



UNISUL

UNIVERSIDADE DO SUL DE SANTA CATARINA

MAYCON DOUGLAS PASSIG

QUALIFICAÇÃO DA ÁREA CENTRAL DO
BAIRRO MONTE VERDE, FLORIANÓPOLIS – SC

Florianópolis

2018

MAYCON DOUGLAS PASSIG

QUALIFICAÇÃO DA ÁREA CENTRAL DO
BAIRRO MONTE VERDE, FLORIANÓPOLIS – SC

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado ao Curso de Arquitetura e
Urbanismo da Universidade do Sul de
Santa Catarina como requisito parcial à
obtenção do título de Bacharel em
Arquitetura e Urbanismo.

Orientadora: Prof^ª. Maria da Graça Agostinho, Dra.

Florianópolis

2018

MAYCON DOUGLAS PASSIG

QUALIFICAÇÃO DA ÁREA CENTRAL DO
BAIRRO MONTE VERDE, FLORIANÓPOLIS – SC

Este Trabalho de Conclusão de Curso foi julgado adequado à obtenção do título de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo e aprovado em sua forma final pelo Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade do Sul de Santa Catarina.

Florianópolis, 15 de fevereiro de 2018.

Professora e Orientadora Maria da Graça Agostinho, Dra.
Universidade do Sul de Santa Catarina

Professor Carlos Fernando Machado Pinto
Universidade do Sul de Santa Catarina

Professor Silas Matias Azevedo
Universidade do Sul de Santa Catarina

Aos meus avôs, Bertoldo Passig e Arlindo João Batista, que me inspiraram nessa jornada: um, por ser um grande construtor, outro, pela criatividade sem limites.

AGRADECIMENTOS

Nesse momento em que mais um ciclo começa a ter fim, duas frases importantes, que me acompanharam ao longo da vida, me parecem mais adequadas do que nunca.

A primeira é que nenhum caminho se percorre sozinho.

A segunda é que a gratidão é a memória do coração.

Nessa jornada, ao longo desses seis anos e alguns meses, algumas pessoas exerceram um papel fundamental para que eu pudesse chegar a esse ponto da minha graduação.

Nada mais justo, apesar de tão simplório, que sejam parte integrante desse trabalho, pois também foram mãos e braços para que ele pudesse se concretizar.

Antes, e acima de qualquer coisa, meu agradecimento a Deus, que me ouviu e deu forças para seguir em frente, mesmo quando tudo desandou e pareceu sem solução.

Ao meu pai, Edson Passig, pelo seu esforço e empenho em manter esse lar, como bom exemplo que um pai deve ser.

À minha mãe, Jucinéia Alcina Batista Passig, que muitas vezes colocou nossas necessidades acima das suas, fazendo tudo que estava ao seu alcance para que nada nos faltasse. Pelo seu apoio e incentivo aos estudos, desde o começo da minha formação, até agora.

À minha irmã, Pamella Passig, que sempre foi minha parceira e ouvinte.

À Fernanda Grisotti Wonsovicz, pelo companheirismo sem medidas desde o início, em tantos momentos, bons ou ruins, sempre me ouvindo, apoiando e aconselhando.

Aos meus avôs, Arlindo João Batista e Bertoldo Passig, que partiram para o seu descanso. Toda a saudade que fica em nós é fruto da lembrança dos bons momentos que passamos juntos.

As minhas avós, Rute Adelaide Machado Passig e Alcina de Campos Batista, matriarcas de suas famílias, que nesse momento merecem ainda mais, em retribuição, todo o amor que nos dedicaram ao longo desses anos.

À Professora Dra. Maria da Graça Agostinho, pois nenhum bom aluno se faz sem um grande mestre que o direcione. Esse trabalho também é fruto de horas do seu apoio, direcionamento e de sua extrema competência no papel de professora e orientadora. Pelo incentivo, pela compreensão e também por despertar em suas aulas a paixão que eu tenho pelo urbanismo, meu muito obrigado.

À Sra. Rosangela Buitoni, pelo café em uma das primeiras semanas de aula, e por todas as oportunidades que abriu para mim desde aquele momento.

À equipe da CFL Construções: Arq. Luciana Detoni, Arq. Mariana Vivan, Arq. Patrícia Lucca, Arq. Isabelle Coradin, Arq. Sabrina Sodré, Alissane Mignoni, Pamella Passig, Tamara Silveira, Agenor de Andrade, Leandro Machado, Jaime Franzen e Nicoli do Amaral. Foi um privilégio fazer parte desse time durante quatro dos anos da minha graduação. Obrigado pela paciência e compreensão nos momentos em que eu precisei aprender

Aos amigos Alissane Mignoni e Luiz André dos Santos, pelo altruísmo e amor ao próximo, pois é graças a vocês que eu tenho olhos para enxergar o futuro.

Ao Coordenador do Curso, Professor Maurício Andriani, que me ajudou em diversas oportunidades, sempre solicito para resolver os problemas que apareceram.

Aos estimados mestres, que no exercício de sua função repassam seus conhecimentos para que possamos trilhar nossos caminhos confiantes.

Ao amigo Guilherme Marcos Golfetto, amigo de tantas horas de projeto e trabalho duro.

A dedicação e a ajuda de cada um de vocês foram de extrema importância para a minha caminhada. Sintam-se parte desse trabalho assim como foram parte da minha vida e formação.

“Primeiro nós moldamos as cidades – então, elas nos moldam.” (JAN GEHL, 2015).

RESUMO

Esse trabalho apresenta uma proposta de qualificação urbana para o centro do Bairro Monte Verde, localizado em Florianópolis, Santa Catarina, Brasil.

Primeiramente, uma pesquisa sobre as consequências do pensamento modernista sobre a cidade, a prioridade do carro sobre os espaços públicos, sistemas de espaços livres públicos e a cidade pensada para os pedestres é usada para dar embasamento teórico.

Também é apresentado um estudo de referenciais projetuais similares às intervenções pretendidas para o Bairro Monte Verdes.

Posteriormente, uma apresentação do diagnóstico do bairro, feito com intuito de levantar de dados e informações da área que auxiliem nas diretrizes de projeto.

Um Partido Geral é lançado, ao final, para direcionar o trabalho de projeto, apresentando as principais ideias e os principais conceitos para a proposta projetual, através de desenhos esquemáticos e croquis explicativos.

