

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO SOCIOECONÔMICO
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS DA ADMINISTRAÇÃO**

Clarissa da Silva Flôr

**PLANO DE AÇÃO FLORIANÓPOLIS SUSTENTÁVEL E AS POLÍTICAS
PÚBLICAS MUNICIPAIS:
Análise das ações no cumprimento de objetivos.**

Florianópolis

2018

Clarissa da Silva Flôr

**PLANO DE AÇÃO FLORIANÓPOLIS SUSTENTÁVEL E AS POLÍTICAS
PÚBLICAS MUNICIPAIS:
Análise das ações no cumprimento de objetivos.**

Trabalho de Curso apresentado à disciplina
CAD7305 como requisito parcial para a obtenção do
grau de Bacharel em Administração pela
Universidade Federal de Santa Catarina.
Enfoque: Monográfico
Área de concentração: Administração Pública
Orientador (a): Prof. Dr. Bernardo Meyer

Florianópolis

2018

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

Flôr, Clarissa da Silva

PLANO DE AÇÃO FLORIANÓPOLIS SUSTENTÁVEL E AS POLÍTICAS PÚBLICAS MUNICIPAIS: : Análise das ações no cumprimento de objetivos. / Clarissa da Silva Flôr ; orientador, Bernardo Meyer, coorientadora, Clarissa Stefani Teixeira, 2018.
77 p.

Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) -
Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Sócio
Econômico, Graduação em Administração, Florianópolis, 2018.

Inclui referências.

1. Administração. 2. Administração Pública. 3. Políticas Públicas. 4. Plano de Ação . I. Meyer, Bernardo . II. Teixeira, Clarissa Stefani. III. Universidade Federal de Santa Catarina. Graduação em Administração. IV. Título.

Clarissa da Silva Flôr

**PLANO DE AÇÃO FLORIANÓPOLIS SUSTENTÁVEL E AS POLÍTICAS
PÚBLICAS MUNICIPAIS:
Análise das ações no cumprimento de objetivos.**

Este Trabalho de Curso foi julgado adequado e aprovado na sua forma final pela Coordenadoria Trabalho de Curso do Departamento de Ciências da Administração da Universidade Federal de Santa Catarina.

Florianópolis, 11 de junho de 2018.

Prof. Martin de La Martinière Petroll, Dr.
Coordenador de Trabalho de Curso

Avaliadores:

Prof^ª. Bernardo Meyer, Dr.
Orientador
Universidade Federal de Santa Catarina

Prof^ª. Gerson Rizzatti Jr., Dr.
Avaliador
Universidade Federal de Santa Catarina

Monique Nascimento, Me.
Avaliadora
Universidade Federal de Santa Catarina

A Deus, pelo amor e
por nunca me
abandonar.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus pelo dom da vida, pela inteligência e por estar comigo em todos os momentos de dificuldades e dúvidas.

À minha mãe Maria das Graças e ao meu pai Ivo, o meu mais sincero agradecimento! Obrigada pela educação, amor, paciência e incentivo que sempre me deram, mesmo nos momentos de maior desânimo e desespero ao longo dessa trajetória. Obrigada pelo cuidado, mãe. Agradeço também as minhas irmãs Caroline e Carla, e o meu cunhado Rodrigo, por toda a ajuda e por serem meus grandes exemplos. Obrigada família, dedico todas as minhas vitórias a vocês!

Ao Thiago, por me acompanhar durante grande parte da graduação, me consolando e dividindo momentos de alegrias e dificuldades.

As minhas amigas Patrícia e Maria Eduarda, por estarem comigo ao longo da faculdade e por compartilharem comigo bons momentos e os choros de ansiedade. A Tatiany pelo apoio nessa fase de elaboração do trabalho e do final da faculdade.

Agradeço a UFSC e a todos os funcionários que fazem com que tenhamos um ambiente propício para o estudo. Também, a todos os professores por compartilharem um pouco do seu conhecimento e contribuem para a formação de tantos profissionais. Um agradecimento especial ao meu orientador professor Dr. Bernardo Meyer, por aceitar a orientação, pela ajuda no desenvolvimento deste trabalho e suas contribuições.

Agradeço a todos os membros do grupo VIA Estação Conhecimento pelos dois anos e meio de aprendizado, desafios, crescimento e por compartilharem experiências incríveis. Agradeço especialmente a professora Dra. Clarissa Stefani Teixeira pela coorientação, oportunidades, incentivo e paciência nesse tempo de participação no grupo VIA e durante a realização deste trabalho.

A todos que de alguma forma contribuíram para a realização deste trabalho e estiveram comigo nestes anos de graduação.

O projeto ideal não existe, a cada projeto existe a oportunidade de realizar uma aproximação.

(Paulo Mendes da Rocha)

RESUMO

O crescimento acelerado e a urbanização, tem feito as cidades passarem por mudanças significativas na sua organização. Isso se deve aos problemas relacionados a qualidade de vida e o suprimento das necessidades básicas, comprometendo a sua sustentabilidade. Diante disso, se faz necessário o planejamento urbano e ações governamentais, em complemento ao protagonismo cidadão se mostra como uma alternativa na sugestão de planos e ações, por meio de ações conjuntas na coprodução do bem público. Diante desse contexto, o presente estudo teve como objetivo fazer uma análise das políticas públicas do governo formuladas a partir do Plano de Ação Florianópolis Sustentável. O referencial teórico do trabalho levou em consideração os tópicos de administração pública, administração pública municipal, políticas públicas e cidades sustentáveis. Trata-se de uma pesquisa exploratória, qualitativa, descritiva e de estudo de caso, com a utilização de dados primários e secundários provenientes das ações descritas no Plano de Ação. Para tanto, se utilizou da entrevista semiestruturada para a obtenção de dados primários junto à Prefeitura. Os resultados evidenciam que das 43 ações analisadas, apenas 6 encontram-se em execução, ainda que a maioria permaneça no planejamento. As ações que não foram realizadas, se devem as questões de ordem administrativa e de financiamento. Para tanto, são necessários estudos futuros que analisem com mais profundidade junto aos órgãos responsáveis pela ação.

Palavras-chave: Administração Pública. Políticas Públicas. Plano de Ação.

ABSTRACT

Accelerated growth and urbanization have made cities undergo significant changes in their organization. This is due to the problems related to the quality of life and the supply of basic necessities, compromising their sustainability. In view of this, urban planning and government actions are necessary, as a complement to the citizen's role as an alternative in the suggestion of plans and actions, through joint actions in the coproduction of the public good. In view of this context, the present study had as objective to make an analysis of the public policies of the government formulated from the Plan of Action Florianópolis Sustentável. The theoretical framework of the work took into consideration the topics of public administration, municipal public administration, public policies and sustainable cities. This is an exploratory, qualitative, descriptive and case study research, using primary and secondary data from the actions described in the Action Plan. For this purpose, the semi-structured interview was used to obtain primary data with the Town hall. The results show that of the 43 analyzed actions, only 6 are in execution, although the majority remain in the planning. Actions that have not been carried out are due to administrative and funding issues. For that, future studies are needed that analyze in more depth with the organs responsible for action.

Keywords: Public Administration. Public Policy. Action Plan.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Processo de priorização da ICES.....	38
Figura 2 - Linhas Estratégicas definidas para Florianópolis.....	39
Figura 3 - Percentual de responsabilidade dos órgãos conforme Plano de Ação.....	41

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Caracterização do Entrevistado.....	31
Quadro 2 - Ações e descrições conforme a diretriz estruturar a governança e a mobilidade.....	43
Quadro 3 - Ações e descrições conforme a diretriz melhorar a qualidade da infraestrutura para deslocamentos motorizados públicos.....	46
Quadro 4 - Ações e descrições conforme a diretriz promover o deslocamento não-motorizado.....	49
Quadro 5 - Ações e descrições conforme a diretriz recuperar o valor da orla como capital natural estratégico.....	51
Quadro 6 - Ações e descrições conforme a diretriz aumentar a resiliência do território e promover a adaptação progressiva aos cenários de riscos naturais.....	52
Quadro 7 - Ações e descrições conforme a diretriz recuperar e promover o uso sustentável de áreas de interesse ambiental e conter a expansão da mancha urbana sobre essas áreas.....	54
Quadro 8 - Ações e descrições conforme a diretriz promover a regularização urbanística das planícies de Ingleses, Rio Vermelho e Campeche.....	56
Quadro 9 - Ações e descrições conforme a diretriz requalificar o Distrito Central e consolidar novas centralidades.....	59

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

APP – Área de Preservação Permanente

BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento

BRT – *Bus Rapid Transit*

CCO – Centro de Controle Operacional

CELESC – Centrais Elétricas de Santa Catarina

DASP – Departamento Administrativo do Serviço Público

FLORAM – Fundação Municipal do Meio Ambiente de Florianópolis

GEE – Gases de Efeito Estufa

GPS – *Global Positioning System*

IBAM – Instituto Brasileiro de Administração Municipal

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

ICES – Iniciativa Cidades Emergentes e Sustentáveis

IFSC – Instituto Federal de Santa Catarina

IPIUF – Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis

MARE – Ministério de Administração e Reforma do Estado

PLAMUS – Plano de Mobilidade Urbana Sustentável para a Grande Florianópolis

PNUD - Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento

POP – Pesquisa de Opinião Pública

PPA – Plano Plurianual

SMHSA – Secretaria de Municipal de Habitação e Saneamento Ambiental

SMO – Secretaria Municipal de Obras

SUDERF – Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Florianópolis

TIC – Tecnologia de Informação e Comunicação

TICAN – Terminal de Integração Canasvieiras

TICEN – Terminal de Integração Centro

TITRI – Terminal de Integração Trindade

UDESC – Universidade do Estado de Santa Catarina

UFSC – Universidade Federal de Santa Catarina

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	15
1.1 PROBLEMA DE PESQUISA	16
1.2 OBJETIVOS	16
1.2.1 OBJETIVO GERAL:	16
1.2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS:	16
1.3 JUSTIFICATIVA	17
2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	19
2.1 ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA	19
2.2 ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA MUNICIPAL	24
2.3 POLÍTICAS PÚBLICAS	25
2.4 CIDADES SUSTENTÁVEIS	26
3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS	28
3.1 TIPO DE PESQUISA	28
3.2 COLETA DE DADOS	30
3.3 FASES DA PESQUISA	31
4 ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS	34
4.1 O CONTEXTO DE FLORIANÓPOLIS E O PLANO DE AÇÃO PARA CIDADES SUSTENTÁVEIS	34
5 PLANO DE AÇÃO FLORIANÓPOLIS SUSTENTÁVEL: REALIZAÇÕES, PROBLEMAS E PERSPECTIVAS A PARTIR DAS DIRETRIZES	40
5.1 DIRETRIZ 1: ESTRUTURAR A GOVERNANÇA DA MOBILIDADE	41
5.2 DIRETRIZ 2: MELHORAR A QUALIDADE DA INFRAESTRUTURA PARA DESLOCAMENTOS MOTORIZADOS PÚBLICOS	44
5.3 DIRETRIZ 3: PROMOVER O DESLOCAMENTO NÃO MOTORIZADO ...48	
5.4 DIRETRIZ 4: RECUPERAR O VALOR DA ORLA COMO CAPITAL NATURAL ESTRATÉGICO.	50

5.5	DIRETRIZ 5: AUMENTAR A RESILIÊNCIA DO TERRITÓRIO E PROMOVER A ADAPTAÇÃO PROGRESSIVA AOS CENÁRIOS DE RISCOS NATURAIS	51
5.6	DIRETRIZ 6: RECUPERAR E PROMOVER O USO SUSTENTÁVEL DE ÁREAS DE INTERESSE AMBIENTAL E CONTER A EXPANSÃO DA MANCHA URBANA SOBRE ESSAS ÁREAS.	53
5.7	DIRETRIZ 7: PROMOVER A REGULARIZAÇÃO DAS PLANÍCIES DE INGLESES, RIO VERMELHO E CAMPECHE.....	56
5.8	DIRETRIZ 8: REQUALIFICAR O DISTRITO CENTRAL E CONSOLIDAR NOVAS CENTRALIDADES	58
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS	61
	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	63
	APÊNDICE A.....	73
	APÊNDICE B.....	74

1 INTRODUÇÃO

Nas últimas décadas, as cidades têm passado por mudanças significativas na sua organização. Isso se deve ao elevado incremento populacional, sobretudo nas capitais, provenientes do êxodo rural ou da migração de metrópoles já supersaturadas. Da Mata et al. (2007) considera alguns fatores que contribuem para a migração nas cidades, que se relacionam a uma expectativa incremental de renda, de melhores condições de trabalho e a busca pelo aumento da qualidade de vida.

Devido ao seu crescimento, as cidades enfrentam problemas e riscos relacionados as condições de vida, deterioração dos recursos naturais, da qualidade do transporte e situações econômicas como o desemprego (NAM; PARDO, 2011). O crescimento desordenado das cidades e sem estruturação é um fato histórico a ser percebido no desenvolvimento da maior parcela das cidades brasileiras. Durante grande parte do seu desenvolvimento, estas não estabeleceram políticas e instrumentos de delimitação para o progresso sustentável. Dessa forma, a qualidade de vida sempre se mostrou como um fator limitado pelo poder aquisitivo (CARVALHO, 2002).

Diante deste cenário deficitário e aumento populacional, o planejamento urbano se mostra como uma medida decisiva para o futuro destas, no que tange aspectos sociais, ambientais e econômicos para as cidades. Weiss, Bernardes e Consoni (2017) afirmam que o crescimento urbano se mostra um de desafio cada vez mais complexo e emergente a ser enfrentado pelo governo, no suprimento das demandas e atendimento à população.

O ordenamento territorial de uma cidade exige que esta ofereça aos seus turistas e residentes condições apropriadas no desenvolvimento das gerações presentes e futuras nos quesitos de qualidade de vida e infraestrutura física pública (GARCIA [201-]).

Nesse sentido, as cidades careceram da intervenção governamental no desenvolvimento de políticas públicas que contribuam com o crescimento de forma a estruturá-las adequadamente. Entre os mecanismos utilizados pelas prefeituras encontram-se a elaboração de planos interligados que promovam um melhor aproveitamento do espaço urbano e que possibilitem o crescimento voltado para as necessidades futuras da população.

Para o desenvolvimento de planos, políticas públicas e a fiscalização das ações governamentais, o protagonismo cidadão se mostra como uma alternativa de modo a garantir a confiança dos cidadãos com relação ao que está sendo proposto, bem como a

sugestão de ações demandadas por toda a sociedade. Castells e Borja (1996) dissertam sobre as ações conjuntas e coletivas que de forma articulada, respondem aos diversos objetivos da sociedade, incluindo a mobilização sócio-política como base da identidade coletiva.

Em complemento a isso, se faz primordial a realização de estudos que apresentem as deficiências das cidades, em quais aspectos são propostas melhorias para atender as exigências dos cidadãos, a elaboração de ações que vão ao encontro a isso e possam ser viáveis de implementação por meio da formulação das políticas públicas.

1.1 PROBLEMA DE PESQUISA

Diante do que foi exposto por meio da contextualização do tema, este trabalho busca responder a seguinte pergunta de pesquisa: **Como encontra-se o plano de ação Florianópolis Sustentável do governo municipal?**

1.2 OBJETIVOS

Nesta seção serão apresentados os objetivos geral e específicos deste trabalho de forma a responder o problema de pesquisa acima exposto.

1.2.1 OBJETIVO GERAL:

Análise das políticas públicas do governo formuladas a partir do Plano de Ações Florianópolis Sustentável.

1.2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

- a) Descrever as ações propostas no Plano de Ação Florianópolis Sustentável;
- b) Identificar o status das ações desde o ano de sua proposição;
- c) Comparar as ações propostas pelo Plano de Ação Florianópolis Sustentável com as ações efetivamente implementadas;
- d) Identificar as dificuldades na implementação do Plano de Ação Florianópolis Sustentável.

1.3 JUSTIFICATIVA

As cidades estão passando por mudanças decisivas na sua organização devido a quantidade elevada de pessoas que se deslocam para as principais metrópoles do país. Em níveis de incremento populacional brasileiro, desde 2000 este número foi maior que 20 milhões de pessoas, sendo que quase 85% das pessoas residem nas áreas urbanas (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, 2010).

Na busca por melhor qualidade de vida, a capital catarinense tem recebido relevância em níveis migratórios (DIÁRIO CATARINENSE, 2014). Isso se deve ao fato de Florianópolis possuir destaque em diversos índices. Como exemplo disso, é a segunda melhor cidade para se empreender (ENDEAVOR, 2017), e está entre as dez primeiras cidades na colocação geral de cidades inteligentes e entre as dez primeiras em tópicos específicos, como tecnologia e inovação, empreendedorismo, educação, saúde e economia, do ranking de cidades inteligentes (CONNECTED SMART CITIES, 2017).

A região da Grande Florianópolis apresenta atratividade nos negócios de turismo, pesca, atividades no setor público de gestão, comércio e prestação de serviços (SOUZA; BASTOS, 2011). Estes mesmos autores também afirmam sobre o funcionalismo público presente no município devido a instalação de órgãos públicos federais e estaduais a partir da década de 60.

