveis estão se esgotando, e com isso, as atitudes indiscriminadas levarão à humanidade a conviver com fenômenos agressivos cada vez mais severos.

Para um trabalho futuro, o aprofundamento de um estudo do Projeto Porto da Barra Ltda. poderá promover novos conhecimentos e permitir um melhor entendimento das vantagens e desvantagens de sua implantação, dentro de um processo de desenvolvimento turístico economicamente sustentável.

REFERÊNCIAS

CALVENTE, Maria Del Carmen M.H. O impacto do turismo sobre comunidades de Ilhabela (SP). In: LEMOS, Amália Inês G. de. **Turismo: impactos sócio-ambientais**. 2.ed. São Paulo: Hucitec, 1999. p.85-92.

CORIOLOANO, Luzia Neide M.T. Turismo e degradação ambiental no litoral do Ceará. In: LEMOS, Amália Inês G. de. **Turismo: impactos sócio-ambientais**. 2.ed. São Paulo: Hucitec, 1999. p.93-103.

DERANI, Cristiane. **Direito ambiental econômico**. São Paulo: Max Limonand, 1997.

DIEGUES, A.C.S. Desenvolvimento sustentável ou sociedades sustentáveis: da crítica dos modelos aos novos paradigmas. **São Paulo em Perspectiva**, 6:22-9, jun./jul., 1992., 1996.

_____. **Ecologia humana e planejamento em áreas costeiras**. São Paulo: NUPAUB-USP, 1996.

FURLAN, Sueli Ângelo. Unidade de conservação insular: considerações sobre a dinâmica insular, planos de manejo e turismo ambiental. In: LEMOS, Amália Inês G. de. **Turismo: impactos sócio-ambientais**. 2.ed. São Paulo: Hucitec, 1999. p.114-136.

GOMES, Lirandina. Praia do Forte, BA: o paraíso e suas contradições. In: RODRIGUES, Adyr Balastrieri (Org.). **Turismo, modernidade e globalização**. São Paulo: Hucitec, 1997. p.172-184.

LEMOS, Amália Inês G. de. **Turismo: impactos sócio-ambientais**. 2.ed. São Paulo: Hucitec, 1999. p.85-92.

LINS, Hoyédo Nunes. **A sócio-economia do turismo: investigação sobre o crescimento turístico recente em Florianópolis e algumas de suas implicações**. Florianópolis: UFSC, 1991.

LUCHIARI, Maria Tereza D.P. Turismo e cultura caiçara no litoral norte paulista. In: RODRIGUES, Adyr Balastrieri (Org.). **Turismo, modernidade e globalização**. São Paulo: Hucitec, 1997. p.136-154

MILARÉ, Edis. **Ação Civil Pública: Lei n. 7.345/85 - 15 anos**. 1.ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2001.

MONTIBELLER FILHO, Gilberto. **O mito do desenvolvimento sustentável: meio ambiente e custos sociais no moderno sistema produtor de mercadorias**. Florianópolis: Ed. da UFSC, 2004.

MORETTO NETO, Luís. **A atividade turística e o desenvolvimento sustentado: estudo de caso - o Projeto Costa Norte no Balneário de Ingleses, Ilha de Santa Catarina, no período de 1960 a 1990**. 1993. Dissertação (Mestrado) – Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis.

OLIVEIRA, Sérgio Domingos de. **Certificação de atividades turísticas**. 2005. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis.

OURIQUES, Helton Ricardo. **Turismo em Florianópolis**: uma crítica à indústria pós-moderna. Florianópolis: Ed. da UFSC, 1998.

_____. **Turismo, meio ambiente e trabalho em Florianópolis – SC**. Florianópolis: UFSC, s/d.

PERNETTY, Antoine. Construindo uma identidade insular. In: CENTRO DE ESTUDOS, CULTURA E CIDADANIA (CECCA). Uma cidade numa ilha. Florianópolis: 1996. [Relatório sobre os problemas sócio-ambientais da Ilha de Santa Catarina, cap. 6, p.195-223].

SANTOS, Milton. Florianópolis: cidade insular. In: CENTRO DE ESTUDOS, CULTURA E CIDADANIA (CECCA). Uma cidade numa ilha. Florianópolis: 1996. [Relatório sobre os problemas sócio-ambientais da Ilha de Santa Catarina, cap. 6, p.96-128].

VILLASBÔAS, Paula de Paiva. **A importância da participação pública no processo de avaliação de impacto ambiental**: estudo de caso do Porto da Barra, Florianópolis, Santa Catarina. 2003. 192f. Tese (Doutorado) – Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis.

Sites consultados:

<<http://geodesia.ufsc.br/Geodesia-online/arquivo/cobrac98/034/034>>

<http://www.economiabr.net/economia/3_desenvolvimento_sustentavel_conceito.html>

ANEXOS

Anexo A - Ação Civil Pública n. 97.0000001-0 – Ministério Público Federal.