Palavras-chave: Qualificação Urbana. Sistema de Espaços Livres Públicos. Centro de Bairro.

ABSTRACT

This paper presents an urban qualification proposal for the central area of Monte Verde neighborhood, located in Florianópolis, Santa Catarina, Brazil.

Firstly, the research is used as a theoretical background displaying the consequences of the modernist thinking of the city, the priority of cars over public spaces, public open spaces system, as well as the city designed for pedestrians.

A project reference study, similar to the interventions intended for the Monte Verde area is also presented.

Subsequently, a presentation of the area diagnosis is shown so a data survey can be done to support proposals and project guidelines

Lastly, a general party proposal is presented to direct the project work, presenting the main ideas and concepts for the project proposal through schematic drawings and explanatory sketches.

Keywords: Urban Qualification. Public Open Spaces System. Neighborhood Center.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Mapa de Localização da Área de Intervenção.....	17
Figura 2 – Modelo Modernista: Arranha-céus, Le Corbusier, 1922.....	20
Figura 3 – Fila sobre calçada em entrada de posto de combustível.	21
Figura 4 – Jardim Botânico de Curitiba – Paraná – Brasil.	26
Figura 5 – Área geral da proposta.	27
Figura 6 – Esquemas de vias e travessias de pedestres.	28
Figura 7 – Prioridade para o pedestre nos cruzamentos e vias.....	28
Figura 8 – Vegetação, mobiliário, pavimentação e fachadas dos comércios.	29
Figura 9 – Terminal do Centro de Transbordo e nova praça.	30
Figura 10 – Praça da Igreja Matriz como ponto focal.	30
Figura 11 – Vista Aérea da Área da Proposta – Antes e Depois.	31
Figura 12 – Térreo Ativo Integrando a Rua e a Edificação – Antes e Depois.	32
Figura 13 – Esquina com Fachada Interativa – Antes e Depois.	32
Figura 14 – Ocupação do Bairro Monte Verde – 1938-1957.....	34
Figura 15 – Ocupação do Bairro Monte Verde – 1977-1994.....	35
Figura 16 – Ocupação do Bairro Monte Verde – 2002-2016.....	36
Figura 17 – Ocupação do Bairro Monte Verde por períodos.....	37
Figura 18 – Plano Diretor de 1997 – Recorte do Bairro Monte Verde.	39
Figura 19 – Plano Diretor de 2014 – Recorte do Bairro Monte Verde.	41
Figura 20 – Plano Diretor de 2017 – Recorte do Bairro Monte Verde.	43
Figura 21 – Aspectos Ambientais da Bacia Hidrográfica do Saco Grande.	44
Figura 22 – Imagem de Satélite da Bacia Hidrográfica do Saco Grande.	45
Figura 23 – Rio Pau do Barco da década de 1960 aos dias atuais.	46
Figura 24 – Paisagem vista do alto do viaduto de acesso ao bairro.....	47
Figura 25 – Mobilidade Urbana no Bairro Monte Verde.....	49
Figura 26 – Paradas de ônibus.	50
Figura 27 – A prioridade do automóvel em relação aos ciclistas e pedestres.	50
Figura 28 – Ruas Mané Vicente, Almiscar e Príncipe.	51
Figura 29 – Ruas do bairro com caixa viária superdimensionada.....	51

Figura 30 – Hierarquia do Sistema Viário.	52
Figura 31 – Equipamentos Comunitários.	53
Figura 32 – Posto de Saúde, Creche Luiz Cipriani e Posto Policial.	54
Figura 33 – Contextos da Praça Osni Ferreira.	55
Figura 34 – Fundos do Centro Comunitário, na Praça Osni Ferreira.	55
Figura 35 – Represa, Casa de Químicas e Reservatório Manancial do Monte Verde.	56
Figura 36 – despejo ilegal de esgoto no Rio Pau do Barco.	57
Figura 37 – Coleta Seletiva, Coleta Pesada e Rio Pau do Barco Limpo.	58
Figura 38 – Pavimentação das vias do bairro.	59
Figura 39 – Situação dos passeios – Falta de cuidados, espaço e continuidade.	59
Figura 40 – Relação dos espaços públicos e privados.	60
Figura 41 – Relação dos espaços edificados e livres.	61
Figura 42 – Lotes subutilizados, ocupação comum e novas ocupações nos lotes.	62
Figura 43 – Gabaritos das edificações.	63
Figura 44 – Verticalização junto à Rodovia Virgílio Várzea.	64
Figura 45 – Padrão de gabaritos do bairro evidenciando a horizontalidade.	64
Figura 46 – Mapa de Usos do solo.	65
Figura 47 – Comércio Vicinal no bairro.	66
Figura 48 – Novos comércios e serviços instalados no bairro.	66
Figura 49 – Mapa Síntese.	67
Figura 50 – Área de Intervenção.	69
Figura 51 – Delimitação de Usos.	70
Figura 52 – Gabaritos Atuais.	71
Figura 53 – Gabaritos Propostos.	71
Figura 54 – Alteração Sistema Viário.	72
Figura 55 – Malha Ciclovária.	73
Figura 56 – Arborização das Ruas.	74
Figura 57 – Edificações para Desapropriação e Demolição.	75
Figura 58 – Proposta Geral de Perfil para a Rodovia Virgílio Várzea.	77
Figura 59 – Proposta Geral de Perfil Para a Rua Almiscar - 1.	78
Figura 60 – Proposta Geral de Perfil Para a Rua Almiscar - 2.	79
Figura 61 – Proposta Geral de Perfil Para a Rua Almiscar - 3.	80

Figura 62 – Proposta Geral de Perfil Para a Rua Príncipe - 1.	81
Figura 63 – Proposta Geral de Perfil Para a Rua Príncipe - 2.	81
Figura 64 – Proposta Geral de Perfil Para a Rua Príncipe - 3.	82