A capital catarinense tem se desenvolvido desde a década de 1990 como um polo tecnológico. Sarquis et al. (2014) considera a cidade um polo de inovação bem-sucedido que iniciou sua trajetória a partir da cooperação entre a Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), a Universidade do Estado de Santa Catarina (UDESC) e o Instituto Federal de Santa Catarina (IFSC), anteriormente, Escola Técnica. Atualmente, a cidade e seus habitats de inovação fazem a união com a tríplice hélice (universidade, governo e iniciativa privada) para o desenvolvimento do empreendedorismo e da inovação.

A cidade é percebida como uma alternativa considerável de deslocamento para estudar, morar, trabalhar e se divertir (DIÁRIO CATARINENSE, 2017). Acrescido a isso, a cidade tem um incremento sazonal principalmente nos meses de dezembro, janeiro e fevereiro em razão da procura por suas praias e demais belezas naturais.

Nesse contexto, Florianópolis precisa se prover de condições adequadas no recebimento de seus residentes e turistas, de modo a possibilitar o crescimento sustentável em âmbitos ambientais e econômicos. A cidade também, possui seu território em uma

ilha com parte da sua extensão como unidade de conservação devido a sua flora e áreas de dunas móveis (FLORAM, [201-]).

Como forma de garantir a qualidade de vida nas cidades, estas se utilizam de mecanismos como a elaboração de planos para regular o desenvolvimento e a ocupação territorial. Estes mecanismos resultam em políticas públicas municipais que direcionam como a cidade deve crescer a fim de alcançar a sua sustentabilidade.

Aliado a isso, o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e o Fundo Socioambiental da Caixa Econômica Federal, por meio da metodologia Iniciativa Cidades Emergentes e Sustentáveis (ICES), desenvolveram o Plano de Ação Florianópolis Sustentável, em 2015, com o objetivo de propor ações a fim de que a cidade tenha seu desenvolvimento pautado na sustentabilidade ambiental, urbana e de governança, e fiscal.

Este trabalho se justifica, uma vez que o cumprimento das ações propostas pelo Plano contribui para o futuro e desenvolvimento da cidade e sua sustentabilidade. Assim, este trabalho buscou fazer uma atualização do plano e analisar se as ações propostas pelo plano foram implementadas como políticas públicas.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Esta sessão foi elaborada com o intuito de apresentar conceitos e estudos que já foram realizados previamente acerca da temática em questão, a fim de proporcionar um melhor entendimento dos resultados obtidos por meio deste trabalho. Serão tratados os fundamentos de: (1) administração pública; (2) administração pública municipal; (3) políticas públicas; e (4) cidades sustentáveis.

2.1 ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

O termo Administração Pública possui uma forte associação ao conceito de Governo e Estado. Neste sentido, é importante diferenciar o conceito de Estado do conceito de administração pública.

Costin (2010, p.1) conceitua Estado como “um conjunto de regras, pessoas e organizações que se separam da sociedade para organizá-la”. Este mesmo autor também afirma que o Estado nem sempre existiu, apesar de existir uma organização social no período primitivo, a subordinação não era tão delimitada entre governantes e governados. Santos (2006, p.11) complementa apresentando a definição de governo como um “conjunto de poderes e órgãos constitucionais”.

Já Secchi (2009) apresenta como complemento o conceito de governança com um viés plural e coletivo. Segundo ele, a governança é uma forma de ajudar as nações a evoluírem e se adaptarem no âmbito econômico e social através de um conjunto de práticas democráticas.

Segundo Meirelles (1990, p. 82) administrar “é gerir interesses, segundo a lei, a moral e a finalidade dos bens entregues à guarda e a conservação alheia”. Este mesmo autor completa diferenciando a administração privada da administração pública no que tange a propriedade de direito, sendo individual ou coletiva. No que tange a esfera pública, os conceitos de governança e governar se complementam ao de administrar.

Historicamente, o processo de constituição da administração pública brasileira passou por diversas reformas e distingue-se em três período evolutivos: Administração Pública Patrimonialista (1500-1930), Administração Pública Burocrática (1930-1990) e a Administração Pública Gerencial (a partir de 1990) (BRESSER PEREIRA, 1996; KLERING; PORSSE; GUADAGNIN, 2010).

O primeiro modelo de administração pública brasileira foi o patrimonialista, que iniciou sua trajetória na fase colonial, imperial, primeira república e se estendeu até a República Velha em 1930. O patrimonialismo consolidava-se a partir das relações estabelecidas de comando entre Portugal para com o Brasil (DRUMOND; SILVEIRA; SILVA, 2014).

Esse período é caracterizado por ser uma sociedade capitalista-política ou pré-capitalista e pré-democrática, marcada pelas elites ruralistas e aristocráticas que obtinham privilégios provenientes do Estado. Este não se articulava com princípios de coletivos e de benefícios da sociedade, deixando um grande percentual da população desprovida de direitos a sustentar a ordem monarca (BRESSER PEREIRA, 1996; TORRES, 2004; PALUDO, 2010).

Essa fase foi marcada por um modelo administrativo amplo, ramificado e complexo. A aparato estava separado em administração central, municipal, regional e local por meio da instituição dos quatro poderes políticos: Executivo, Legislativo, Judiciário e Moderador; apesar de suas divisões não contribuírem para a gestão na prática, já que o poder moderador se sobressaía aos demais (COSTA, 2008; DRUMOND; SILVEIRA; SILVA, 2014).

O exercício do poder é detido pelo soberano (monarca) e o Estado era uma extensão da sua casa e de suas posses. Além da complexa dissolução entre o que é do rei e o que é do Estado, sendo comparado a apenas uma unidade. Também o Estado era tido como propriedade do monarca (COSTIN, 2010).

Também, é característico desse período o início da utilização do dinheiro público para fins privados, já que havia uma confusão nas distinções entre as aplicações práticas e conceito de público, privado, particular e político (BRESSER PEREIRA, 1996; KLERING; PORSSE; GUADAGNIN, 2010). Bresser Pereira (1996, p.8) define o patrimonialismo como sendo “a incapacidade ou a relutância de o príncipe distinguir entre o patrimônio público e seus bens privados”. Essa é a principal característica da abordagem patrimonialista.

A base deste período foi marcada pela aceitação de costumes intrínsecos e não passíveis de questionamento acerca da tradição vinculada a obediência ao rei soberano por meio da dominação, ao pagamento e arrecadação de impostos por parte do Estado. A intimidação ocorria por meio da força militar para defender o território e afastar opositores com poder legitimado pelo soberano perante os outros, porém em sua única obediência (PALUDO, 2010).

Martins (1997) e Secchi (2009) apresentam como características dominantes do período pré-capitalista: o nepotismo, clientelismo, corrupção, e a ocupação de cargos públicos mediante a lealdade política instituída. Os autores afirmam que estes atributos estão enraizados na cultura política brasileira e com as reformas políticas nacionais alteraram-se para uma vertente populista.

O segundo período marcante na história da administração pública brasileira é a Administração Burocrática Clássica que se desenvolve pelos preceitos advindos de Max Weber e nos preceitos de mérito profissional. A história da burocracia tem seu início nos Estados Unidos no final do século XVIII e em 1936 traz seus ensinamentos para ser aplicado no Brasil e particularmente na política brasileira (BRESSER PEREIRA, 1997).

A chegada do modelo burocrático na administração pública brasileira ocorreu na Era Vargas com a criação do Departamento Administrativo do Serviço Público – DASP (Costin, 2010). Nessa década, o Brasil estava vivendo o período da República Velha quando ocorreu a Revolução de 30. Este marco carreteou no enfraquecimento das elites agrárias, o rompimento do coronelismo para a democracia, e a alteração do modelo de produção rural para o industrial (COSTA, 2008). Bresser Pereira e Spink (2006) afirmam que a Administração Pública Burocrática iniciou sua trajetória em paralelo ao surgimento da democracia a partir da necessidade de se combater a corrupção e o uso do patrimônio público de forma inadequada.

Weber foi de importância notória para este período devido a consideração de que a criação e a correta aplicação de normas claras e objetivas trariam a eficiência para as organizações. Internamente o Brasil passava pelo governo de Getúlio Vargas após a crise de 1929 e necessitava de mudanças consistentes e efetivas (DRUMOND; SILVEIRA; SILVA, 2014).

A burocracia aparentava ser uma medida que poderia trazer soluções. Maliska (2006, p.25) afirma que a burocracia é “um produto histórico peculiar e inevitável do desenvolvimento da racionalidade formal no Estado Moderno”.

A burocracia traz como seus fundamentos o controle racional e legal de processos, formalidade, profissionalismo, departamentalização, autoridade, hierarquia atribuída a organização, impessoalidade, e a garantia e conferências partindo do pressuposto da desconfiança nos gestores públicos. A eficiência profissional, padrão, divisão das funções de trabalho e a distinção do planejamento e execução ficaram muito fortes nessa época (SECCHI, 2009; KLERING; PORSSSE; GUADAGNIN, 2010; DRUMOND; SILVEIRA; SILVA, 2014).

O Estado burocrático teve como forma de controle e a legitimação advinda do controle formal sobre os processos, e equidade através do tratamento igualitário perante as mesmas exigências (SECCHI, 2009). Economicamente, este período foi marcado por um notório crescimento econômico, direitos dos cidadãos com a constituição de 1934 e o início dos concursos públicos (COSTA, 2008).

O controle excessivo fez com que o modelo burocrático não se mostrasse tão favorável. O desempenho se apresentava como caro e lento já que a terceirização do serviço foi cada vez mais instaurada e os processos demoravam mais tempo para tramitar. Na divisão de tarefas, o parlamento ficou encarregado de fazer a definir das leis, o sistema judiciário e policial cumprir as ordens do parlamento, as forças armadas por proteger e o ministro das finanças para assuntos relacionados as cobranças financeiras (BRESSER PEREIRA; SPINK, 2006).

A burocracia não se apresentou como o modelo mais adequado de administração, já que não conseguia suprir de forma efetiva os problemas existentes no patrimonialismo, como a corrupção. A disfunção desse período tornou-se um problema ainda mais complexo para ser analisado, já que o controle sobre os processos transformou a razão de ser em função do Estado e não o serviço ao coletivo (KLERING; PORSSÉ; GUADAGNIN, 2010).

No intuito de avançar sobre a administração burocrática, surge uma nova abordagem. O modelo gerencial de administração foi proposto a fim de poder suprir o descontentamento e visão negativa enraizada no contexto público, como frutos do período patrimonialistas e ainda presente na burocracia. Secchi (2009) menciona sobre a ênfase que o a abordagem gerencial dá para a formação de um governo empreendedor.

A administração pública gerencial foi acusada de surgir apenas para ser um desafio habitual para as pesquisas teóricas no campo administrativo ou para apontar as deficiências dos modelos anteriores. Entretanto, logo percebeu-se que o *New Public Management* emerge como uma alternativa pós-burocrática estruturalista baseada nos valores da eficiência, eficácia e competitividade, devido as mudanças nos domínios tecnológico, político e econômico (SECCHI, 2009; DENHARDT, 2012).

O modelo da Nova Gestão Pública, Nova Administração Pública ou Administração Pública Gerencial tem origem nos anos 1980 em países como a Inglaterra e a Austrália (BARZELAY, 2000). Como primeiro vestígio, para posteriormente dar início a era gerencial brasileira, em 1967 o decreto-lei nº 200 na reforma administrativa no governo de Juscelino Kubitschek foi criado com o objetivo de realizar estudos que

pudessem simplificar a burocracia de processos e realizar reformas para descentralização de serviços (KLERING; PORSSE; GUADAGNIN, 2010).

Costin (2010) afirma que a introdução no Brasil ocorreu na década de 90, no governo de Fernando Henrique Cardoso e a criação do Ministério de Administração e Reforma do Estado (Mare) atribuído ao ministro Luiz Carlos Bresser-Pereira. Logo este iniciou a elaboração de um Plano Diretor para reforma no Estado e uma emenda constitucional.

Drumond, Silveira e Silva (2014) consideram que o gerenciamento tem como base o pensamento neoliberal, na qual a função do Estado e sua atuação devem ser repensados em favor da economia. Também, este modelo se inspira na gestão privada para os fundamentos da gestão pública.

Sano e Abrucio (2008, p. 66) resumem a intenção da Nova Gestão Pública como sendo “a flexibilização da gestão e o aumento da responsabilização da administração pública”. Indo ao encontro a esta afirmação, Bresser Pereira (1996) considera que a administração gerencial é voltada para atender as demandas do cidadão, orientada para os resultados e se utiliza de procedimentos rígidos para combater o nepotismo e a corrupção, porém com liberdade para escolher os meios mais adequado no cumprimento de metas.

A Nova Gestão Pública é caracterizada por ser uma fase de administração descentralizada, com mais autoridade para os gestores públicos e confiança limitada, de incentivo a criatividade e inovação nos processos. Nela se utiliza a burocracia para produzir o bem público através do setor público e privado (BRESSER PEREIRA, 1996; SALM; MENEGASSO, 2009).

Sano e Abrucio (2008) abordam acerca de três mecanismos essenciais da Nova Gestão Pública: i) Gestão voltada para resultados, ii) modo plural no provimento de serviços públicos e iii) flexibilização combinada responsabilidade.

Ainda que o modelo gerencial parecesse uma forma viável e uma medida necessária para a situação atual, porém esta está centrada no modelo racional e limitador de administração. Isso ocorre por estar fundamentada em uma teoria baseada na experiência de empresas privadas, não sendo corretamente adaptada para a esfera pública (SALM; MENEGASSO, 2009).

Como resposta, Denhardt e Denhardt publicaram o livro “*The New Service: Serving, not steering*” em 2003, na qual apresentam o conceito mais atual para a ciência da administração pública, o Novo Serviço Público.

Denhardt (2012) considera que esse modelo se conduz por meio da teoria da cidadania democrática e de abordagens alternativas à gestão e ao design organizacional previamente instituído. Salm e Menegasso (2009) complementam que sob esta ótica, o homem é um ser político, que vive em uma sociedade multicêntrica, e que esta requer a coprodução em rede do bem público a partir do interesse privado. Ou seja, o cidadão deve ser mais ativo, perceber o interesse público de forma ampla e de longo prazo (DENHARDT, 2012).

Em sua teoria, Denhardt (2012) apresenta os sete princípios para a efetividade do Novo Serviço Público: (1) servir cidadão e não consumidores; (2) perseguir o interesse público; (3) dar mais valor à cidadania e ao serviço público do que ao empreendedorismo; (4) pensar estrategicamente e agir democraticamente; (5) reconhecer que a *accountability* não é simples; (6) servir ao invés de dirigir; e (7) dar valor as pessoas e não apenas para a produtividade.

Este modelo de gestão mais atual traz a forma autêntica de democracia, em que os políticos assumem a função de líder no poder de decisão, e os servidores públicos atuam como mediadores entre o que é do governo e o cidadão. Isso ocorre por meio de relacionamentos menos burocratizados e de valores compartilhados de forma a ter uma gestão participativa na formulação das políticas públicas (SANTOS; SALM; MENEGASSO, 2006).

A burocratização do serviço público é transformada quando o cidadão participa de forma efetiva da esfera privada, no sentido de coproduzir o bem público. Sendo assim, a responsabilidade e decisões necessárias de serem tomadas deixam de ser unicamente dos servidores do governo e dos políticos (SALM; MENEGASSO, 2009).

2.2 ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA MUNICIPAL

As cidades se apresentam como espaços urbanos, que possuem um aglomerado de pessoas e carecem de ação governamental para o seu desenvolvimento. Estes são ambientes construídos para que as pessoas possam viver, trabalhar, socializar e se divertir (THERBORN, 2011). Castells e Borja (1996) consideram a cidade como um ator complexo e protagonista da vida social, política, econômica, cultural e nos meios de comunicação, em que esta realiza a articulação entre diversos membros públicos, incluindo o governo e a sociedade.

O interior e urbano municipal são espaços prósperos em que há a coexistência e o relacionamento de uma variedade cultural, da democracia liberal e a proximidade com o estado-nação. As cidades auxiliam o Estado no exercício do poder através da representação estratégica, material e simbólica por meio da captação de recursos e a acumulação de capital (JONAS; WILSON, 2018).

Taylor (2007) aponta acerca da subordinação e o pertencimento das cidades para com o país. Porém, estes se diferenciam uma vez que o estudo sobre as cidades e a geografia urbana mais se aproximam das ciências sociais e o estudo do Estado-Nação é mais descrito no campo das ciências políticas.

Jonas e Wilson (2018) complementam que as cidades enfrentam diversos tipos de dificuldades, como as mudanças climáticas, a pobreza e a injustiça social. Contudo, estas conseguem promover reformas sociais, ambientais e econômicas que são necessárias, com mais facilidade do que o governo nacional. Os autores apontam que uma justificativa para isso é que o Estado nacional é acrescido das preocupações com relação a imigração.

O governo em sua maior parte histórica possui característica centralizadora. Entretanto, a descentralização vem com a proposta de aproximar os governantes dos governados, sendo efetivada através do diálogo e da participação popular (BAËTA, 1989). Castells e Borja (1996) já dissertam acerca do crescente protagonismo das cidades presentes em locais como na Europa e Ásia.