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	15
1.1	PROBLEMATIZAÇÃO E JUSTIFICATIVA.....	15
1.2	LOCALIZAÇÃO	17
1.3	OBJETIVOS	18
1.3.1	Objetivo Geral	18
1.3.2	Objetivos Específicos	18
1.4	METODOLOGIA	18
2	FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	19
2.1	A CIDADE RESULTANTE DO PENSAMENTO MODERNISTA	19
2.2	A CIDADE PARA O AUTOMÓVEL	20
2.3	A CIDADE PARA O PEDESTRE	22
2.4	SISTEMAS DE ESPAÇOS LIVRES PÚBLICOS.....	25
3	REFERÊNCIAS PROJETUAIS	27
3.1	RENOVAÇÃO URBANA DA ÁREA CENTRAL DE SAN ISIDRO / ARGENTINA	27
3.2	PROPOSTA DE AMPLIAÇÃO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE NICE – FRANÇA ..	31
3.3	AS PROPOSTAS DE SAN ISIDRO, NICE E O BAIRRO MONTE VERDE	33
4	DIAGNÓSTICO	34
4.1	HISTÓRICO DE OCUPAÇÃO.....	34
4.2	LEGISLAÇÃO – PLANO DIRETOR.....	38
4.3	CONDICIONANTES AMBIENTAIS.....	44
4.3.1	Áreas de Preservação	45
4.3.2	Rio Pau do Barco	46
4.3.3	Manguezal do Saco Grande – Estação Ecológica de Carijós	46
4.3.4	Paisagem	47
4.4	MOBILIDADE URBANA E SISTEMA VIÁRIO	48
4.4.1	Mobilidade Urbana	48
4.4.2	Sistema Viário	51
4.5	EQUIPAMENTOS COMUNITÁRIOS E INFRAESTRUTURA URBANA.....	53
4.5.1	Equipamentos Comunitários Urbanos	53
4.5.2	Infraestrutura Urbana	56
4.5.2.1	Energia Elétrica	56

4.5.2.2 Água Potável	56
4.5.2.3 Rede de Esgoto	57
4.5.2.4 Estruturas Auxiliares	57
4.5.2.5 Coleta de Resíduos.....	58
4.5.2.6 Infraestrutura Viária	59
4.6 MORFOLOGIA URBANA	60
4.6.1 Relação Público e Privado	60
4.6.2 Relação Cheios e Vazios.....	61
4.6.3 Gabaritos.....	63
4.6.4 Uso do Solo.....	65
4.7 SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO.....	67
5 PARTIDO GERAL DA PROPOSTA.....	68
5.1 DIRETRIZES.....	68
5.2 PROPOSTA.....	69
5.2.1 Delimitações de Usos	70
5.2.2 Sistema Viário.....	72
5.2.3 Sistema Ciclovitário.....	73
5.2.4 Arborização dos Passeios.....	74
5.2.5 Edificações Irregulares ou de Interesse para a Proposta	74
5.2.6 Rodovia Virgílio Várzea	76
5.2.7 Rua Almiscar	78
5.2.8 Rua Príncipe	80
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS.	83
REFERÊNCIAS.....	84

1 INTRODUÇÃO

1.1 PROBLEMATIZAÇÃO E JUSTIFICATIVA

Nada poderia ter me motivado mais a fazer esse trabalho do que ver, ouvir e presenciar, todos os dias, há 23 anos, a transformação do bairro Monte Verde. Desde pequeno, com os amigos, jogávamos bola na rua pavimentada e pouco movimentada na frente de casa, saíamos mais cedo da escola do bairro para jogar bola, ir à cachoeira ou apenas para passar o tempo rindo na Praça Osni Ferreira – conhecida como ‘pracinha’ –, a única opção de lazer razoavelmente estruturada.

Era essa praça o motivo de nossos pais ouvirem tantos apelos e choros nos finais de semana, afinal, todos queriam encontrar os amigos, jogar bola, andar de bicicleta, skate, patinete, enfim, aproveitar o espaço que, mesmo com pouco a oferecer, era um paraíso aos nossos olhos.

O planejamento urbano para o bairro Monte Verde, iniciado a partir da implantação do conjunto, foi mínimo desde então. Um lugar foi reservado ao lazer no projeto, mas na sua implantação faltou qualidade para tais atividades. A praça foi o resultado de múltiplas conquistas ao longo dos anos. Ainda assim, está aquém do que a população precisa ou deseja.

Assim como a praça, todos os outros aspectos posteriores à implantação foram ignorados. Não havia projeto para qualificação das ruas e calçadas, para a demanda de crescimento do bairro, oportunidades de ampliação de usos ou pontos de interesse que trouxessem o restante da cidade para o bairro.

Como esperado, a cidade de Florianópolis cresceu, e o bairro Monte Verde também. Nós, os moradores, vimos o centro administrativo do governo do estado vir para as proximidades, torres de transmissão aparecerem nos morros do bairro e a quantidade de residências aumentar gradualmente até que começamos a não conhecer mais alguns rostos que agora moram aqui.

Uma mudança aconteceu no bairro com o anúncio da instalação de um shopping. Os terrenos supervalorizaram, alguns moradores transformaram seus terrenos unifamiliares em multifamiliares com a construção de várias moradias –

quitinetes – para a futura demanda e a procura por residências próximas a área de implantação do empreendimento aumentou.

Junto com o Floripa Shopping veio o crescimento esperado. A mudança aconteceu no aumento da população fixa e flutuante, de novas moradias, ampliação de carros circulando e até mesmo estacionados nas principais ruas de acesso. No começo, os comerciantes do bairro ficaram preocupados com a competição gerada, mas as expectativas foram o oposto do que aconteceu. O shopping foi o responsável pela vinda de novos tipos de comércios de todos os portes para as proximidades e um chamariz de novos empreendimentos imobiliários.

Tanto o bairro Monte Verde quanto o bairro Saco Grande, nas áreas que margeiam a SC-401, são uma nova área de expansão da cidade e, aos poucos, ganham o caráter de nova centralidade, adquirindo grande valor econômico.

Nós, moradores, não podemos ter nossas necessidades e direitos esquecidos. Somos os que mais sofremos com as alterações ao longo desses últimos 15 anos e nossas opiniões e desejos para o bairro sequer são ouvidos. A infraestrutura viária, de transportes, abastecimento de água, luz, saneamento e a qualidade dos espaços públicos já era inadequada para atender a população local. Com o aumento do número de pessoas morando, trabalhando e usando os serviços oferecidos, essa infraestrutura precisa ser planejada para suportar a expansão dessa área que, como mencionado anteriormente, passa a ter um caráter de nova centralidade da cidade.