Silva (2005) traz em debate o contexto da cidade global ou cidade mundial que foi apresentado previamente por Sassen (2001) em seus estudos. As mudanças econômicas e estruturais após a Segunda Guerra Mundial trouxeram “a espacialidade dispersa, porém com a organizada interação global de atividades econômicas, sob a forte égide de atuação das grandes empresas com presença mundial” (Silva, 2005, p. 10). Nesse contexto, as cidades sofrem impactos e se reestruturam social e economicamente, de forma que passam a influenciar regiões (SASSEN, 2001).

2.3 POLÍTICAS PÚBLICAS

O entendimento das políticas públicas se faz essencial para o desenvolvimento da sociedade por meio das três esferas organizacionais, privadas, sociais e públicas, para que essas se tornem mais eficazes (MOORE, 2000).

Após a Segunda Guerra Mundial e o contexto dinâmico em que as organizações estão inseridas, passaram a exigir constantes modificações das estruturas organizacionais,

por variáveis que melhor se adequem (SARAVIA; FERRAREZI, 2006). Os autores mencionam sobre algumas mudanças que estão ocorrendo e que emergem ações por parte da esfera pública: oscilação no contexto econômico e institucional; forte competitividade; alteração das necessidades da sociedade; Tecnologias de Informação e Comunicação (TIC); crescente participação das pessoas nos processos de decisão e a exigência de transparência no âmbito governamental.

Historicamente, a área do conhecimento sobre as políticas públicas surge na Europa como uma explicação do Estado e das ações do governo, de onde provém as políticas públicas. Já nos Estados Unidos, esta se concentra apenas nas ações práticas do governo (SOUZA, 2006).

Wu et al. (2014, p.52) consideram que as políticas são formuladas “a partir de um processo de gerar um conjunto de escolhas de políticas plausíveis para resolver problemas”.

Políticas públicas são um conjunto de decisões e ações, implantadas pelo governo, de modo a buscar o equilíbrio social ou mudar a realidade atual por meio de programas para setores sociais específicos (HOFLING, 2001; SARAVIA; FERRAREZI, 2006)

2.4 CIDADES SUSTENTÁVEIS

Nos últimos anos a temática de sustentabilidade tem alcançado cada vez mais espaço para os agentes políticos, movimentos sociais e ações internacionais de forma a garantir a preservação dos recursos naturais, da qualidade de vida e de tornar as cidades mais eficientes, sustentáveis e inclusivas (SANTOS; PEREIRA; FONSECA, 2017; YAGITCANLAR; KAMRUZZAMAN, 2018). Isso se faz emergente devido aos fatores associados ao excessivo crescimento populacional, a má gestão urbana e dos recursos ambientais.

Phillis, Kouikoglou e Verdugo (2017) consideram a função principal das cidades na interação por meio das atividades econômicas e culturais. Estas são grandes consumidoras de energia e matéria na produção de bens de consumo e recursos, que por sua vez ao final do processo, geram grandes quantidades de resíduos.

Para conter o fracasso do crescimento desordenado, o planejamento sustentável se mostra como primordial, por meio da visão sistêmica do ecossistema urbano, no agro ecossistema e nos ecossistemas naturais (FRANCO, 2008). Esta mesma autora também afirma sobre a impossível dissociação na redução da pobreza ao planejamento urbano

sustentável, no uso do solo. Em consonância a isso, Phillis, Kouikoglou e Verdugo (2017) levantam que a sustentabilidade deve levar em consideração aspectos no sentido ecológico, mas também socioeconômico.

Ahvenniemi et al. (2017) afirmam sobre a utilização de tecnologias inteligentes e enxutas nas cidades de modo a reduzir dos gases de efeito estufa e do melhor uso dos recursos energéticos, indo contra os impactos negativos das mudanças climáticas.

Ao longo dos anos, diversos autores vêm trazendo a conceituação das tipologias de cidades entre elas destacam-se as cidades inteligentes, cidades do conhecimento, cidades digitais e as cidades sustentáveis (SCOTT, 2006; RUIZ; NAVARRO; PEÑA, 2014; ALBINO; BERARDI; DANGELICO, 2015; AHVENNIEMI et al., 2017).

As cidades sustentáveis são aquelas que proporcionam bem-estar aos seus cidadãos e buscam o funcionamento harmonioso, de forma a conseguir manter a integração urbana do planejamento, gerenciamento e proteção dos recursos naturais a fim de garanti-los para as futuras gerações (SUZUKI et al., 2010). A questão da sustentabilidade nas cidades é processo progressivo por meio do reconhecimento de uma série de valores, atitudes e princípios das pessoas (BOARETO, 2008).

Garcia [201-] complementa que a busca por um melhor ordenamento urbano, proveniente da mobilidade urbana, redução da poluição sonora e atmosférica, coleta de resíduos sólidos, eficiência energética, uso consciente dos recursos hídricos, contribuem para uma cidade sustentável e favorece a qualidade de vida das pessoas.

Boareto (2008) reflete que as discussões para o surgimento do conceito de cidades sustentáveis iniciaram a partir da Conferência das Nações Unidas sobre o meio ambiente e desenvolvimento em 1992, no Rio de Janeiro. Nela teve a elaboração da Agenda 21 que tinham como propósito estabelecer sentido para as questões de sustentabilidade e gestão do território.

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Essa sessão teve como objetivo apresentar as metodologias que serão desenvolvidas na coleta de dados para o atingimento dos objetivos propostos, a caracterização da pesquisa quanto a sua abordagem, bem como as etapas do desenvolvimento desse trabalho.

3.1 TIPO DE PESQUISA

Para o alcance dos objetivos estabelecidos para esse trabalho, foi realizada uma pesquisa de caráter científico. A utilização do conhecimento científico surge da necessidade do homem de sair da posição passiva perante os fenômenos e compreender a cadeia de relações antes percebida de forma superficial a partir do senso comum (KOCHE, 2011).

Gressler (2004) ressalta que a pesquisa se baseia na utilização de um método com o propósito de resolver um problema em questão. Este mesmo autor complementa que o método científico da pesquisa é caracterizado por uma sequência de passos estruturados de forma a trazer precisão e confiabilidade para a pesquisa desenvolvida. Godoy (1995a) vai ao encontro afirmando que a pesquisa se caracteriza por um esforço cuidadoso na descoberta de informações para ampliar um conhecimento existente.

Quanto aos objetivos, a pesquisa caracteriza-se como sendo descritiva e exploratória. Gerhardt e Silveira (2009) afirmam que a pesquisa descritiva é utilizada em trabalhos com enfoque para o estudo de caso, análise documental e pesquisa *ex-post-facto*.

A pesquisa descritiva é utilizada quando o autor pretende apenas expor as características de uma determinada população, não tendo o propósito de explicar o fenômeno que descreve (VERGARA, 1990). Gressler (2004) complementa que a pesquisa descritiva é também utilizada para comparar outros trabalhos semelhantes que estão sendo desenvolvidos naquela temática e sobre aquelas condições, e identificar problemas e justificar condições.

Raupp e Beuren (2006) ponderam que a pesquisa descritiva se configura como sendo um relato ou uma comparação entre os fenômenos estudados, se encontrando como um meio intermediário entre a pesquisa exploratória e explicativa, devido ao seu aprofundamento.

Um estudo exploratório tem como objetivo investigar um conhecimento pouco sistematizado, em que não possui a possibilidade de hipóteses prévias (VERGARA, 1990). Se propõe a criar uma proximidade maior com o problema de forma a construir hipóteses e possíveis soluções (GERHARDT; SILVEIRA, 2009). Contudo, a pesquisa exploratória leva em consideração a presença de variáveis e suas características, que se quer conhecer mais a respeito, e não a relação entre as variáveis (KOCHE, 2011).

Quanto a área da ciência, a pesquisa para a realização do trabalho se caracteriza por ser qualitativa. A pesquisa qualitativa não busca enumerar ou medir os eventos com a utilização de métodos estatísticos, mas tem um contato direto e com maior duração do pesquisador com a situação que está sendo estudada. Quando a intenção for compreender o fenômeno segundo a perspectiva do sujeito, a pesquisa qualitativa oferece maiores ganhos (GODOY, 1995a).

Flick (2009) considera que para que a pesquisa qualitativa possa resultar em conclusões satisfatórias, é preciso se atentar na variedade e na escolha pertinente do método, as perspectivas dos participantes e sua diversidade, as reflexões do pesquisador acerca da sua pesquisa e as diferentes perspectivas.

Chizzotti (2003) ressalta que as pesquisas que se denominam qualitativas partilham do pressuposto básico da investigação de fenômenos, saturados da razão, liberdade e da vontade. Esses estudos criam e atribuem significado para as coisas e as pessoas, podendo estas serem descritas e analisadas. O autor fala sobre a oposição percebida quando autores consideram que a quantificação é a única possibilidade para se assegurar a validade e única forma de investigação.

A pesquisa utilizada para a realização do trabalho, caracteriza-se como sendo um estudo de caso da metodologia ICES desenvolvida para a cidade de Florianópolis por meio do Plano de Ação Florianópolis Sustentável.

O estudo de caso é um é procedimento preferencialmente utilizado nas ciências sociais, em que este investiga um fenômeno social complexo no seu contexto real, especialmente quando estes estiverem separados por uma linha tênue. Permite o enfoque em um caso específico de forma possuir uma perspectiva abrangente e do mundo verdadeiro (YIN, 2015).

Ventura (2007) considera que a modalidade de estudo de caso é a forma ou a escolha do objeto, único ou múltiplo, definido com o interesse de casos individuais, específicos, bem delimitados e contextualizados em tempo e lugar. O estudo de caso oferece bastante vantagens quando se pretende aprofundar os questionamentos de forma

alcançar o “como” e “porquê” de determinado fenômeno ocorrem, ainda que estes não sejam passíveis de controle (GODOY, 1995b). Ventura (2007) acrescenta que essa modalidade de estudo geralmente se utiliza de um pequeno número de questões para coletar informações pertinentes para aquele objeto (caso) de estudo.

Para a obtenção de informações pertinentes ao desenvolvimento do resultado deste trabalho, foi utilizada a técnica da entrevista semiestruturada para a captação de informações de uma forma mais adequada e completa.

Segundo Ventura (2007), a entrevista é um procedimento utilizado como forma de investigação social, para que uma das pessoas obtenha informações necessárias sobre um determinado assunto, por intermédio de uma conversa profissional, organizada de forma estruturada ou semiestruturada (MARCONI; LOKATOS, 2007). Duarte (2004) complementa que a entrevista pode contribuir fundamentalmente quando se almeja mapear práticas, crenças, valores, e sistemas em que os conflitos inerentes não estejam tão explicitados.

Marconi e Lokatos (2007) consideram que na entrevista semiestruturada o entrevistado possui maior liberdade para direcionar e desenvolver a conversa da forma que perceber mais adequada.

3.2 COLETA DE DADOS

O foco da análise foi a identificação das ações realizadas a partir da proposta de implantação do Plano de Ação Florianópolis Sustentável. Desta forma, foi realizado um estudo de caso no município de Florianópolis, considerando as ações realizadas a partir de 2015, conforme as dimensões do Plano de Ação.

Para tanto, uma entrevista semiestruturada foi realizada na qual se buscou profissionais que tivessem conhecimento prévio das ações e que fossem da Prefeitura de Florianópolis, uma vez que esta é a coordenadora do projeto e possui conhecimento amplo sobre o desenvolvimento de todas as ações propostas, de modo a analisar se a ação foi ou não implementada.

Desta forma, o profissional entrevistado está descrito no Quadro 1:

Quadro 1 – Caracterização do Entrevistado.

Entrevistado	Cargo	Local de Trabalho	Formação
Entrevistado 1	Arquiteta e Urbanista	Prefeitura de Florianópolis	Arquitetura e Urbanismo

Fonte: Elaborado pela autora.

A seleção da entrevistada se deve uma vez que esta é a interlocutora indicada formalmente pela prefeitura para tratar sobre os assuntos relacionados ao plano. Também, a profissional é indicada no Plano de Ação Florianópolis Sustentável como sendo a coordenadora regional da ICES.

Utilizou-se um roteiro de entrevista previamente estabelecido, tendo como embasamento os seguintes tópicos: i) início; ii) finalização; iii) detalhamentos; iv) continuidade no plano; e v) dificuldades encontradas. O roteiro de entrevista encontra-se no Apêndice A.

A entrevista foi realizada de forma presencial, com uma Arquiteta e Urbanista da Prefeitura de Florianópolis, no dia 24 de maio de 2018, de forma presencial, no local de trabalho da entrevistada, com duração aproximada de 1 hora e 30 minutos. Esta foi gravada e transcrita para o diário de campo. Também, foram feitas anotações com informações no decorrer da entrevista. O plano de ação foi utilizado como guia durante a aplicação e para a posterior análise das ações descritas.

Posteriormente a entrevista, foram utilizadas as informações coletadas, transcritas durante a entrevista, separando-as por ação em uma tabela. As análises foram realizadas levando em conta os seguintes aspectos: i) informações primárias obtidas na entrevista, ii) informações secundárias sobre a relevância do tema em questão, iii) notícias sobre a implantação da ação.

3.3 FASES DA PESQUISA

O desenvolvimento deste estudo foi realizado seguindo cinco fases, sendo: a Fase 1 para seleção da linha do Plano de Ação da cidade de Florianópolis; a Fase 2 para a descrição das ações propostas no Plano de Ação; a Fase 3 para a identificação de status do plano de ação, visto que a proposta data de 2015; a Fase 4 para a comparação do planejamento de 2015 e as ações atuais; e a Fase 5 para a identificação das dificuldades

encontradas na visão dos gestores públicos do município. As fases da pesquisa podem ser observadas conforme indica a seguir:

- **Fase 1 – Seleção da linha do Plano de Ação:** A primeira fase teve como objetivo selecionar no Plano de Ação Florianópolis Sustentável, a linha a ser analisada neste estudo. As linhas possíveis de análise eram: 1) Promover a Gestão Integrada do Saneamento Básico; 2) Repensar e Monitorar o Território e a Mobilidade; 3) Modernizar a Gestão Municipal e a Governança; e a Linha Transversal – Atuar na Eficiência Energética e em Energias Renováveis. Nesse sentido, utilizou-se a linha 2 (da ação 18 até a 60) que tem como enfoque “Repensar e monitorar o território e a mobilidade”. A escolha da linha 2 (Repensar e Monitorar o Território e a Mobilidade) se deve ao baixo resultado obtido no *Drive Satisfaction Index* (WAZE, 2018). O índice analisa com embasamento em seis fatores-chave o nível de satisfação para se dirigir nas cidades: a) tráfego, b) segurança, c) acessos a postos de gasolina e estacionamento fácil, d) qualidade das rodovias, e) social e econômico sobre a compra do carro e o preço do combustível, f) felicidade e gentileza da comunidade do Waze. A capital catarinense alcançou a pontuação de 4.2 / 10, classificada no ranking como 158 das 186 cidades consideradas.
- **Fase 2 – Descrição da linha do Plano de Ação:** A segunda fase teve como objetivo realizar a descrição das ações propostas na linha 2 do plano, previamente selecionada na fase 1. Esta fase foi desenvolvida para atingir o primeiro objetivo específico proposto e teve como base o documento oficial do BID entregue à Prefeitura de Florianópolis – chamado Plano de Ação Florianópolis Sustentável. Assim, foram elencadas as informações contidas no Plano que indicavam ações a serem implantadas na cidade, de forma que esta alcance a sua sustentabilidade, no que tange o ordenamento territorial, áreas de preservação, e a mobilidade.
- **Fase 3 – Identificação de status do Plano de Ação:** Essa fase se propôs a responder o segundo objetivo específico. A terceira fase teve como objetivo identificar como as ações indicadas e planejadas no ano de 2015

se encontram em 2018. Para 2018, foi realizada uma entrevista com uma Arquiteta e Urbanista, gestora da Prefeitura de Florianópolis.

- **Fase 4 – Comparação para identificação do andamento do Plano de Ação:** A quarta fase teve como objetivo fazer um comparativo das ações que foram propostas no plano em confronto com as ações efetivamente implementadas, conforme indicações do órgão municipal na fase 3. Também, teve como enfoque atualizar o plano com relação as ações que ainda fazem parte do escopo de planejamento da prefeitura. Esta fase se propôs a responder o terceiro objetivo específico estabelecido.
- **Fase 5 – Identificar dificuldades para a implantação do Plano de Ação:** A quinta fase teve como objetivo identificar as dificuldades encontradas, o motivo das ações não terem sido implementadas e de não fazerem parte do planejamento atual, caso ocorra. Para tanto, a entrevista junto a prefeitura foi considerada, de forma a responder o quarto objetivo específico proposto.

A pesquisa se deu com a análise documental do Plano de Ação Florianópolis Sustentável e de dados secundários com informações divulgadas na mídia sobre a temática.

4 ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Nesta sessão serão apresentados os objetos de estudo deste trabalho, por meio da contextualização do ambiente em que a análise foi realizada, a cidade de Florianópolis e o principal instrumento de discussão, o Plano de Ação Florianópolis Sustentável.

4.1 O CONTEXTO DE FLORIANÓPOLIS E O PLANO DE AÇÃO PARA CIDADES SUSTENTÁVEIS

A cidade de Florianópolis é a capital do Estado de Santa Catarina, localizada na região Sul do país. É composta por sua parte localizada na Ilha de Santa Catarina e também pelos municípios continentais que compõe a Grande Florianópolis: São José, Palhoça, Biguaçu, Santo Amaro da Imperatriz, Governador Celso Ramos, Antônio Carlos, Águas Mornas e São Pedro de Alcântara.

A cidade é governada atualmente pelo prefeito Gean Marques Loureiro e possui sua estrutura organizacional dividida em secretarias municipais (Casa Civil; Fazenda; Assistência Social; Educação; Infraestrutura; Meio Ambiente, Planejamento e Desenvolvimento Urbano; Saúde; Segurança Pública; Transporte e Mobilidade Urbana; Turismo, Tecnologia e Desenvolvimento Econômico; e assuntos metropolitanos) e as secretarias executivas (Defesa Civil, Fundação Municipal do Meio Ambiente de Florianópolis (FLORAM) e o Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (IPUF) (PREFEITURA DE FLORIANÓPOLIS, [20--]).

Por ser uma ilha, possui uma variedade de ambientes naturais que compõe seu ecossistema, sendo suas encostas cobertas originalmente por mata densa, e suas planícies por vegetação de restinga, manguezais e florestas. Devido aos impactos causados pelo crescimento urbano, comprometendo as dunas, mangues, faixa litorânea e encostas cobertas por matas remanescentes, foram criadas unidades de conservação e áreas protegidas pela legislação (FLORAM, [201-]).

Segundo dados do IBGE (2016), a Ilha de Santa Catarina tem sua unidade territorial com 675,409 km². Em 2010 a população era de 421.240 pessoas, sendo estimada 485.838 pessoas em 2017. A cidade é a 2º mais populosa do estado e 47º do Brasil. Considerada como uma das melhores cidades para se viver no Brasil, possui seu Índice de Desenvolvimento Municipal como o terceiro melhor do país, sendo 0,847 do

valor máximo de 1,00 (Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento - PNUD, 2010).

Diante desse contexto, é elevado o número de pessoas que se deslocam para a cidade e com isso o capital humano e de inovação da cidade é considerado alto, devido à presença de 17 instituições de ensino superior que oferecem cursos de graduação e pós-graduação (AZEVEDO; TEIXEIRA, 2017). Contudo, ainda há lacuna na formação e retenção de talentos para a ser absorvido pelo setor tecnológico que mais cresce na cidade (DEPINÉ, 2016).

A cidade possui um inovador e bem-sucedido polo tecnológico com destaque em nível regional e nacional. Nele, são oferecidos produtos de base tecnológica inovadora que são destinados a segmentos de mercado especializado (SARQUIS et al., 2014). Além disso, a cidade também possui destaque no que tange os rankings de cidade inteligente e cidade empreendedora (ENDEAVOR, 2017; CONNECTED SMART CITIES, 2017).

As cidades brasileiras têm enfrentado diversos desafios e crescentes exigências da sociedade. Diante das inúmeras demandas por maior qualidade de vida nas cidades, torna-se necessário desenvolver ações conjuntas entre profissionais das mais diversas áreas para atingir resultados mais eficazes (GOUVEIA, 1999).

A capital catarinense vem ampliando seus esforços para proporcionar planejamento nos diversos setores e com isso, a implementação de planos e projetos estratégicos, como o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável para a Grande Florianópolis (PLAMUS), o Plano de Ação Florianópolis Sustentável e o Plano Municipal de Habitação de Interesse Social (DEPINÉ, 2016).

Para que os cidadãos possam definir como o governo deve se direcionar no atingimento de objetivos pertinentes a todas as pessoas da sociedade é relevante que se reúnam de forma a traçar planos que tragam benefícios para as cidades e que possam exercer a função de protagonista social.

A América Latina e Caribe é uma região em desenvolvimento mais urbanizada do planeta com desafios significativos serem enfrentados no que tange a sua sustentabilidade, que já levaram ao caos urbano vivenciado pelas grandes cidades (SANTOS; PEREIRA; FONSECA, 2017). Segundo dados da ONU (2016) a taxa de urbanização já chegou a 80% na América Latina, mas de forma ineficiente e desproporcional que acarretou em consequências ambientais.

No intuito de contribuir com o desenvolvimento sustentável de cidades em países emergentes, a Iniciativa Cidades Emergentes e Sustentáveis (ICES) foi criada em 2010

proveniente da parceria entre o BID e o aporte de recursos financeiros do Fundo Socioambiental da Caixa Econômica Federal. Essa iniciativa já está presente em 20 países, em mais de 50 cidades, incluindo as cinco capitais brasileiras (PLANO DE AÇÃO FLORIANÓPOLIS SUSTENTÁVEL, 2015).

A ICES tem como propósito ser uma metodologia de avaliação que proporciona a identificação e a posterior priorização de projetos de infraestrutura de curto, médio e longo prazo que se propõe a abraçar desafios para a sustentabilidade local. Suas atividades e ações propostas estão dispostas em três dimensões de sustentabilidade: i) ambiental, ii) urbana e de governança, e iii) fiscal. (PLANO DE AÇÃO FLORIANÓPOLIS SUSTENTÁVEL, 2015).

No âmbito brasileiro, a ICES iniciou sua trajetória em 2012 como apoio para a elaboração de um Plano de Ações para a cidade de Goiânia (GO) e posteriormente expandiu sua atuação para as cidades de Florianópolis (SC), João Pessoa (PB), Vitória (ES) e Palmas (TO), de forma a abranger as todas as regiões do país. Florianópolis foi a terceira cidade do país e primeira da região Sul a possuir um Plano de Ação proveniente desta parceria a fim de alcançar o conceito de sustentabilidade em todos os seus aspectos (PLANO DE AÇÃO FLORIANÓPOLIS SUSTENTÁVEL, 2015).

A inclusão de Florianópolis na ICES se deve a dissonância entre o crescimento da qualidade de vida, os níveis de atratividade na cidade e os problemas estruturais como a ocupação irregular do solo e as deficiências de infraestrutura, que se tornam uma grande ameaça para a sua sustentabilidade ambiental (PLANO DE AÇÃO FLORIANÓPOLIS SUSTENTÁVEL, 2015).

O Plano de Ações Florianópolis Sustentável foi elaborado pelo BID e o Fundo Socioambiental da Caixa Econômica Federal, por meio da metodologia ICES e executado pelo Instituto Brasileiro de Administração Municipal (IBAM) como serviço para a Prefeitura de Florianópolis, coordenadora do projeto.

O Plano busca alcançar soluções para as demandas mais urgentes na cidade, viabilização de recursos técnicos e financeiros na elaboração de planos locais. Propõe ações em questões de sustentabilidade, de caráter inovador por intermédio da integração da administração pública municipal e a apresentação de soluções para problemas pertinentes ao cotidiano dos residentes na capital catarinense (PLANO DE AÇÃO FLORIANÓPOLIS SUSTENTÁVEL, 2015).

Os principais eixos que norteiam o desenvolvimento do plano são: a Mobilidade Urbana, a Gestão Integrada do Saneamento Básico, o Uso do Solo e Ordenamento

Territorial, a Vulnerabilidade a Desastres e Mudanças do Clima e a gestão pública moderna. Devido a relevância do tema de conectividade como aliado para o desenvolvimento da cidade, foi realizado um estudo extra sobre as TIC's em parceria com a Microsoft (PLANO DE AÇÃO FLORIANÓPOLIS SUSTENTÁVEL, 2015).

Como produto do Plano de Ações e dos 121 indicadores, em 23 temas e divididos nas três dimensões da ICES, foi realizada uma Pesquisa de Opinião Pública (POP) para esclarecimento acerca da percepção dos moradores sobre os temas relacionados a sustentabilidade na sua cidade (PLANO DE AÇÃO FLORIANÓPOLIS SUSTENTÁVEL, 2015).

A elaboração do plano foi feita a partir das seguintes etapas:

1. Priorização do ICES;
2. Definição dos focos de atuação;
3. Definição de linhas estratégicas;
4. Definição de diretrizes;
5. Definição de ações a serem implantadas.

Segundo o do Plano de Ações Florianópolis Sustentável (2015), para a criação de um processo de priorização do ICES inicialmente foi feito um diagnóstico a partir de três estudos base:

1. Estudo da emissão de gases de efeito estufa (GEE) e medidas de mitigação;
2. Estudo da vulnerabilidade diante de Riscos Naturais no contexto das mudanças do clima;
3. Estudo de crescimento da mancha urbana.

O processo de priorização da ICES está caracterizada na figura 1:

Figura 1 - Processo de priorização da ICES



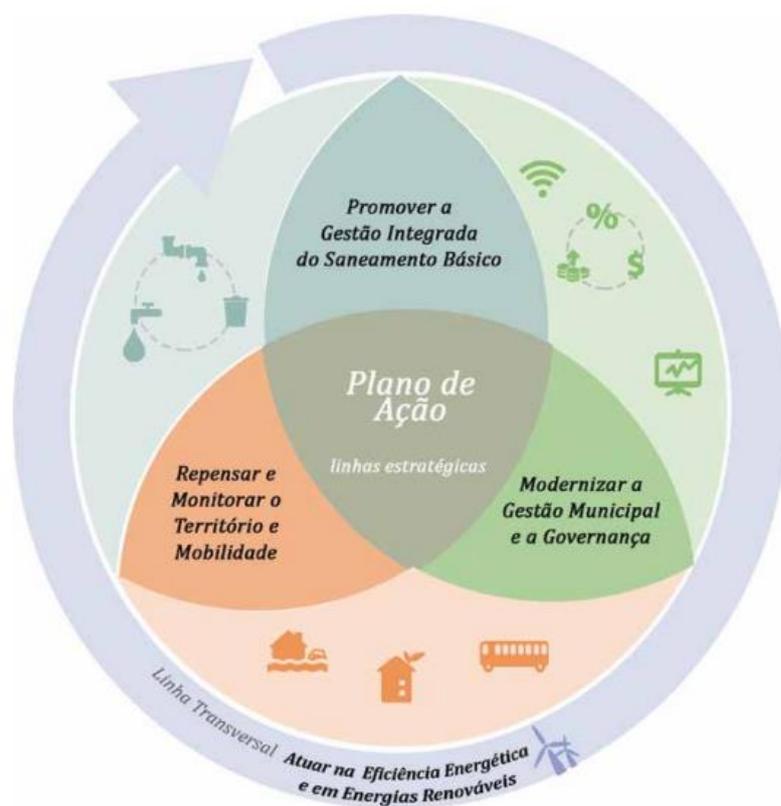
Fonte: Plano de Ações Florianópolis Sustentável (2015).

A partir da priorização estabelecida e da seleção de temas, ações com a prefeitura foram necessárias para definir os focos de atuação. Nesse sentido, o plano terá 3 focos de atuação:

1. Planejamento para o futuro a partir da visão territorial integrada: Apoiar a tomada de decisão do governo. Ações de forma a compreender as dinâmicas e fenômenos urbano, desenvolvimento de ideias, adoções de medidas, e preparação e elaboração de planos e projetos que tenham como objetivo a sustentabilidade;
2. Fortalecimento da gestão pública: A sustentabilidade depende da capacidade da capacidade do município de colocar o planejamento em prática;
3. Qualificar seu patrimônio natural construído: Este foco perpassa pelo investimento direto em infraestrutura tecnológica, ambiental e de edificações de forma a melhorar as condições físicas frente aos efeitos das mudanças climáticas.

Posteriormente a definição dos focos de atuação, são definidas as linhas estratégicas juntamente com a Prefeitura. Nesse sentido, foram definidas 3 linhas principais e uma transversal conforme a figura 2:

Figura 2 – Linhas Estratégicas definidas para Florianópolis



Fonte: Plano de Ações Florianópolis Sustentável (2015).

Cada linha de ação possui uma quantidade definida de diretrizes ações a serem implementadas:

1. Linha 1 – Promover a Gestão Integrada do Saneamento Básico: 17 ações;
2. Linha 2 – Repensar e Monitorar o Território e Mobilidade: 43 ações;
3. Linha 3 – Modernizar a Gestão Municipal e a Governança: 22 ações;
4. Linha transversal – Atuar na Eficiência Energética e em Energias Renováveis: 13 ações.

5 PLANO DE AÇÃO FLORIANÓPOLIS SUSTENTÁVEL: REALIZAÇÕES, PROBLEMAS E PERSPECTIVAS A PARTIR DAS DIRETRIZES

Nessa sessão serão descritos os dados de forma a atingir os objetivos específicos propostos para este trabalho, por meio da apresentação das ações levantadas conforme o exposto no Plano de Ação Florianópolis Sustentável, bem como os resultados obtidos com a entrevista e nos meios eletrônicos.

A linha estratégica 2 é composta de 43 ações, do número 18 até a 60, organizadas em oito diretrizes, sendo as três primeiras de mobilidade e as demais de uso do solo. Considerando as diretrizes do Plano de Ação, estas se dividem em: i) estruturar a governança da mobilidade, ii) melhorar a qualidade da infraestrutura para deslocamentos motorizados públicos, iii) promover o deslocamento não-motorizado, iv) recuperar o valor da orla como capital natural estratégico, v) aumentar a resiliência do território e promover a adaptação progressiva aos cenários de riscos naturais, vi) recuperar e promover o uso sustentável de áreas de interesse ambiental e conter a expansão da mancha urbana sobre essas áreas, vii) promover a regularização urbanística das planícies de Ingleses, Rio Vermelho e Campeche, viii) requalificar o distrito central e consolidar novas centralidades (PLANO DE AÇÃO FLORIANÓPOLIS SUSTENTÁVEL, 2015).

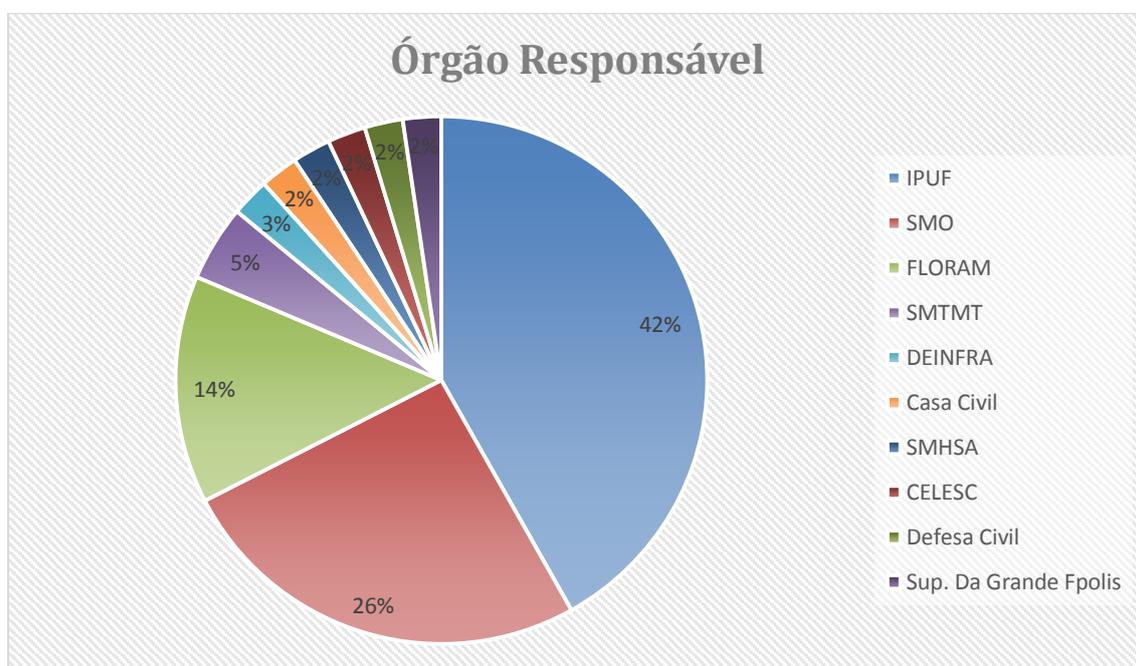
As diretrizes são compostas por ações que englobam os temas de uso do solo e ordenamento territorial, vulnerabilidade a desastres naturais devido as mudanças do clima, e a mobilidade urbana.

Esse conjunto de ações busca trazer a reflexão sobre a estratégia integrada, por meio do uso dos espaços urbanos e rurais, de modo que promovam a requalificação urbana e a aproximação da população dos seus locais de trabalho, reduzindo o deslocamento. Também, a valorização dos espaços não urbanos e das propriedades rurais, de forma a desestimular a expansão urbana (PLANO DE AÇÃO FLORIANÓPOLIS SUSTENTÁVEL, 2015).

Para o uso do solo e ordenamento territorial propõe melhorias urbanísticas para zonas que possam vir a trazer contribuições estratégicas na estrutura urbana da cidade. Ainda, busca fortalecer e dispersar para outras áreas, como para o Norte e Sul a concentração presente na zona central da capital. Outro aspecto é o da vulnerabilidade a desastres naturais, como a elevação do nível do mar e a erosão costeira. Associado ao espaço urbano, a mobilidade influencia diretamente na sustentabilidade da cidade.