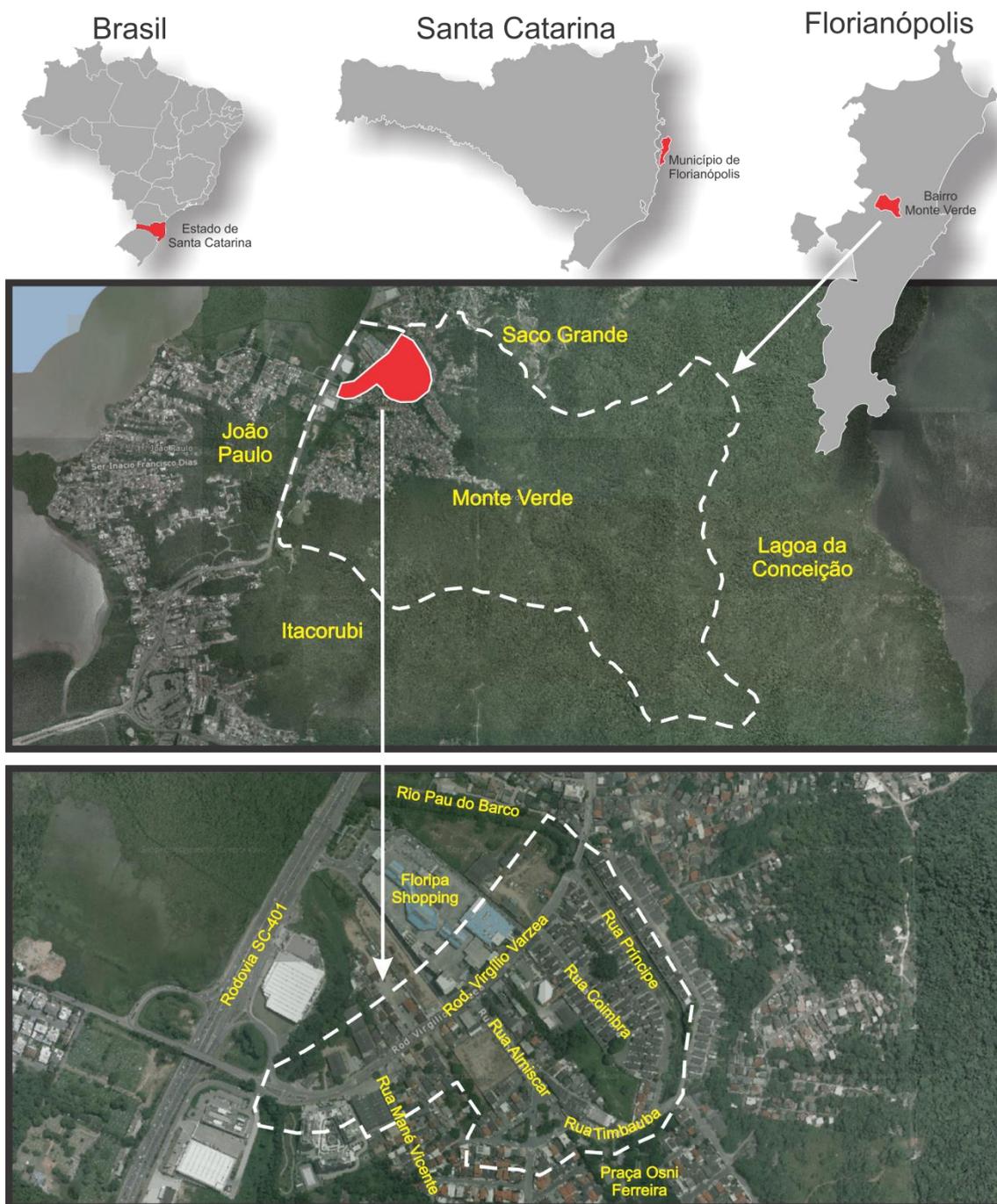
Esse planejamento deve envolver diretrizes que proporcionem o melhoramento total do bairro, atendendo a população local na totalidade de suas solicitações e, também a população flutuante, melhorando a qualidade visual da área e a qualidade de vida de todos que estão inseridos nesse contexto.

1.2 LOCALIZAÇÃO

O bairro Monte Verde está localizado na parte centro-norte do município de Florianópolis, no litoral de Santa Catarina, ao sul do Brasil.

Às margens da SC-401- principal via de ligação aos bairros do norte da ilha de Santa Catarina -, o bairro faz limite com os bairros Saco Grande, ao norte, Itacorubi, ao Sul, Lagoa da Conceição, a leste, e João Paulo, a oeste.

Figura 1 – Mapa de Localização da Área de Intervenção.



1.3 OBJETIVOS

1.3.1 Objetivo Geral

Elaborar um Projeto de qualificação urbana para a área central do Bairro Monte Verde, localizado na cidade de Florianópolis, Santa Catarina – Brasil.

1.3.2 Objetivos Específicos

- Elaborar diagnóstico da área.
- Estudar referenciais conceituais e referenciais projetuais.
- Estabelecer diretrizes para o desenvolvimento do trabalho.
- Elaborar projeto de qualificação - partido geral - TFG I.
- Elaborar projeto de qualificação - anteprojeto - TFG II.

1.4 METODOLOGIA

A metodologia de trabalho consistirá em revisão bibliográfica em artigos, livros, periódicos e sites como embasamento para formação de um referencial teórico que direcione as decisões a serem tomadas em projeto. Pesquisa de referenciais projetuais com conceitos e soluções similares às necessárias para a área de estudo, ajudando no processo de criação do partido geral.

Além disso, levantamento e análise de dados do bairro serão feito através de visitas ao local, levantamento fotográfico para exemplificações das situações constatadas. Serão desenvolvidas entrevistas qualitativas com os moradores do bairro, principalmente os mais antigos, para pesquisa do histórico do bairro e arredores e elaboração de mapas para análise do contexto urbano em diferentes aspectos, visando a extração de informações para elaboração do diagnóstico e das diretrizes projetuais.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 A CIDADE RESULTANTE DO PENSAMENTO MODERNISTA

As cidades, a partir do século XIX, foram marcadas fundamentalmente pelo pensamento modernista que, durante décadas, levou urbanistas e planejadores urbanos a pensarem as cidades com base em setores de usos monofuncionais e para o uso do automóvel individual.

Le Corbusier (1984), em seu livro 'Planejamento Urbano', apresenta uma crítica ao modelo da cidade radioconcêntrica com mistura de usos nos bairros e circulações mistas que englobem diferentes meios de transportes. Ele descreve esse modelo como "sufocante" e "molestador".