A maior parte das responsabilidades de implementação das ações, conforme atribuição do próprio município, é do IPUF. O órgão tem a atribuição de promover estudos e projetos sobre o planejamento municipal, atualização do plano diretor, além do controle e uso do solo (SANTA CATARINA, 1977). No caso do Plano de Ação Florianópolis Sustentável, as ações alocadas de responsabilidade do órgão são: promover o deslocamento não-motorizado, promover a regularização urbanística das planícies de Ingleses, Rio Vermelho e Campeche e requalificar o distrito central e consolidar novas centralidades, conforme suas diretrizes do Plano de Ação. A Figura 3 ilustra as responsabilidades de implantação do Plano de Ação conforme diferentes órgãos.

Figura 3 – Percentual de responsabilidade dos órgãos conforme Plano de Ação.



Fonte: Elaborado de acordo com o Plano de Ação Florianópolis Sustentável (2015).

Além do IPUF, a Secretaria Municipal de Obras (SMO) também apresentam 11 ações sob sua responsabilidade e a FLORAM seis. As relações entre as diretrizes, ações e implementações podem ser encontradas na sequência.

5.1 DIRETRIZ 1: ESTRUTURAR A GOVERNANÇA DA MOBILIDADE

A diretriz 1 percebe a relevância de se articular todos os atores públicos envolvidos nas questões de mobilidade, bem como considerar a elaboração e prática de um Plano Municipal de Mobilidade Urbana e da integração da gestão metropolitana por

meio da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PLANO DE AÇÃO FLORIANÓPOLIS SUSTENTÁVEL, 2015).

As ações propostas por essa diretriz visam estruturar a governança da mobilidade, na gestão de transportes motorizados, não-motorizados e a exploração da multimodalidade de transportes possíveis de serem utilizados.

Mesmo tendo prazos curtos para a implantação, conforme indica o Plano de Ação em 2015, as informações advindas da Prefeitura indicam que apenas o Centro de Controle Operacional (CCO) de trânsito e o desenvolvimento de estudos para a implementação de serviços aquaviários foram iniciados e ambos estão em fase de execução.

A Câmara Técnica não foi implementada por questões administrativas. Esta se propõe a ser composta por especialistas do governo e da sociedade relacionado ao trânsito e ao transporte. Tem como objetivo a discussão sistemática das questões relacionadas a mobilidade como a elaboração de políticas e a definição e articulação de prioridades e investimentos.

Além disso, o desenvolvimento de estudos para a implantação de serviços aquaviários, com recursos estaduais, está em execução com licitação parcialmente executada tendo aplicação nas pesquisas da ilha/continente, mas não na região que abrange o território interno da ilha. A ação busca desenvolver e aprofundar estudos sobre a implantação de soluções para o transporte público utilizando o modal aquaviário, entre o norte e sul da ilha com o continente por meio de uma rede de transporte integrada. No Plano de Ação em 2015, constava o IPUF como responsável pela ação, contudo esta está sendo desenvolvida pelo Governo do Estado, com recurso estadual.

Mesmo que o Plano Municipal de Mobilidade Urbana e Transportes tenha sido considerado como uma prioridade, uma vez que viabiliza demais ações com o propósito de melhoria da mobilidade urbana, observa-se que não foram realizadas ações em função do Plano Municipal. Esta ação está prevista no financiamento de mobilidade urbana do BID. Autores como Rubim e Leitão (2013) já indicam a importância de planos municipais para a mobilidade urbana.

Devido a dependência e deslocamentos dos municípios vizinhos e com isso a grande movimentação de veículos, se faz necessária a priorização do transporte público coletivo e transporte não-motorizado. No caso de Florianópolis, pode-se dizer que o município faz parte da Grande Florianópolis, onde a Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Florianópolis (SUDERF) foi criada em 2014 com a finalidade de alcançar os objetivos propostos pela Região Metropolitana da

Grande Florianópolis. Atualmente a SUDERF é vinculada à Secretaria de Estado do Planejamento.

Com a implantação do Plano Municipal de Mobilidade Urbana e a possível necessidade de medidas preventivas e corretivas, é fundamental adotar instrumentos de monitoramento e controle do desempenho dos transportes (RUBIM; LEITÃO, 2013). A construção do CCO já é prevista para atender ao transporte público urbano, como parte do contrato de concessão das linhas de ônibus. Encontra-se em execução, pelo Ministério das Cidades e continua no planejamento com recurso advindo do BID.

Indo ao encontro a isso e de ações já implementadas do CCO, foi inaugurado no bairro Capoeiras no mês de agosto de 2017, um espaço central integrado com imagens dos terminais de integração. Nesse mesmo período, a empresa Consórcio Fênix lançou o aplicativo “Floripa no Ponto”, com informações em tempo real sobre os ônibus em circulação na cidade (NOTÍCIAS DO DIA, 2017a).

Considerando a diretriz de estruturar a governança e a mobilidade, o Quadro 2 traz as ações propostas pelo plano.

Quadro 2 – Ações e descrições conforme a diretriz estruturar a governança e a mobilidade

Ação	Descrição
Complementação e detalhamento do Plano Municipal de Mobilidade Urbana e Transportes de Florianópolis	Devido a dependência e deslocamentos dos municípios vizinhos e com isso a grande movimentação de veículos, se faz necessária a priorização do transporte público coletivo e transporte não motorizado. O Plano Municipal de Mobilidade Urbana e Transportes é uma prioridade, uma vez que viabiliza demais ações com o propósito de melhoria da mobilidade urbana.
Implantação de um centro de controle operacional de trânsito (CCO) e transporte público	Com a implantação do Plano Municipal de Mobilidade Urbana e a possível necessidade de medidas preventivas e corretivas, é fundamental adotar instrumentos de monitoramento e controle do desempenho dos transportes. A construção do CCO já é prevista para atender ao transporte público urbano, como parte do contrato de concessão das linhas de ônibus.

Implantação de uma Câmara Técnica de Mobilidade Integrada	A Câmara Técnica se propõe a ser composta por especialistas do governo e da sociedade relacionado ao trânsito e ao transporte. Tem como objetivo a discussão sistemática das questões relacionadas a mobilidade como a elaboração de políticas e a definição e articulação de prioridades e investimentos.
Desenvolvimento de estudos para a implantação de serviços aquaviários	A ação busca desenvolver e aprofundar estudos sobre a implantação de soluções para o transporte público utilizando o modal aquaviário, entre o norte e sul da ilha com o continente por meio de uma rede de transporte integrada.

Fonte: Adaptado do Plano de Ação Florianópolis Sustentável (2015).

Segundo dados obtidos pela POP (2017), a população florianopolitana, por sua vez avalia negativamente o sistema de transporte coletivo, ainda que a frequência seja considerada positiva. O preço da passagem é o item com o maior número de avaliações negativas e oposição à limpeza dos ônibus avaliada de forma positiva.

Diante dos dados obtidos pelo POP percebe-se a relevância de implementação da ação do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, e com isso o desenvolvimento de outros modais de transporte, incluindo o aquaviário.

5.2 DIRETRIZ 2: MELHORAR A QUALIDADE DA INFRAESTRUTURA PARA DESLOCAMENTOS MOTORIZADOS PÚBLICOS

A diretriz 2 tem como enfoque medidas que priorizem e melhorem a qualidade da infraestrutura do transporte público e privilegiando-o, resultando em maior eficiência, menor tarifa e incentivando a migração modal. Também, são previstas melhorias para as calçadas, favorecendo e facilitando a circulação de pessoas com deficiência.

A maioria das ações dessa diretriz se associa a atribuição do SMO. O SMO é a Secretaria Municipal de Obras, atual Secretaria Municipal de Infraestrutura, que tem como missão qualificar e integrar os espaços urbanos priorizando as intervenções em assentamentos precários e em saneamento, buscando a sustentabilidade econômica, ambiental e social.

Considerando a agenda das ações para a Diretriz, observa-se que apenas a Implantação de Anel Viário para Corredor de Transporte Público Coletivo na região

central tem suas atividades iniciadas. Essa ação busca priorizar o uso do transporte coletivo por meio de faixas pavimentadas exclusivas para ônibus. Conforme o Plano de Ação, serão 17 quilômetros de faixas, separadas fisicamente por muretas de concreto das que são destinadas aos demais veículos.

Segundo o PLAMUS (2015) a implantação de uma infraestrutura para corredores de ônibus tem como objetivo trazer maior qualificação do meio urbano e promover eficiência na operação do sistema de transporte coletivo. Para atrair novos usuários ao transporte coletivo, é importante aumentar as velocidades operacionais e diminuir a variação no tempo de viagem, com a adoção faixas que separem os ônibus do tráfego misto e com isso, o congestionamento enfrentado por estes (LINDAU et al., 2013).

Com relação as outras ações não foram observadas informações pertinentes sobre o andamento e possíveis soluções, o que demonstra que a coordenação do Plano de Ação não está inteirada do andamento das atividades previstas anteriormente. Apenas obteve-se consideração que as seguintes ações possuem projeto para implementação, porém estas dependem de financiamento do BID para serem executada: i) implantação e qualificação de corredores de ônibus na região sul da Ilha; ii) a aquisição do sistema de monitoramento; iii) a implantação do corredor de integração ao anel viário central; iv) a implantação do corredor continental Sul-Norte e alimentadoras.

A ação de implementação do corredor metropolitano norte de ônibus estava sob responsabilidade municipal. Contudo, a entrevistada, que é da Prefeitura, informou que a ação foi delegada para o Governo do Estado, e não possui informações sobre o andamento. Cidades que apresentam corredores de ônibus apresentam ganhos em termos de mobilidade (LINDAU et al., 2013).

Além disso, ponto importante de se considerar é a divisão pelas áreas estabelecidas pelo poder público, conforme suas atribuições legais. Desta forma, para futuros estudos sugere-se entrevistas com todos os setores de forma a entrevistar os responsáveis por cada uma das ações a serem realizadas. Considerando as ações da diretriz de melhorar a qualidade da infraestrutura para deslocamentos motorizados públicos, o Quadro 3 ilustra a previsão de ação.

Quadro 3 – Ações e descrições conforme a diretriz melhorar a qualidade da infraestrutura para deslocamentos motorizados públicos

Ação	Descrição
Desenvolvimento de estudo de viabilidade para a implantação do Teleférico para a região central	Como forma alternativa ao transporte via ônibus, a proposta do teleférico prevê a construção de três estações de embarque e desembarque: no aterro da Baía Sul (região central); no alto da Caeira do Saco dos Limões (maciço do Morro da Cruz); e na praça Santos Dumont (próximo da UFSC). Esse modal busca reduzir o acesso ao Terminal de Integração Centro (TICEN), atendendo a população que se desloca para a universidade.
Implantação de Anel Viário para Corredor de Transporte Público Coletivo na região central	Essa ação busca priorizar o uso do transporte coletivo por meio de faixas pavimentadas exclusivas para ônibus. Serão 17 quilômetros de faixas, separadas fisicamente por muretas de concreto das que são destinadas aos demais veículos.
Implantação e Qualificação de corredores de ônibus na região Norte da Ilha	É uma medida importante para favorecer a utilização do modal de transporte público. Serão 19 quilômetros de extensão, da qual o corredor norte se integra ao corredor do anel viário da na região central, próximo ao Terminal de Integração Trindade (TITRI) e finaliza no Terminal de Integração Canasvieiras (TICAN).
Implantação e Qualificação de Corredores de Ônibus na região sul da Ilha	O corredor de ônibus do Sul da Ilha prevê 16 quilômetros de via, que liga a região central de Florianópolis ao bairro Campeche. Serão faixas exclusivas, sem separação física entre faixa de carros e a faixa de ônibus, mas com pintura diferenciada e a instalação de tachões. São previstas calçadas e ciclovias em toda extensão.
Projeto de implantação de Corredor Metropolitano de Ônibus	A ação busca fazer a ligação de Florianópolis com a BR 101, no município de São José, por meio do corredor de ônibus, afim de priorizar o transporte público coletivo.

Aquisição de Sistema de Monitoramento	Os sistemas inteligentes de transporte buscam auxiliar o usuário na escolha do modal mais adequado a ser utilizado e melhorar o gerenciamento do sistema de transporte por meio de um conjunto de ações. Alguns sistemas já foram implantados, a exemplo do monitoramento de ônibus com o uso do <i>Global Positioning System</i> (GPS), possibilitando a verificação de rotas e horários.
Implantação do Corredor de Integração ao Anel Viário Central	Consiste na melhoria de diversas vias nas proximidades do Anel Viário, permitindo o acesso ao transporte público e melhor circulação na região central. Também, melhoria nos acessos aos terminais, a ponte Hercílio Luz e ao Clube de Remo.
Implantação de Terminais do Corredor Insular Sul	A implantação busca proporcionar o fácil acesso de ônibus e passageiros, com os ganhos de qualidade, conforto e tempo. Serão necessárias adequações no Terminal de Integração Saco dos Limões (TISAC) e no Terminal de Integração Rio Tavares (TIRIO).
Implantação de Via Alimentadora do Corredor Insular Norte	São vias alimentadoras, que farão a ligação do local mais próximo de origem ou partida dos indivíduos por meio do <i>Bus Rapid Transit</i> (BRT), até um terminal de integração, onde partirão ao destino final.
Implantação do Corredor Insular Leste e Alimentadoras	Nos quatro quilômetros de extensão, inclui recape, instalação de abrigos, complementação de calçadas e ciclovias, desde o entroncamento da rodovia SC 401 e a SC 404, até a Lagoa da Conceição.
Implantação do Corredor Continental Sul-Norte e Alimentadoras	Consiste em melhorias em um conjunto de vias na parte continental de Florianópolis, com o objetivo de favorecer a circulação do transporte público de modo sistêmico, por intermédio de um conjunto de intervenções.
Revitalização do acesso à Lagoa	A ação tem como objetivo prover melhorias na Rodovia 404 – Rodovia Ademar Gonzaga, com a duplicação e revitalização,

da Conceição e travessia	construção de túnel no Morro da Lagoa, construção de nova ponte no Canal da Lagoa, e revitalização da Avenida das Rendeiras.
--------------------------	--

Fonte: Adaptado do Plano de Ação Florianópolis Sustentável (2015).

Considerando as análises desta diretriz, é possível considerar que a única ação definida para médio prazo é a que está em andamento, ou seja, a ação de Implantação do Anel Viário para Corredor de Transporte Público Coletivo na região central. As demais ações não foram possíveis de avançar nas análises, visto que não estão em implantação.

O caso da Revitalização do acesso à Lagoa da Conceição e travessia foi o único indicado como não tendo até o momento nenhum planejamento. Processos de revitalização urbana vem sendo encontrados em várias partes do Brasil e promovem intervenções de recuperação urbana que visam trazer dinâmicas perdidas por meio de melhorias do local e de seus arredores (MOURA et al., 2006; TEIXEIRA et al, 2016).

A implantação do teleférico para a região central não está sendo executada e não foi realizado nenhum estudo que comprove a sua viabilidade ou não. Entretanto, com os estudos realizados para a concretização do Plano Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte, os diversos modais serão levados em consideração.

5.3 DIRETRIZ 3: PROMOVER O DESLOCAMENTO NÃO-MOTORIZADO

A diretriz 3 aponta ações que busquem incentivar o uso não-motorizado por meio de deslocamentos a pé ou por bicicletas, indo ao encontro com o estabelecido na Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Para Olekszechen, Battiston e Kuhnen (2016), o uso da bicicleta é uma forma de transporte que apresenta benefícios coletivos e individuais, no que tange à saúde de quem pedala, é um deslocamento mais econômico e rápido quando comparado aos demais modais, é de baixo impacto ambiental e é reduzido o custo de infraestrutura necessária para a prática. Nesse sentido, o estudo *Bicycle Friendly Cities Index 2017*, da empresa *Copenhagenize Design Company*, apresenta as 20 melhores cidades do mundo para se pedalar: Copenhague (Dinamarca), Utrecht (Holanda), Amsterdã (Países Baixos), Estrasburgo (França), Malmö (Suécia), Bordeaux (França), Antuérpia (Bélgica), Liubliana (Eslovênia), Tóquio (Japão), Berlim (Alemanha), Barcelona (Catalunha), Viena (Áustria), Paris (França), Sevilha (Espanha), Munique, (Alemanha), Nantes

(França), Hamburgo (Alemanha), Helsinki (Finlândia), Oslo (Noruega), Montréal (Quebec) (COPENHAGENIZE DESIGN COMPANY, 2017).

As ações e suas descrições podem ser observadas no Quadro 4.

Quadro 4 – Ações e descrições conforme a diretriz promover o deslocamento não-motorizado.

Ação	Descrição
Desenvolvimento e implementação de um programa de melhoria de calçadas e transposições para pedestres	A ação busca incentivar o deslocamento a pé, prevendo um conjunto de melhorias de calçadas e transposição de pedestres para 102,71 quilômetros de via.
Finalização e implementação do Programa Zona 30	Implementar o programa em áreas com grande presença de pedestres e ciclistas, para que essas possam ter segurança e conforto no seu deslocamento. A ação visa tomar medidas restritivas para que nessas áreas determinadas, a velocidade dos veículos não passe de 30 Km/h.
Desenvolvimento e implementação de um programa de melhoria de infraestruturas para a circulação não motorizada (ou de baixa motorização)	A ação é relativa a proposta do município de construir 14 quilômetros de ciclovias, de forma a completar o que se considera de uma rede cicloviária básica. Isso vai ao encontro das propostas do Plano Cicloviário Metropolitano inserido no PLAMUS, que levanta a possibilidade de construção de 251,32 quilômetros de ciclovias.
Implementação de serviço de bicicletas públicas em Florianópolis	A ação propõe o uso de bicicletas públicas que podem ser utilizadas no percurso completo ou em um trecho de deslocamento até a conexão com outros modos de transporte. Estas possuirão locais de armazenamento com controle de acesso e garantia de segurança perante a furtos da bicicleta particular.
Inserção urbanística da Ponte Hercílio Luz	Essa ação visa o desenvolvimento e um projeto de recuperação estrutural da Ponte Hercílio Luz e sua utilização por pedestres, ciclistas e, possivelmente, por um serviço

	coletivo de passageiros de baixo impacto ambiental e estrutural.
--	--

Fonte: Adaptado do Plano de Ação Florianópolis Sustentável (2015).

As ações dessa diretriz são de responsabilidade do IPUF, exceto a Inserção urbanística da Ponte Hercílio Luz que além do IPUF é de atribuição do DEINFRA. O DEINFRA é um órgão do Governo do Estado de Santa Catarina, que tem como objetivo implementar a política de transporte, edificações e obras hidráulicas, nas etapas referentes as obras e serviços de interesse do Estado (DEINFRA, 2018). De todos as ações, esta é a única que apresenta recursos próprios da Prefeitura de Florianópolis e do Estado, com status de implementação. As demais ações estão aguardando pelo financiamento do BID, previsto já em 2015.

Neste contexto as ações da Diretriz “promover deslocamento não motorizado” não estão sendo implantadas, mesmo tendo sido consideradas de curto prazo. Claramente, a falta de recursos nesses casos impedem a realização de ações que estão associadas a i) Desenvolvimento e implementação de um programa de melhoria de calçadas e transposições para pedestres, ii) Finalização e implementação do Programa Zona 30, iii) Desenvolvimento e implementação de um programa de melhoria de infraestruturas para a circulação não motorizada (ou de baixa motorização), iv) Implementação de serviço de bicicletas públicas em Florianópolis, v) Inserção urbanística da Ponte Hercílio Luz.

A entrevistada afirmou que a ação de implantação das bicicletas públicas está em execução, contudo esta não soube dar maiores detalhamentos, necessitando buscar junto ao IPUF. Em consonância a isso, segundo o Notícias do Dia (2017b), no dia 30 de novembro a cidade lançou o terceiro edital para o projeto de bicicletas compartilhadas, já que das duas primeiras tentativas de licitações, não houveram interessados. Até a data de finalização do presente estudo, nenhuma bicicleta compartilhada havia sido encontrada na cidade a partir de estímulos governamentais.

5.4 DIRETRIZ 4: RECUPERAR O VALOR DA ORLA COMO CAPITAL NATURAL ESTRATÉGICO

A diretriz 4 é composta por apenas duas ações que buscam trazer soluções para os desafios na gestão e fragilidade dos ecossistemas da orla marítima, a ocupação desordenada e irregular, de aumento dos processos erosivos e de fontes contaminantes,

com ações descritas conforme o Quadro 5. A responsabilidade das ações é do IPUF e da Casa Civil.

Quadro 5 – Ações e descrições conforme a diretriz recuperar o valor da orla como capital natural estratégico.

Ação	Descrição
Elaboração de um Plano de Ordenamento Espacial do Domínio Marítimo da Orla e de um Plano de Gestão Integrada da Orla	Previsto no Projeto Orla e de responsabilidade do Governo Federal a ser transferida para o município. A ação se propõe a ordenar o domínio marítimo da orla oceânica e das baías Norte e Sul, de forma a harmonizar os diferentes interesses e a utilização do espaço marítimo da costa.
Instituir, na estrutura da administração municipal, uma unidade de gestão das orlas marítima e lagunar do município	A ação prevê a criação de uma unidade operacional de monitoramento das variáveis físicas que interferem na segurança das populações residentes na orla, com o objetivo de apoio às decisões relativas aos impactos das alterações previstas.

Fonte: Adaptado do Plano de Ação Florianópolis Sustentável (2015).

Mesmo Florianópolis sendo uma ilha e estando previstas ações de curto prazo, indicadas em 2015. As mesmas não foram ainda implantadas pela Prefeitura de Florianópolis. Desta forma, a elaboração do Plano de Ordenamento Espacial do Domínio Marítimo da Orla, o Plano de Gestão Integrada da Orla e a ação de instituir, uma unidade de gestão das orlas marítima e lagunar do município, ainda não foram executadas.

Com a mudança de governo e as reformas que estão ainda sendo executadas é possível que estas sejam consideradas. Ademais, o Plano de Gestão Integrada da Orla, voltou a ser discutido, porém seria necessário verificar com o órgão responsável os andamentos e novos prazos.

5.5 DIRETRIZ 5: AUMENTAR A RESILIÊNCIA DO TERRITÓRIO E PROMOVER A ADAPTAÇÃO PROGRESSIVA AOS CENÁRIOS DE RISCOS NATURAIS

A diretriz 5 possui cinco ações, sendo três normativas e de gestão e duas executivas. As duas primeiras são executivas e estão relacionadas com ações de infraestrutura de saneamento básico da primeira linha estratégica.

O município possui bastante exposição a eventos extremos, entretanto este já desenvolveu algumas adaptações e respostas, no que tange a identificação e estabilização de encostas e preparação de moradores das áreas de risco.

Já na elaboração do Plano de Ação em 2015 a vulnerabilidade a inundações e à erosão ainda não foi incorporada de forma adequada e eficiente na área costeira. A redução da vulnerabilidade consiste no desestímulo à ocupação dessas áreas no sentido de evitar no futuro a necessidade de realocação dos moradores, sendo as planícies do Ratonos e Campeche as mais afetadas.

O Quadro 6 ilustra as ações e descrições conforme a diretriz: Aumentar a resiliência do território e promover a adaptação progressiva aos cenários de riscos naturais.

Quadro 6 – Ações e descrições conforme a diretriz aumentar a resiliência do território e promover a adaptação progressiva aos cenários de riscos naturais.

Ação	Descrição
Elaboração e implantação dos projetos definidos na versão revista do Plano Municipal de Redução de Riscos para os riscos classificados como de níveis 3 e 4.	O Plano Municipal de Redução de Riscos indica intervenções para os riscos geológicos, alto e muito alto, contemplando as tipologias de obras que levem em consideração a aderência destas com o processo geodinâmico passível de deflagração. Foram ampliadas as áreas de risco identificadas na revisão do PMRR e a abrangência espacial da Defesa Civil. É fundamental que esta implemente projetos de contenção de riscos para garantir a eficiência da sua ação.
Identificação de segmentos estratégicos da rede elétrica vulneráveis a vendavais para substituição por rede de distribuição subterrânea	A ação visa identificar as áreas que abrange a cobertura de energia elétrica e que se encontram em maior vulnerabilidade a ação de ventos fortes, visando a substituição pela rede subterrânea. Apesar do valor mais elevado de instalação, o valor é compensado na redução de custos de manutenção.
Elaboração e implementação de um plano de desenvolvimento	A ação busca adequar a Defesa Civil às diretrizes da lei que discrimina as responsabilidades para com o município, sendo provida de recursos financeiros,

institucional para o sistema de defesa civil do município	pessoal e equipamentos para a realização das tarefas previstas.
Elaboração de plano de uso de áreas inundáveis	A ação visa realizar o cadastro da situação fundiária e uso do solo nas áreas identificadas como de inundação devido à elevação do nível do mar, previamente estabelecidas pelo Consórcio IDOM/Cobrape. Iniciará com o levantamento fundiário, seguido da identificação do uso e ocupação, e a formulação de um plano de priorização de ações para implementação.
Implantação de um sistema de monitoramento de variáveis da dinâmica costeira	A ação propõe a implementação de um sistema de medições contínuas de ondas e da maré e monitoramento do comportamento da linha de costa para monitoramento contínuo e sua inclusão na rede de monitoramento regional.

Fonte: Adaptado do Plano de Ação Florianópolis Sustentável (2015).

Esta diretriz pode ser considerada a que envolve o maior número de órgãos governamentais. Estão envolvidos nas ações Secretaria de Municipal de Habitação e Saneamento Ambiental (SMHSA), Centrais Elétricas de Santa Catarina (CELESC), Defesa Civil, IPUF e FLORAM. Entretanto, nenhuma das ações desta diretriz teve indicação de realização por parte do poder público municipal.

5.6 DIRETRIZ 6: RECUPERAR E PROMOVER O USO SUSTENTÁVEL DE ÁREAS DE INTERESSE AMBIENTAL E CONTER A EXPANSÃO DA MANCHA URBANA SOBRE ESSAS ÁREAS

No caso desta diretriz, o principal responsável pelas ações é a FLORAM. A diretriz 6 aborda acerca da oportunidade de se implantar uma gestão territorial integrada. Isso tem como objetivo manter a o território não urbano e sua função social, encontrada bastante dificuldade de conservação pela falta de compreensão. Mesmo com a legislação federal punitiva, ainda se observa a abertura de ruas na transformação da área rural em urbana.

Nessas áreas não urbanas se concentram grande concentração de recursos naturais, capazes de prestar serviços ambientais para toda a cidade. Nesse sentido, a política de Serviços Ambientais pode ser percebida como um primeiro encaminhamento na consolidação de novo modelo de gestão territorial.

As ações que compõe essa diretriz estão citadas e descritas no Quadro 7.

Quadro 7 – Ações e descrições conforme a diretriz recuperar e promover o uso sustentável de áreas de interesse ambiental e conter a expansão da mancha urbana sobre essas áreas.

Ação	Descrição
Elaboração e implementação de programa de recuperação e de promoção do uso sustentável de Áreas de Preservação Permanente (APPs)	A ação visa promover a preservação, recuperação e ampliação de APPs, com foco em encostas e áreas inundáveis para reduzir a emissão de gases de efeito estufa. A recuperação será feita por meio do reflorestamento, de várzeas e encostas.
Elaboração e implementação de programa de arborização de vias e áreas verdes urbanas	A ação visa um programa de plantio de árvores nos espaços abertos e ao longo das ruas, com priorização para áreas de maior concentração de calor. Iniciará com levantamento das áreas a serem beneficiadas, estimativa do número de árvores a serem plantadas e a definição de espécies mais adequadas.
Elaboração de cadastro fundiário multifinalitário com integração de todas as informações existentes em todos os âmbitos do governo (território não urbano)	Essa ação tem como objetivo fornecer informações pertinentes para a implementação do plano de compensação por serviços ambientais. O cadastro fundiário fornecerá informações sobre a titularidade, uso e ocupação da terra de uma determinada região, para que seja possível viabilizar a gestão pública do ordenamento territorial. O cadastro poderá ser uma ser uma parceria com a Secretaria Estadual do Meio Ambiente para fornecer informações do Cadastro Ambiental Rural.
Identificação dos serviços ambientais presentes nas propriedades não urbanas, valoração e compensação	A partir do cadastro fundiário realizado na ação anterior, será possível caracterizar a estrutura fundiária do perímetro não urbano, assim como as características e seus serviços ambientais e

	identificação socioeconômicas de seus proprietários. Posteriormente é feita a valoração.
Elaboração de cadastro das reservas legais das propriedades não urbanas e implementação da cota de reserva legal	Para refinar o instrumento de destinação de Reserva Florestal Legal, foi estabelecido o mecanismo de compensação da RFL. Isso oferece ao produtor rural a alternativa de compensar em outra propriedade equivalente em extensão e relevância ecológica.
Elaboração do Plano de Compensação por Serviços Ambientais	Ação propõe a formulação de uma política mais ampla, das já existentes no país de pagamento de serviços ambientais. A política será composta por princípios, gerenciamento, planejamento e instrumentos, para além do pagamento dos serviços ambientais, sejam implementadas formas alternativas de compensação e mitigação de impactos ambientais gerados na Região Metropolitana.
Capacitação e contratação de técnicos e gestores públicos com a finalidade de implementar a regularização e manejo das Unidades de Conservação	A ação visa promover a organização de um setor dentro da administração com capacidade de implementação e manejo do Sistema de Unidades de Conservação, além de criar capacidades na promoção das condições necessárias para ofertar esse serviço. O público alvo deve ser constituído de gestores e técnicos para Prefeitura Municipal.

Fonte: Adaptado do Plano de Ação Florianópolis Sustentável (2015).

Em análise dos dados obtidos com a entrevistada, foi possível perceber que nenhuma das ações foram executadas até o momento, mesmo que grande parte delas constem no Plano de Ação de 2015 como sendo de curto prazo. Dessa diretriz, apenas a ação de elaboração do programa de recuperação e promoção do uso sustentável das APPs foi considerada no plano como uma ação de médio prazo.

As questões fundiárias no Brasil apesar da existência de legislação, sempre possuem ambiguidades ou com margens para que o descumprimento possa ocorrer. Contudo, propostas adequadas ao novo modelo institucional podem contribuir para uma

gestão mais eficiente de distribuição e posse da propriedade fundiária no Brasil (GUEDES; REYDON, 2012).

No que tange o meio urbano, ainda que a cidade não possua andamentos sobre a elaboração e implementação de programa de arborização de vias e áreas verdes urbanas, Dos Santos et al. (2018) consideram que é necessário incluir a vegetação como um fator primordial no desenvolvimento das cidades, em razão dos vários benefícios que proporciona no meio urbano, de qualidade ambiental e qualidade de vida para as pessoas. Este autor também cita sobre a percepção ambiental com enfoque para a sua relação com o meio ambiente. Em consonância a isso, segundo a POP (2017) para a maior parte das pessoas entrevistadas na pesquisa, as ruas dos bairros da cidade de Florianópolis possuem um número insatisfatório de árvores. Dessa forma, ainda que a questão da arborização não seja considerada como uma questão prioritária, esta pode contribuir bastante com as questões de saúde da população.

5.7 DIRETRIZ 7: PROMOVER A REGULARIZAÇÃO URBANÍSTICA DAS PLANÍCIES DE INGLESSES, RIO VERMELHO E CAMPECHE

Nessa diretriz, o principal órgão responsável é o IPUF, além de uma ação apenas de atribuição da SMO. A diretriz 7 inclui cinco ações que tem por objetivo a implementação de obras de regularização urbanística e fundiária. Isso inclui ações para as áreas com atual urbanização clandestina, principalmente nas planícies do Ratonés, Rio Vermelho e Campeche, onde foram incorporadas áreas rurais e ocorreu o parcelamento clandestino do solo.

Para que a regularização possa ser feita, a diretriz propõe ações que se iniciam por meio do cadastro fundiário, seguido da elaboração do plano de regularização fundiária, e por último, ações relativas a implementação das obras de regularização fundiária. As ações da diretriz 7, são elencadas e descritas no Quadro 8.

Quadro 8 – Ações e descrições conforme a diretriz promover a regularização urbanística das planícies de Ingleses, Rio Vermelho e Campeche.

Ação	Descrição
Elaboração do Cadastro fundiário multifinalitário com integração de todas as	A ação propõe a regularização urbanística e fundiária das áreas irregulares. Uma das etapas é o cadastro multifinalitário a partir do cadastro das propriedades

informações existentes em todos os âmbitos do governo (território urbano)	urbanas regulares. Com os cadastros regulares será possível identificar os irregulares e realizar o chamamento para regularização. Os que não fizerem o cadastro serão notificados.
Elaboração de Plano de regularização urbanística	A ação é referente ao plano que prevê a reorganização do espaço público com a indicação de diretrizes para sua localização nas planícies de Ratonés, Rio Vermelho e Campeche, numa escala regional e posteriormente local. O resultado final do plano é uma planta de reparcelamento de cada planície.
Formulação de estudo de estruturação urbana com reparcelamento para cada uma das planícies	Para o reparcelamento, devem ser identificadas formas de compensação das áreas a serem utilizadas como espaços públicos e a entidade que lidará com os proprietários afetados. Será proposta a introdução do instituto do reparcelamento que induz os proprietários a cederem seus imóveis em troca de uma participação no empreendimento final. A ação conclui a elaboração de uma planta que deverá identificar áreas a compensar, o sistema de áreas verdes, o novo sistema viário e quadro de áreas.
Realizar Obras urbanísticas e de infraestrutura para implementação do Plano de Regularização Urbanística	Posteriormente ao plano de reparcelamento, é feita a preparação do assentamento para receber infraestrutura. Antes da regularização fundiária, a ação propõe a regularização urbanística, que é iniciada pela licitação da obra de urbanização e infraestrutura e após a conclusão do projeto, as obras poderão ser iniciadas.
Elaboração de Plano Municipal de regularização fundiária	A regularização fundiária busca legalizar as populações de assentamentos irregulares, garantindo a melhoria socioeconômica dos moradores e das condições de salubridade dos locais. Inclui aspectos jurídicos da propriedade da terra, a busca por soluções para situações de risco, a preparação para receber

	infraestrutura, e a informação da população sobre a passagem da condição de posseiro para proprietário.
--	---

Fonte: Adaptado do Plano de Ação Florianópolis Sustentável (2015).