Panerai (1994) cita o funcionalismo de Louis Sullivan aplicado às cidades como o responsável pelo desmembramento do tecido urbano. A cidade teria a sua forma a partir das suas funções. A partir disso, Le Corbusier propôs que as cidades fossem divididas em setores de lazer, de moradia e de trabalho, ligados por setores de circulação. Essa divisão monofuncional engessou as cidades e tornou os deslocamentos maiores, além de criar uma dependência cada vez maior do uso dos automóveis.

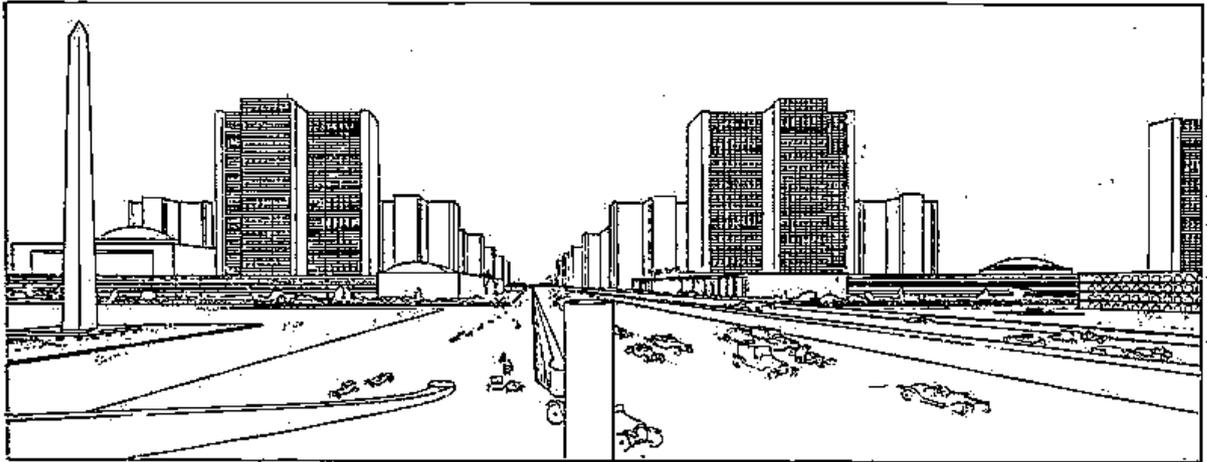
Perdeu-se a relação do pedestre com as edificações, que agora se isolam nas quadras e se estendem em direção ao céu. Esse mesmo pedestre está limitado a um espaço pequeno chamado de calçada, o qual também não é muito valorizado, já que o carro é quem tem prioridade, com suas largas avenidas que cortam as cidades e ligam esses setores tão distantes uns dos outros.

O resultado desse modelo, após anos de intenso processo de urbanização é constatado na grande quantidade de vias para os automóveis, as quais nunca são suficientes, pois sempre estão congestionadas e, também, na falta de relação do pedestre com as edificações, visto que as funções de circulação acontecem em setores específicos, longe do comércio e dos serviços. Horas do dia são perdidas com o deslocamento entre os setores de moradias e os setores de trabalho, setores esses que não possuem vida após o horário comercial ou aos finais de semana.

2.2 A CIDADE PARA O AUTOMÓVEL

Em 1961, a Jornalista Jane Jacobs questionou o modelo de cidade dos urbanistas modernistas e criticou os malefícios das decisões tomadas para o desenvolvimento das cidades.

Figura 2 – Modelo Modernista: Arranha-céus, Le Corbusier, 1922.



Fonte: O Thao do Blog.¹

Uma das primeiras críticas em seu livro ‘Morte e vida de grandes cidades’ diz respeito ao uso do automóvel individual. Jacobs (2000) evidencia que o problema das cidades são os planejadores que não sabem projetar boas cidades, independente do uso do automóvel. O resultado dessa falta de entendimento das cidades faz com que o automóvel ganhe prioridade nas ruas, sobre as calçadas, sobre os espaços públicos e, inclusive, sobre o espaço privado de moradia - evidenciada nos anúncios de casas e apartamentos à venda - onde o espaço de garagem aumenta expressivamente o valor do metro quadrado construído.

Jacobs (2000) ainda exemplifica que o uso dos automóveis, em seus primórdios, poderia ter levado às cidades a outro caminho. O motor a explosão veio para substituir o uso de animais, principalmente o cavalo, como força motriz para o deslocamento de pessoas e transporte de mercadorias. Isso deveria contribuir com a diminuição de ruídos e a limpeza das cidades, visto que os dejetos desses animais ficavam pelas ruas.

¹ Disponível em: < <http://othaudoblog.blogspot.com.br/2012/07/uma-cidade-contemporanea-para-3-milhoes.html> >. Acesso em: 02 de junho de 2017.

Além disso, a potência dos veículos motorizados seria capaz de substituir uma dúzia de cavalos e outros animais de carga, com velocidade superior à capacidade desses animais. No entanto, Jacobs (2000) explicita que o erro do uso do automóvel ocorreu em virtude de se substituir um cavalo por uma dúzia de automóveis que, por sua abundância, operam lentamente e aquém da sua capacidade, andando tão lentamente quanto os cavalos que deveriam substituir.

O Arquiteto e Urbanista Jan Gehl (2015) explica que mais espaço das cidades é cedido aos automóveis, conforme esses vão tomando espaço nas ruas. Novamente, os planejadores da cidade voltam seus esforços para construção de novas vias, estacionamentos, melhoria da pavimentação de vias antigas e tudo isso ocorre, principalmente, em detrimento das condições para os pedestres e ciclistas, que se esforçam para desviar de placas, postes, parquímetros e outras estruturas voltadas ao carro que são instaladas nos espaços das calçadas e ciclovias.

Figura 3 – Fila sobre calçada em entrada de posto de combustível.



Fonte: Tudo Sobre Floripa.²

Não só aqueles que planejam, mas também as infraestruturas estão voltadas para o automóvel, os grandes estacionamentos, postos de gasolina, as artérias viárias, entre outros, são 'instrumentos de destruição urbana poderosos e persistentes' (JACOBS, 2000).