As ações possuem em grande parte sua execução prevista em curto prazo, porém pelas informações advindas da Prefeitura, apenas a elaboração do Plano de regularização urbanística já começou a ser implementado, de forma parcial. Os responsáveis pela realização da desta ação estava apenas como o IPUF. Contudo, também está fazendo parte da execução a Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano, a SMO, atual Secretaria Municipal de Infraestrutura, e a FLORAM.

5.8 DIRETRIZ 8: REQUALIFICAR O DISTRITO CENTRAL E CONSOLIDAR NOVAS CENTRALIDADES

A diretriz 8 aborda acerca dos desafios municipais que envolvem o deslocamento da maior parte das pessoas para as áreas centrais da cidade. Como uma forma de resolução, esses desafios poderão ser enfrentados com a aproximação da população do seu local de trabalho através da consolidação de ao menos três centralidades que possam concentrar oportunidades de emprego e habitação: no Sul, Norte e a existente, central. As ações dessa diretriz se concentram na elaboração de um projeto urbano com modelo urbanístico, econômico e jurídico, de acordo com a volumetria para perímetros de intervenção prioritária, e em um plano de desenvolvimento econômico.

Além da implantação das novas centralidades, outra iniciativa é a da nova localização do Centro Administrativo Municipal que tende a se concentrar na região central da cidade. Em consonância a isso, o Projeto de Requalificação da Área Central tem o objetivo de planejar a localização do incremento populacional e poderá estar associado ao lançamento de uma operação urbana para produzir habitação para as diferentes faixas de renda, incluindo as sociais.

As ações e descrições propostas por essa diretriz estão disponíveis no Quadro 9.

Quadro 9 – Ações e descrições conforme a diretriz requalificar o Distrito Central e consolidar novas centralidades.

Ação	Descrição
Elaborar cadastro das propriedades subutilizadas	A ação visa fazer um levantamento e identificação de imóveis que não cumprem sua função social e estão subutilizados na região central, por meio do coeficiente de aproveitamento dos terrenos. As informações serão georreferenciadas para perímetros de intervenção prioritária e notificação para utilização compulsória.
Formulação do Modelo Urbanístico, Econômico e Operacional do Distrito Central	A ação busca fazer um modelo urbanístico para as localizações com imóveis subutilizados e de intervenção prioritária, para transformar, preservar, reformar e manter, identificando o potencial construtivo. O modelo econômico avalia as condições para que o modelo urbanístico possa ser concretizado sem ou o mínimo recurso público. O modelo operacional é a forma como será incentivada e viabilizada economicamente a requalificação da área central de Florianópolis.
Elaboração de plano de desenvolvimento econômico das centralidades Norte e Sul.	Essa ação visa identificar a viabilidade econômica da consolidação da centralidade norte e sul, por um plano de desenvolvimento econômico. A centralidade norte deverá girar em torno do fortalecimento do Sapiens Parque e a competitividade que ele proporcionará para a região, com a atração de mão-de-obra para as empresas de base tecnológica e a necessidade de aprimoramento estrutural e cultural. A centralidade sul deverá estar associada ao aeroporto, com fortalecimento das ações de lazer, turismo e empreendimento âncora para o turismo mais sofisticado e com maior capacidade econômica na comunidade.

Fonte: Adaptado do Plano de Ação Florianópolis Sustentável (2015).

As ações propostas por essa diretriz são de responsabilidade do IPUF e tem como objetivo planejar o futuro a partir de uma visão integrada da cidade, por meio da descentralização. A ação de elaboração de um plano de desenvolvimento econômico das centralidades Norte e Sul vão ao encontro das ações propostas pelas diretrizes de deslocamento. Isso se deve a uma vez que com a redução da necessidade de longos deslocamentos, o percurso passa a ser possível de ser realizado por deslocamento não motorizado e com isso, a redução de congestionamentos.

Apesar das ações dessa diretriz mensurarem como de execução de curto prazo, em entrevista com a gestora da Prefeitura, foi possível averiguar que nada foi executado até o momento, e o cadastro de propriedade subutilizadas não foi previsto até o momento.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

As cidades têm passado por um conjunto de mudanças na sua organização em função do crescimento populacional ocasionado pela migração. Também, está se tornando cada vez mais popular na literatura científica e estudos internacionais (ALBINO; BERARDI; DANGELICO, 2015).

Iniciou-se a discussão da percepção do crescimento populacional que está ocorrendo nas cidades e os desafios cada vez mais complexos e emergentes a serem enfrentados pelo governo no suprimento das demandas (WEISS; BERNARDES; CONSONI, 2017). Segundo dados do PLAMUS (2015) há um desequilíbrio na distribuição das atividades urbanas que se concentram na cidade de Florianópolis, advindas das cidades de Biguaçu, Palhoça e São José no deslocamento diário via pontes de 138 mil pessoas, sendo 73 mil realizadas por modal motorizado individual.

Esses desafios demandam que as cidades se provenham de planejamento no que tange o ordenamento territorial e as questões de mobilidade, afim de que as cidades atinjam a sua sustentabilidade. Garcia [201-] considera que a busca por esses aspectos contribui para uma cidade sustentável e no alcance de uma melhor qualidade de vida para as pessoas que nela residem ou se deslocam como forma de turismo.

Nesse contexto, as ações conjuntas de forma articulada por meio do protagonismo social e da mobilização coletiva, podem responder as diversas necessidades, fazendo com que as pessoas se tornem participantes na elaboração de soluções que venham a trazer vantagens para as cidades, por meio de planos estratégicos (CASTELLS; BORJA, 1996). Salm e Menegasso (2009) complementam que o homem é um ser político, que vive em uma sociedade com diversas vertentes e precisa se apropriar afim de coproduzir o bem público. O Novo Serviço Público percebe os cidadãos como um ser ativo que deve buscar o interesse público estrategicamente e com ações autênticas de democracia (DENHARDT, 2012).

Este trabalho teve como objetivo fazer uma análise das políticas públicas do governo que foram formuladas a partir do Plano de Ações Florianópolis Sustentável, de forma a fazer um acompanhamento das ações propostas pelo Plano no ano de 2015.

O estudo se deu por meio da análise da segunda linha estratégica, repensar e monitorar o território e a mobilidade, seguindo a partir das ações propostas para oito diretrizes, sendo as três primeiras de mobilidade e as demais de ordenamento territorial.

O plano foi elaborado de acordo com a metodologia ICES na parceria do BID com o Fundo Socioambiental da Caixa Econômica Federal e execução da Prefeitura de Florianópolis em conformidade com as demandas municipais. A segunda linha estratégica propõe ações que têm como princípios contribuir para a sustentabilidade da cidade através de três focos de atuação: i) planejar o futuro a partir de uma visão integrada; ii) qualificar seu patrimônio natural e construído; e iii) fortalecer a gestão pública.

Das 43 ações propostas pelo Plano de Ação Florianópolis Sustentável, pode-se perceber que nenhuma foi desenvolvida em sua totalidade, ainda que a maior parte sugira ser de curto prazo. Segundo informações obtidas por meio da entrevista semiestruturada, apenas 6 ações constam como em execução, porém sem aprofundamentos sobre o seu andamento. Entre as ações executadas encontram-se a CCO de trânsito e a licitação para a implantação do serviço de bicicletas públicas, conforme divulgado pelos meios de comunicação.

Ainda que não executadas, 4 ações possuem projeto de implementação: i) Implantação e Qualificação de Corredores de Ônibus na região sul da Ilha; ii) Aquisição de Sistema de Monitoramento; iii) Implantação do Corredor de Integração ao Anel Viário Central; e iv) Implantação do Corredor Continental Sul-Norte e Alimentadoras. A razão da não execução foi justificada em razão da necessidade de financiamento do BID e da realização do Plano de Mobilidade.

O Plano de Mobilidade, da primeira diretriz, não foi executado ainda que seja considerado de curto prazo e como prioridade alta. Esta ação está prevista no financiamento de mobilidade urbana do BID e se faz prioritária para a implantação de outras ações relacionadas a mobilidade.

Como principais dificuldades para a implementação das ações propostas no Plano de Ação Florianópolis Sustentável encontram-se: i) as mudanças de governo e a falta de comprometimento com os compromissos feitos em gestões passadas; ii) prioridades de gestão e questões administrativas; iii) indicações de recursos, consideradas no Plano de Ação no ano de 2015 não foram efetivas, o que muitas vezes impede sua efetiva implantação; e iv) demora na aprovação do Plano Diretor da cidade.

Embora o plano tenha sido elaborado com coordenação da Prefeitura de Florianópolis, esta mostrou desconhecer o desenvolvimento das ações e seu detalhamento. Como indicação para trabalhos futuros, se faz necessário a análise em maior profundidade e a realização de entrevistas com os órgãos responsáveis pela execução de cada ação.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AHVENNIEMI, H.; HOUVILA, A.; PINTO-SEPPA, I.; AIRAKSINEN, M. What are the differences between sustainable and smart cities? Elsevier. **Cities**, v. 60, part A, p. 234-245, fev. 2017.

ALBINO, V.; BERARDI, U.; DANGELICO, R. M. Smart cities: Definitions, dimensions, performance, and initiatives. **Journal of Urban Technology**. vol. 22, n. 1, pp. 3-21, 2015.

AZEVEDO, I. S. C.; TEIXEIRA, C. S. Florianópolis: Uma análise evolutiva do desenvolvimento inovador da cidade a partir do seu ecossistema de inovação. **Revista do Alto Vale do Itajaí – REAVI**. v. 6, n.9, p. 108-121, jul., 2017.

BAÊTA, A. M. C. Administração Municipal e Descentralização Política: Notas para uma discussão. **Revista de Administração Pública**. Rio de Janeiro, v. 23, n. 4, p. 100-103, 1989.

BARZELAY, M. **The new public management: A bibliographical essay for Latin American (and other) scholars**. V Congreso Internacional del CLAD sobre la Reforma del Estado y de la Administración Pública. Rep. Dominicana, 2000.

BOARETO, R. A política de mobilidade urbana e a construção de cidades sustentáveis. **Revista dos Transportes Públicos – ANTP**. Ano 30/31, p. 143, 160, 2008

BRESSER PEREIRA, L. C. B. A administração pública gerencial: Estratégia e estrutura para um novo Estado. Brasília: **ENAP**, 1996. Disponível em: <<http://repositorio.ena.gov.br/bitstream/1/817/1/9texto.pdf>>.

BRESSER PEREIRA, L. C. B. Exposição no Senado sobre a Reforma da Administração Pública. Caderno 3. Brasília: **Cadernos Mare - Ministério da Administração Federal e Reforma do Estado**, 1997.

BRESSER PEREIRA, L. C. B.; SPINK, P. (Org.). **Reforma do Estado e Administração Pública Gerencial**. 7ed. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2006.

CARVALHO, E. Cidades Brasileiras, Crescimento e Desigualdade Social. **ORG & DEMO**. n.3, p. 45-54, 2002.

CASTELLS, M.; BORJA, J. As cidades como atores políticos. Tradução de Omar Ribeiro Thomaz. **Novos Estudos**. n.45, pp. 152-166. jul. 1996.

CHIZZOTTI, A. A pesquisa qualitativa em ciências humanas e sociais: Evolução e Desafios. **Revista Portuguesa de Educação**. v. 16, n.2, p. 221-236. Universidade do Minho, 2003.

CONNECTED SMART CITIES. Ranking. Resultados. 2017. Disponível em: <<http://www.connectedsmartcities.com.br/resultados-do-ranking-connected-smart-cities/>>. Acesso em: 7 maio 2018.

COPENHAGENIZE DESIGN COMPANY. Home. *Bicycle Friendly Cities Index*. 2017. Disponível em: <<http://copenhagenizeindex.eu/>>. Acesso em: 10 de jun 2018.

COSTA, F. L. Brasil: 200 anos de Estado; 200 anos de administração pública; 200 anos de reformas. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro, p. 829-874, set. /out. 2008.

COSTIN, C. **Administração Pública**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2010.

DA MATA, D.; OLIVEIRA, C. W. A.; PIN, C.; RESENDE, G. **Quais características das cidades determinam a atração de migrantes qualificados?** Brasília: IPEA, 2007. Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/1411/1/TD_1305.pdf>.

DEINFRA. O DEINFRA. **Quem somos**. Florianópolis, SC. 2018. Disponível em: <<http://www.deinfra.sc.gov.br/deinfra>>. Acesso em 9 jun. 2018

DENHARDT, R.B. **Teorias da Administração Pública**. Tradução Francisco G. Heidemann. 6 ed. São Paulo: Cengage Learning, 2012.

DEPINÉ, Á. C. **Fatores de Atração e Retenção da Classe Criativa**: O potencial de Florianópolis como cidade humana inteligente. Dissertação de Mestrado, Universidade Federal de Santa Catarina. 2016.

DIÁRIO CATARINENSE. Migração é principal motivo de crescimento populacional em Santa Catarina. 2014. Disponível em: <<http://dc.clicrbs.com.br/sc/noticias/noticia/2014/08/migracao-e-principal-motivo-de-crescimento-populacional-em-santa-catarina-4586836.html>>. Acesso em: 1 jul 2018.

DIÁRIO CATARINENSE. Florianópolis é a segunda melhor capital para se viver no país. 2017. Disponível em: <<http://dc.clicrbs.com.br/sc/estilo-de-vida/noticia/2017/04/florianopolis-e-a-segunda-melhor-capital-para-se-viver-no-pais-9779281.html>>. Acesso em: 1 jul 2018.

DOS SANTOS, M. O.; MAIA, L. P. S. S.; OLIVEIRA, E. D.; NETO, J. C. A. S.; CELLA, W. Percepção Ambiental sobre a Arborização Urbana no Bairro Santa Tereza, Tefé, Amazonas, Brasil. **Revista Raoea**. v. 44, p. 231-241. Curitiba, mai., 2018.

DRUMOND, A. M.; SILVEIRA, S. F. R.; SILVA, E. A. Predominância ou coexistência? Modelos de administração pública brasileira na Política Nacional de Habitação. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro, p. 3-25, jan. / fev. 2014.

DUARTE, R. Entrevistas em pesquisas qualitativas. **Educar**, Curitiba, n. 24, p. 213-225, 2004.

ENDEAVOR. Índice de Cidades Empreendedoras 2017. Disponível em: <<https://d335luupugsy2.cloudfront.net/cms/files/6588/1512651268AF-REAL-ICE-2017-web.pdf>>.

FLICK, U. **Introdução à pesquisa qualitativa**. 3 ed. Porto Alegre: Artmed editora, 2009.

FLORAM. Prefeitura Municipal de Florianópolis. Unidades de Conservação. [201-].

Disponível em:

<<http://www.pmf.sc.gov.br/entidades/floram/index.php?cms=unidades+de+conservacao&menu=5&submenuid=800>>. Acesso em: 9 jun 2018.

FRANCO, M. A. R. **Planejamento ambiental para a cidade sustentável**. 2 ed. São Paulo: Annablume, FAPESP, 2008.

GARCIA, M. Cidades Sustentáveis. **Ministério do Meio Ambiente**. [201-]. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/cidades-sustentaveis>>. Acesso em: 2 maio 2018.

GERHARDT, T. E.; SILVEIRA, D. T. (Org). **Métodos de Pesquisa**. EAD. 1 ed. Universidade Federal do Rio Grande do Sul: SEAD, 2009.

GODOY, A. S. Introdução à pesquisa qualitativa e suas possibilidades. **RAE – Revista de Administração de empresas**. v.35, n.2, p. 57-63. São Paulo, mar. /abr. 1995a.

GODOY, A. S. Pesquisa Qualitativa: Tipos Fundamentais. **RAE – Revista de Administração de empresas**. v. 35, n. 3, p. 20-29. São Paulo, mai. /jun. 1995b.

GOUVEIA, N. Saúde e Meio Ambiente nas cidades: Os desafios da saúde ambiental. **Saúde e Sociedade**. v. 8, n. 1, p. 49-61, 1999.

GRESSLER, L. A. **Introdução a pesquisa: Projetos e relatórios**. 2 ed. São Paulo: Loyola, 2004.

GUEDES, S. N. R.; REYDON, B. P. Direitos de propriedade da terra rural no Brasil: uma proposta institucionalista para ampliar a governança fundiária. Scielo. **Revista de Economia e Sociologia Rural**. v.50, n.3. Brasília, jul./set. 2012.

HOFLING, E. M. Estado e Políticas (Públicas) Sociais. **Cadernos Cedes**, n.55, p. 30-41, nov. / 2001.

IBGE. 7A12. Vamos conhecer o Brasil. 2010. Disponível em:

<<http://7a12.ibge.gov.br/vamos-conhecer-o-brasil/nosso-povo/caracteristicas-da-populacao.html>>.

IBGE. Cidades. Brasil / Santa Catarina / Florianópolis. 2016. Disponível em:

<<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sc/florianopolis/panorama>>. Acesso em: 9 jun 2018

JONAS, A. E. G.; WILSON, D. The Nation-State and the City: Introduction to a debate. **Urban Geography**. DOI: 10.1080/02723638.2018.1461991, 2018.

KLERING, L. R.; PORSSE, M. C. S.; GUADAGNIN, L. A. Novos caminhos da Administração Pública brasileira. **A Revista Acadêmica da FACE**, Porto Alegre, v. 21, n. 1, p. 4-17, jan. /jun., 2010.

KOCHE, J. C. **Fundamentos de Metodologia Científica: Teoria da Ciência e iniciação a pesquisa**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2011.

LINDAU, L. A.; PETZHOLD, G. S. A.; SILVA, C. A. M.; FACCHINI, D. BRT e Corredores Prioritários Para Ônibus: Panorama No Continente Americano. **XXVII ANPET-Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes**. 2013.

MARCONI, M. A.; LOKATOS, E. M. **Técnicas de Pesquisa**. São Paulo: Editora Atlas, 2007.

MALISKA, M. A. Max Weber e o Estado Racional Moderno. **Revista Eletrônica do CEJUR**, Curitiba, v.1, n.1, p. 15-28. ago. /dez., 2006.

MARTINS, L. **Reforma da Administração Pública e cultura política no Brasil: Uma visão geral**. Brasília: ENAP, 1997. Disponível em:
<<http://repositorio.enap.gov.br/bitstream/1/239/1/Caderno%20ENAP%202008.pdf>>.

MEIRELLES, H. L. **Direito Administrativo Brasileiro**. 23 ed. São Paulo: RT, 1990.

MOORE, M. H. Managing for Value: Organizational Strategy in For-Profit, Nonprofit, and Governmental Organizations. **Nonprofit and Voluntary Sector Quarterly**. v. 29, n.1, p. 183-204, 2000.

MOURA, D.; GUERRA, I.; SEIXAS, J.; FREITAS, M. J. A Revitalização Urbana: Contributos para a Definição de um Conceito Operativo. **Cidades – Comunidades e Territórios**. n.12/13, p. 13-32, 2006.

NAM, T.; PARDO, T. A. Conceptualizing smart city with dimensions of technology, people, and institutions. In: Proceedings of the 12th Annual International Conference on Digital Government Research. **ACM**, New York, p. 282-291, 2011.

NOTÍCIAS DO DIA. Aplicativo e Centro de Controle: veja as novidades no transporte coletivo de Florianópolis. 2017a. Disponível em:
<<https://ndonline.com.br/florianopolis/noticias/aplicativo-e-centro-de-controle-veja-as-novidades-no-transporte-coletivo-de-florianopolis>>. Acesso em: 9 jun 2018.

NOTÍCIAS DO DIA. Florianópolis lança novo edital para criar serviço de aluguel de bicicletas. 2017b. Disponível em:
<<https://ndonline.com.br/florianopolis/noticias/florianopolis-lanca-novo-edital-para-criar-servico-de-aluguel-de-bicicletas>>. Acesso em: 9 jun 2018.

OLEKSZECHEN, N.; BATTISTON, M.; KUHNEN, A. Uso da bicicleta como meio de transporte nos estudos pessoa-ambiente. **Desenvolvimento e Meio Ambiente**. v. 36, DOI: 10.5380/dma.v36i0.43654. Universidade Federal do Paraná. abr., 2016.

ONU. **Urbanização da América Latina e Caribe foi ‘ineficiente’ e pouco sustentável, alerta agência da ONU**. Desenvolvimento Sustentável. 2016. Disponível em: <<https://nacoesunidas.org/urbanizacao-da-america-latina-e-caribe-foi-ineficiente-e-pouco-sustentavel-alerta-agencia-da-onu/>>. Acesso em: 9 jun 2018.

PALUDO, A. V. **Administração Pública**: Teoria e mais de 500 questões. Rio de Janeiro: Elsevier, 2010.

POP – Pesquisa de Opinião Pública. Florianópolis. BID. CAIXA. Baobá. 2017.

PHILLIS, Y. A.; KOUIKOGLOU, V. S.; VERDUGO, C. Urban sustainability assessment and ranking of cities. Elsevier. **Computers, Environment and Urban Systems**. vol. 64, p. 254-265, 2017.

PLAMUS – Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis.

Panorama do Plano. Mar. 2015. Disponível em:

<http://www.plamus.com.br/arquivos/plamus_apresentacao_panorama_plamus.pdf>.

PLANO DE AÇÃO FLORIANÓPOLIS SUSTENTÁVEL. BID. CAIXA. Prefeitura Municipal de Florianópolis. 2015. Disponível em:

<http://www.ibam.org.br/media/arquivos/estudos/plano_de_acao_florianopolis_sustentavel_bid_caixa.pdf>.

PNUD - Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento. Ranking IDHM Municípios 2010. IDH. Rankings, 2010. Disponível em:

<<http://www.br.undp.org/content/brazil/pt/home/idh0/rankings/idhm-municipios-2010.html>>. Acesso em: 9 jun 2018.

PREFEITURA DE FLORIANÓPOLIS. A Prefeitura. Estrutura Organizacional. [20--].

Disponível em: <<http://www.pmf.sc.gov.br/governo/index.php?pagina=govestrutura>>.

Acesso em: 9 jun 2018.

RAUPP, F. M.; BEUREN, I. M. Como elaborar trabalhos monográficos em contabilidade: Teoria e prática. In: Metodologia de Pesquisa Aplicável as Ciências Sociais. São Paulo: Atlas, 2006.

RUBIM, B.; LEITÃO, S. O plano de mobilidade urbana e o futuro das cidades. **Estudos Avançados**. v.27, n.79, p. 55-66, 2013.

RUIZ, V. R. L.; NAVARRO, J. L. A.; PEÑA, D. N. Knowledge-city index construction: An intellectual capital perspective. Elsevier. **Expert Systems with Applications**. vol. 41, n. 12, pp. 5560-5572, 2014.

SALM, J. F.; MENEGASSO, M. E. Os Modelos de Administração Pública como Estratégias Complementares para a Coprodução do Bem Público. **Revista de Ciências da Administração**. v. 11, n.25, p. 97-120, set. /dez., 2009.

SANO, H.; ABRUCIO, F. L. Promessas e resultados da nova gestão pública no Brasil: O caso das organizações sociais de saúde em São Paulo. **Revista de Administração de Empresas – RAE**. v. 48, n.3, p. 64-80, jul. / set., 2008.

SANTA CATARINA. **Lei Ordinária nº 1494**. Florianópolis, 1977. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/sc/f/florianopolis/lei-ordinaria/1977/149/1494/lei-ordinaria-n-1494-1977-cria-o-instituto-de-planejamento-urbano-de-florianopolis-e-das-outras-providencias>>. Acesso em: 9 jun 2018.

SANTOS, C. S. **Introdução à Gestão Pública**. São Paulo: Saraiva, 2006.

SANTOS, A. R.; SALM, J. F.; MENEGASSO, M. E. A Proposta do Novo Serviço Público e a Ação Comunitária de Bairro: Um Estudo de Caso. **EnAPG – ANPAD**, São Paulo/ SP, p.1-16, 2006.

SANTOS, A.H.; PEREIRA, D.B.; FONSECA, L. A iniciativa cidades emergentes e sustentáveis e os objetivos de desenvolvimento sustentável: Uma análise sobre as relações conceitual, metodológica e institucional. In: VI SINGEP e V ELBE. **Anais VI SINGEP**. São Paulo, SP, 2017.

SARAVIA, E.; FERRAREZI, E. (Org). **Políticas Públicas**. Coletânea. v. 1. Brasília: ENAP, 2006.

SARQUIS, A. B.; FIATES, G. G. S.; HAHN, A. K.; CAVALCANTE, F. R. Empreendedorismo inovador no polo tecnológico de Florianópolis. **Revista Eletrônica de Estratégia & Negócios**, Santa Catarina. v. 7, n. 3, p. 228-255, 2014.

SASSEN, S. **The Global City**: New York, London, Tokyo. 2 ed. New Jersey: Princeton University Press, 2001.

SCOTT, A. J. Creative Cities: Conceptual issues and policy questions. **Journal of Urban Affairs**. vol. 28, n. 1, p. 1-17. Los Angeles, 2006.

SECCHI, L. Modelos organizacionais e reformas da administração pública. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro, p. 347-369, mar. /abr., 2009.

SILVA, C. H. C. As cidades mundiais na contemporaneidade. **GEOSUL UFSC**. v. 20, n. 39, p. 7-27, jan. /jun., 2005.

SOUZA, C. Políticas Públicas: Uma revisão da literatura. **Sociologias**, Porto Alegre, ano 8, n.16, p. 20-45, jul. /dez., 2006.

SOUZA, J. J.; BASTOS, M. N. A formação socioespacial do Estado de Santa Catarina, Brasil. **Revista Geográfica de América Central**, v. 2, n. 47E, 2011.

SUZUKI, H.; DASTUR, A.; MOFFATT, S.; YABUKI, N.; MARUYAMA, H. **Eco² Cities: Ecological Cities and Economic Cities**. Washington, DC: The World Bank, 2010.

TAYLOR, P. Problematizing city/state relations: towards a geohistorical understanding of contemporary globalization. **Transactions of the Institute of British Geographers**. n. 32, p. 133-150. 2007.

TEIXEIRA, C. S.; ADÁN, C.; HUERTA, J. M. P.; GASPAR, J. V. O processo de revitalização urbana: economia criativa e design. **LOGO**. v.5, n.2, p. 37-56, 2016.

THERBORN, G. End of a paradigm: the current crisis and the idea of stateless cities. **Environment and Planning A: Economy and Space**. SAGE Journals. v. 43, p. 272-285, 2011.

TORRES, M. D. F. **Estado, Democracia e Administração Pública no Brasil**. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 2004.

VENTURA, M. M. O Estudo de Caso como Modalidade de Pesquisa. **Revista SOCERJ**. Pedagogia Médica. v. 20, n.5, p. 383-386, 2007.

VERGARA, S. C. Tipos de pesquisa em Administração. **Cadernos EBAP**. n. 52. 1990.

WAZE. Driver Satisfaction Index. 2nd Annual. 2018. Disponível em:
<<https://www.waze.com/driverindex>>. Acesso em: 27 maio 2018.

WEISS, M.C.; BERNARDES, R.C.; CONSONI, F.L. Cidades inteligentes: casos e perspectivas para as cidades brasileiras. **Revista Tecnológica da Fatec Americana**, v. 5, n.1, 2017.

WU, X.; RAMESH, M.; HOWLETT, M.; FRITZEN, S. **Guia de Políticas Públicas: Gerenciando Processos**. Brasília: ENAP, 2014.

YAGITCANLAR, T.; KAMRUZZAMAN, M. Does smart city policy lead to sustainability of cities? Elsevier. **Land Use Policy**. v. 73, p. 49-58. 2018.

YIN, R. K. **Estudo de Caso: Planejamento e Métodos**. 5 ed. Bookman editora, 2015.

APÊNDICE A

Roteiro de Entrevista

1. A ação proposta no plano foi executada até o momento?
2. Se foi executada, em qual status se encontra?
3. Se foi executada, foi finalizada?
4. Se executada, foi feita pelo órgão responsável previamente estabelecido?
5. Se executada, qual foi o valor investido até o momento?
6. Se executado, qual foi a origem do recurso?
7. Se não executado, qual o motivo?
8. Como o motivo, da não execução será solucionado?
9. Se não foi executado, continua no planejamento?
10. Se continua no planejamento, em qual plano está inserido?
11. Se continua no planejamento, qual o novo prazo?
12. Se não continua no planejamento, qual o motivo?
13. Qual é o status atual do plano?
14. Qual o nível de prioridade das ações no plano?
15. O que substituiu a ação não executada e que não está no novo plano?
16. Qual o principal desafio para a execução da ação?

APÊNDICE B

LEI ORDINÁRIA Nº 1494, DE 24 DE MARÇO DE 1977

Cria o instituto de planejamento urbano de Florianópolis e dá outras providências.

O Povo de Florianópolis por seus representantes, decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Capítulo I DA DENOMINAÇÃO, SEDE E FINALIDADE

Art. 1º Fica criado o Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (IPUF), com personalidade jurídica própria, de natureza autárquica, sede e foro nesta cidade de Florianópolis, Capital do Estado de Santa Catarina e com as seguintes finalidades:

I - promover estudos e pesquisas para o planejamento integrado do Município e, mediante convênios, para o de outras áreas, especialmente com os da Micro-Região da grande Florianópolis, com vistas ao desenvolvimento do processo de planejamento integrado da região;

II - promover o planejamento local em consonância com as diretrizes do planejamento micro-regional, estadual, regional ou federal;

III - elaborar ante-projetos de lei e propor medidas administrativas que possam repercutir no planejamento ou no crescimento ordenado do território municipal;

IV - colaborar com as unidades da Administração Municipal para a consecução do planejamento integrado do Município;

V - elaborar e encaminhar ao Prefeito Municipal, estudos para a implantação e atualização do Plano Diretor de Florianópolis;

VI - exercer a função de controle e avaliação de uso do solo, no Município de Florianópolis, e, se necessário, em convênio com os da micro-Região da grande Florianópolis;

VII - exercer a função de órgão central do Sistema de planejamento do Município de Florianópolis.

Art. 2º Ao IPUF compete ainda:

I - elaborar estudos objetivando eventuais adaptações dos programas ou das obras municipais ao Plano diretor do Município e às leis a ele pertinente;

II - sugerir medidas de estímulos ou de restrições tributárias ou administrativas necessárias à implantação e atualização do Plano Diretor e a realização de programas setoriais;

III - promover convênios com entidades técnicas e de superior visando a consecução de seus objetivos e o aperfeiçoamento de técnicos de nível médio e superior;

IV - promover estágios para estudantes de nível superior ou de nível técnico no campo do planejamento urbano.

Capítulo II DA ADMINISTRAÇÃO E DO PESSOAL

Art. 3º Para o cumprimento de suas finalidades o IPUF compõe-se dos seguintes órgãos:

I - Conselho Deliberativo

II - Diretoria executiva

Art. 4º O Conselho Deliberativo será presidido pelo Prefeito Municipal, sendo constituído pelos seguintes membros com direito a voto:

I - dois representantes da Câmara Municipal;

II - os Secretários Municipais;

III - um representante da Companhia Melhoramentos da Capital-COMCAP;

IV - o Procurador Geral do Município;

V - um representante do Conselho Municipal de Desenvolvimento de Florianópolis;

VI - um representante da Comissão do Plano Diretor;

VII - os membros da Diretoria Executiva do Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis.

Parágrafo Único. O Conselho Deliberativo terá um Vice-Presidente eleito por seus membros.

Art. 5º A Diretoria Executiva será composta pelos seguintes membros:

I - Diretor Presidente

II - Diretor de Informações e Planejamento

III - Diretor de Operações (Revogado pela Lei Complementar nº 360/2009)

Art. 6º O Prefeito Municipal proverá o cargo de Diretor Presidente, com os demais diretores.

§ 1º - As adequações da estrutura do IPUF, far-se-ão por ato do Conselho Deliberativo. (Revogado pela Lei Complementar nº 360/2009)

§ 2º - A retribuição devida aos Diretores será fixada pelo Conselho Deliberativo. (Revogado pela Lei Complementar nº 360/2009)

Art. 7º O regime de vinculação funcional do pessoal Técnico e Administrativo necessário ao funcionamento do IPUF, será o da Consolidação das Leis do trabalho.

Art. 8º O IPUF poderá contratar com firmas ou técnicos especializados consultas ou trabalho, recomendados pela Diretoria Executiva.

Capítulo III

Art. 9º Constituem fontes de receita do IPUF:

I - dotações orçamentárias da Prefeitura Municipal de Florianópolis e de outras Pessoas Jurídicas de Direito Público ou Privado;

II - operações de crédito;

III - auxílios e subvenções;

IV - recursos provenientes de convênios;

V - rendas auferidas por serviços técnicos prestados.

Parágrafo Único. Além dos previstos nos incisos deste artigo, constituem recursos a serem utilizados pelo IPUF, os provenientes do Poder Público ou doações de quaisquer pessoas.

Capítulo IV

DA ADMINISTRAÇÃO FINANCEIRA E PATRIMONIAL

Art. 10 - O IPUF terá administração financeira própria, obedecidas as disposições legais aplicáveis às autarquias.

Art. 11 - O registro contábil será feito em conformidade com o Código de Contabilidade Pública e demais disposições em vigor

Art. 12 - O IPUF prestará contas ao Prefeito Municipal na forma regulamentar.

Parágrafo Único. A prestação de contas do IPUF deverá fazer parte integrante, anualmente, de prestação de contas do Executivo, para apreciação e aprovação da Câmara Municipal.

Art. 13 - O patrimônio do Instituto é da sua exclusiva propriedade em caso de dissolução do mesmo, será transferido para a Prefeitura Municipal de Florianópolis.

Capítulo V

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 14 - As decisões da Diretoria Executiva serão tomadas com a presença do Presidente e de, pelo menos, 1(um) dos demais Diretores.

Art. 15 - O Conselho Deliberativo elaborará o Regimento Geral no prazo máximo de 90(noventa) dias, a contar da data da posse da primeira Diretoria, o qual será aprovado por Decreto.

Art. 16 - Para cumprir o disposto nesta lei, fica o Prefeito Municipal autorizado a abrir crédito especial no valor de CR\$ 2.000.000,00(dois milhões de cruzeiros), à conta do Orçamento vigente.

Art. 17 - Fica extinta a Divisão de Planejamento da Secretaria de Obras.

Art. 18 - Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Paço Municipal, em Florianópolis, aos 24 de março de 1977.