² Disponível em: < http://www.tudosobrefloripa.com.br/index.php/desc_noticias/posto_da_mauro_ramos_contraria_tendencia_e vende_gasolina_a_r_297_o_litro>. Acesso em: 02 de junho de 2017.

2.3 A CIDADE PARA O PEDESTRE

Até agora, o modelo de cidade voltada para o carro se mostrou ineficiente. O motivo é simples: a escala do carro não é a menor unidade de projeto. A menor unidade de projeto deve sempre ser a escala humana, do pedestre, aquele que vivencia diretamente as experiências da cidade. Gehl (2015) explica que, dentro do planejamento urbano, a menor escala é a mais importante.

Uma cidade pensada para o pedestre deve ser ordenada a partir de seus espaços públicos - suas ruas, calçadas, parques e praças -, não a partir dos espaços privados. As cidades que norteiam seu planejamento com base nos espaços públicos respeitam os pedestres, sua escala e sua necessidade de espaço na cidade. Em contrapartida, as cidades pensadas a partir do lote geram espaços públicos derivados de espaços residuais, possuem ruas largas para os automóveis com calçadas estreitas demais ou inexistentes, parques e praças sem vidas e em locais distantes do perímetro urbano.

O modelo de cidade que leva o pedestre em consideração deve se fundamentar em um modelo compacto, possibilitando a maior diversidade de usos possíveis em seus distritos e que promova a segurança dos seus habitantes (JACOBS, 2000). Além disso, é importante que esse modelo incentive o transporte através de meios limpos e eficientes baseados na prioridade das pessoas sobre os carros (GEHL, 2015).

Le Corbusier (1984) expõe que um dos fundamentos dos projetos para todo empreendimento urbano é o fato de que as ações humanas são limitadas pelas vinte e quatro horas que o dia possui. O modernismo usou esse fundamento para utilização do carro em detrimento do pedestre. Entretanto, esse é um argumento válido para o pedestre e toda cidade deve ser pensada para que os deslocamentos tomem o mínimo de horas do dia do homem, aumentando o tempo disponível para as atividades verdadeiramente importantes.

Cidades compactas promovem o encurtamento das distâncias necessárias para realizar as atividades diárias, acarretando na economia de tempo com os deslocamentos desnecessários.

As cidades são compostas pelo conjunto de vários distritos/bairros. A diferença entre a cidade compacta e a cidade dispersa é que, na dispersa, esses distritos comumente possuem apenas um uso, ou seja, são monofuncionais, tem seu uso limitado à atividade ao qual são destinados e nos horários em que essas atividades ocorrem. Um distrito de trabalho funciona apenas em horário comercial nos dias de semana, ficando vazio nos demais horários e aos finais de semana, por exemplo.

Já nas cidades compactas, os distritos devem possuir uma mescla de funções, tais como serviços, comércio, lazer, educação e moradias, a fim de proporcionar diversidade suficiente para promover constante e ininterruptamente seu uso em todas as horas do dia. Essa mescla ajuda na promoção da vida nas cidades, pois tornam esses lugares atrativos. Lugares atrativos convidam pessoas ao seu uso. E pessoas atraem pessoas (JACOBS, 2000).

Entretanto, somente a mistura de usos não é suficiente para tornar os lugares atrativos. Faz-se necessário que o pedestre não somente se sinta confortável em ir ao local, mas que o conforto também esteja no ato de permanecer, de vivenciar o local e as experiências que esse tem a oferecer. “As cidades devem propiciar boas condições para que as pessoas caminhem, parem, sentem, olhem, ouçam e falem” (GEHL, 2015, p. 118).

As ruas, como principais espaços públicos que são, devem ter características mínimas para atraírem pessoas. Ruas limpas, arborizadas, com ciclovias protegidas, calçadas largas, variedade de atrações e prioridade do pedestre em relação ao automóvel são alguns exemplos. Quando, nessas ruas, as pessoas têm oportunidade de sentar em bancos, cafés, bares ou restaurantes, o movimento aumenta. Talvez não haja maior número de pessoas circulando, mas as pessoas circularão por mais tempo, preenchendo esses espaços da rua com vida.

Essa vivacidade das ruas promove segurança para os espaços públicos. É o que Jacobs (2000) chamou de ‘olhos da rua’. Os ‘olhos das ruas’ são gerados a partir do momento em que há movimento nas ruas. Quando os moradores são convidados a olharem para fora e perceber a movimentação que ocorre no exterior, quando esses mesmos moradores vigiam, mesmo inconscientemente, as ruas e se sentem motivados a agirem quando há algo errado.

Esses 'olhos das ruas' aparecem sempre que há pessoas nas ruas, nos diversos estabelecimentos que tem seus interiores conectados visualmente à rua, sejam eles bares, cafés, lojas, escritórios, restaurantes ou qualquer outro tipo de comércio existente e que, principalmente, tenha relação de permeabilidade de visão interna da rua ou visão externa para a rua.

Lugares seguros são um dos tópicos que Gehl (2015) aponta para criação de cidades pensadas para as pessoas. Quanto mais pessoas caminham pelas ruas e permanecem nos espaços urbanos, mais o potencial de segurança dos espaços é reforçado. Para tanto, afirma que essas pessoas devem se sentir convidadas a caminhar em lugares que possuam diversidade de usos, espaços públicos atrativos e uma boa estrutura. Além disso, essa estrutura deve ser compacta e coesa, possibilitando que grande parte dessas atividades sejam feitas à pé.

Esses espaços de ruas vivas são necessários em todos os períodos do dia. Isso reforçará o caráter de segurança dos espaços públicos. Isso significa que o espaço deve servir a usos múltiplos, tanto de dia, quanto à noite. É importante, também, que haja um número mínimo de pessoas que use grande parte desses serviços diariamente. Uma concentração suficientemente alta de pessoas de diferentes classes e rendas, morando em diferentes tipos de habitações ajuda a fomentar o uso dos espaços públicos e da estrutura de comércio de uma área urbana, mantendo a vivacidade do local.

Não só o uso residencial, mas o trabalho, o comércio e serviço, a educação, o lazer e os demais usos que um bairro pode ter devem se complementar a tal ponto que impliquem em um intenso uso do solo urbano e isso culmine em uma concentração populacional alta o suficiente, capaz de manter a vitalidade desses espaços ao longo do dia.

Segundo Jacobs (2000), é assim que nascem os centros de atividades em áreas vivas e diversificadas. Esses centros criam a identidade do distrito/bairro. Essa identidade é o que tornará aquele lugar único e diferenciável dos demais distritos/bairros de uma cidade ou de cidades distintas.

2.4 SISTEMAS DE ESPAÇOS LIVRES PÚBLICOS

No contexto dos Sistemas de Espaços Livres Públicos, para que haja um conceito comum, é necessário entender a diferença entre um conjunto e um sistema, o que é um espaço, um espaço livre e um espaço público.

Para Houaiss (2004, apud HIJIOKA et al, 2007, p.121), nem todo conjunto é um sistema. É preciso que haja relação entre os elementos que fazem parte do conjunto para que este, então, possa ser caracterizado como um sistema. É a maneira como esses elementos interagem entre si, com suas hierarquias e funcionalidades que constrói um sistema.

Hijioka et al (2007) defendem que os espaços são entendidos como uma totalidade. Para Santos, “o espaço é um conjunto indissociável de sistemas de objetos e ações” (SANTOS, 1996, p. 19, apud HIJIOKA et al, 2007, p.117). Entretanto, para melhor compreensão e estudo, é comum fracionar esse espaço em subespaços com uma especificação da característica do mesmo, por exemplo: o espaço livre, o espaço construído, o espaço urbano entre outros.

Quanto aos espaços livres, segundo Magnoli: “o Espaço livre é todo espaço não ocupado por um volume edificado ao redor das edificações e que as pessoas têm acesso” (MAGNOLI, 1982, apud HIJIOKA et al, 2007, p.118). Sendo assim, um espaço é caracterizado como livre quando não possui fechamentos e barreiras que impeçam o livre acesso das pessoas. Como modelos deste tipo de espaço, temos: os parques, as praças, as ruas, as calçadas, os terrenos vazios, os quintais e outros que permitem a circulação das pessoas (HIJIOKA et al, 2007).

Os espaços ainda podem ser públicos ou privados. “O espaço público é aquele de propriedade pública e de apropriação pública” (HIJIOKA et al, 2007). É importante frisar que alguns espaços, por mais que tenham caráter público, possuem restrições de acesso. Isso depende do tipo de caracterização fundiária, da apropriação do espaço e da acessibilidade.

Ou seja, nem todo bem de domínio público é acessível a todos, pois apesar de ser público, exige um nível de organização interna e precisa, para isso, de um controle de acesso como é o caso das escolas, hospitais e repartições públicas, por exemplo. Assim, também, nem todo espaço de uso coletivo é público. Um

exemplo disso são os shoppings centers, espaços privados que possuem facilidade de acesso pela população, mas estão sob a esfera privada, possuem horário de funcionamento, podem fechar a qualquer momento e podem barrar o acesso das pessoas por qualquer razão que fuja às normas internas impostas.

O arquiteto e professor Phillippe Panerai (1994, p. 79) nos apresenta sua definição sobre o espaço público como domínio público:

Além da sua justificação funcional como espaço de circulação (não apenas de veículos), o espaço público se define primeiramente como espaço do público. Aberto e acessível a todos, a todo o momento, ele pertence à coletividade, ele é, para retomar a expressão latina, coisa pública (*res publica*).

Então, pelo somatório das definições apresentadas, um sistema de espaços livres públicos pode ser entendido como todo aquele espaço da cidade que é livre de edificações ou invólucros, que pertence à esfera pública, não possui barreiras que impeçam o acesso e a apropriação integral por parte da população e que estão conectados entre si de maneira hierárquica e funcional.

Figura 4 – Jardim Botânico de Curitiba – Paraná – Brasil.



Fonte: Site Taringa.³

Quanto às suas classificações, esses sistemas de espaços livres públicos podem ser planejados de forma integral, de forma parcial – como os parques da cidade de Curitiba, por exemplo - ou apenas consequências de várias intervenções locais. Ou seja, em alguns casos, a geração de um sistema de espaços livres pode acontecer espontaneamente, sem o planejamento dessas áreas anteriormente.

³ Disponível em: < <http://www.taringa.net/posts/info/19570239/Poblacion-de-Brasil-ya-suma-206-millones-de-personas.html> >. Acesso em: 01 de junho de 2017.

3 REFERÊNCIAS PROJETUAIS

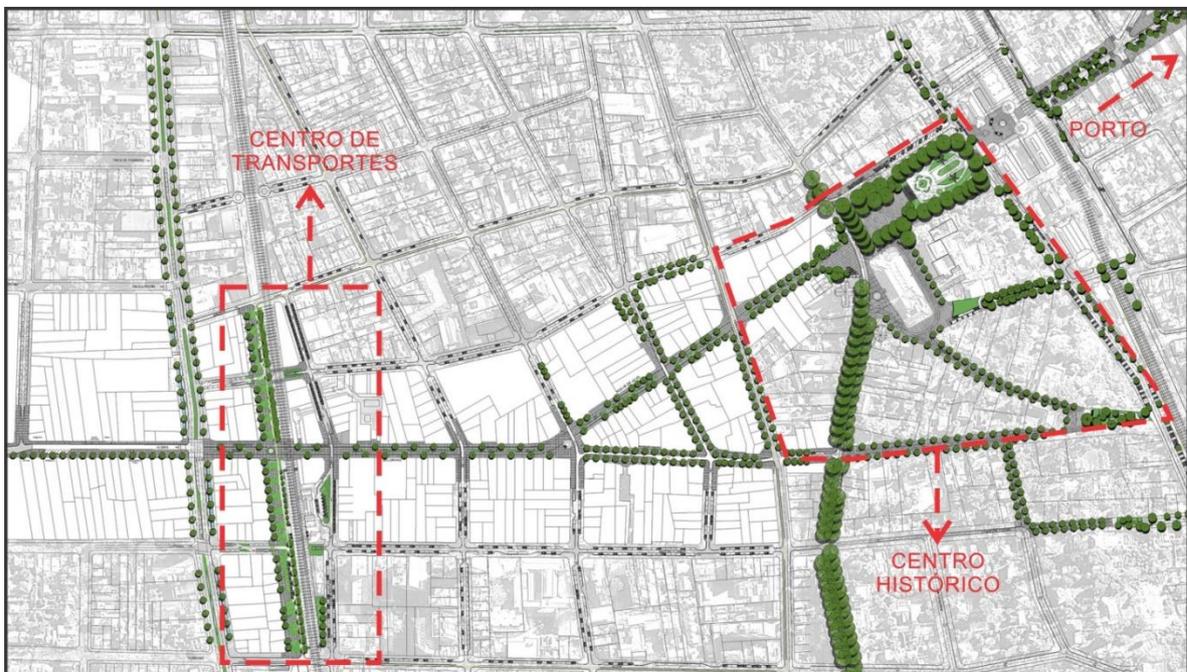
3.1 RENOVAÇÃO URBANA DA ÁREA CENTRAL DE SAN ISIDRO / ARGENTINA

O Colégio de Arquitetos da Província de Buenos Aires – CAPBA – promoveu um concurso de ideias para a renovação do centro de San Isidro, objetivando o desenvolvimento e valorização da área central, do comércio, turismo e a resolução de problemas graves da área. A proposta envolveu várias escalas desde o planejamento urbano de aproximadamente cem quarteirões até a criação de mobiliário urbano.

A proposta vencedora, do Estudio Lacalle Martínez Vallergera, direcionou o projeto com base em cinco premissas: criação de identidade do local; aumento da qualidade ambiental; priorização do pedestre; acessibilidade e sustentabilidade.

O projeto liga o centro de transportes ao centro histórico da cidade e se amplia em direção ao porto, criando uma conexão para essa área que sofrerá futuras intervenções não contempladas nesse concurso (Figura 5).

Figura 5 – Área geral da proposta.

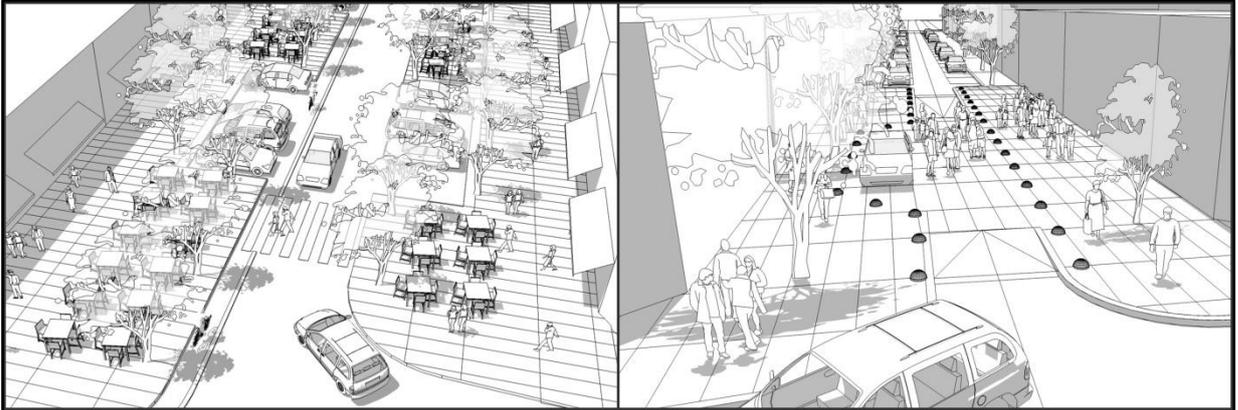


Fonte: Archdaily – Editado pelo Autor.⁴

⁴ Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/600023/primeiro-lugar-no-concurso-nacional-de-ideias-para-a-renovacao-urbana-da-area-central-de-san-isidro-argentina>>. Acesso em: 30 de outubro de 2017.

Todas as ruas englobadas entre esses dois centros tiveram seu tráfego de veículos remanejado, visando o aproveitamento dos espaços da rua para o pedestre, criando um ambiente propício para o caminhar e o estar. Espaços de estacionamento foram criados nas ruas do perímetro do projeto, fazendo com que os veículos não entrem na maioria das ruas da área central.

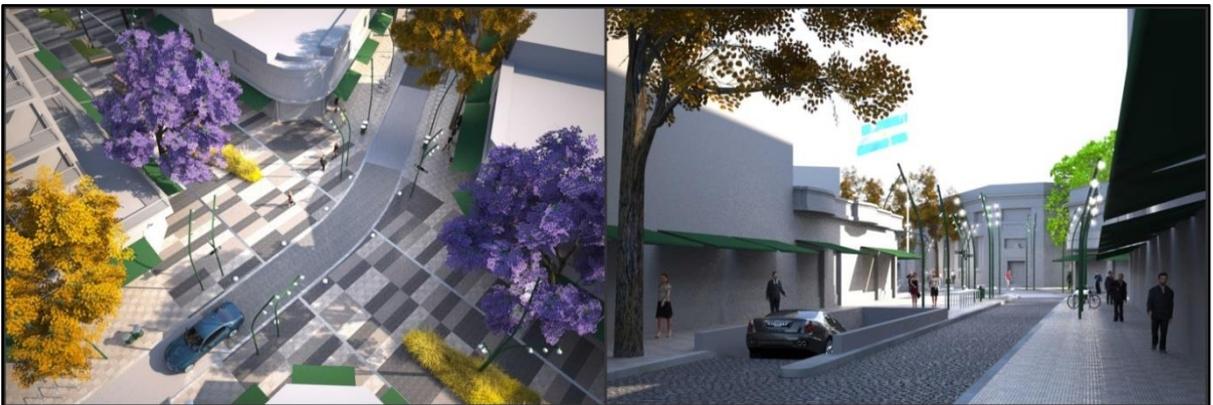
Figura 6 – Esquemas de vias e travessias de pedestres.



Fonte: Archdaily.

Nas ruas onde o uso do automóvel se faz necessário, ruas compartilhadas de baixa velocidade foram criadas e a prioridade de uso é do pedestre. Além disso, estacionamentos subterrâneos foram criados para liberar mais espaço na superfície para as pessoas e diminuir o efeito da poluição visual que os estacionamentos na superfície geram nessa nova área turística da cidade.

Figura 7 – Prioridade para o pedestre nos cruzamentos e vias.



Fonte: Archdaily.

A identidade visual levou em consideração a preocupação ambiental já existente na cidade e buscou reforçar esse ponto na área do projeto, criando uma regulamentação de incentivo à incorporação de vegetação às fachadas das

edificações. Os pontos com maior densidade populacional e menor quantidade de vegetação têm previsão de recuperação e a incorporação de novos canteiros com árvores nas ruas da cidade, complementando a questão ambiental na proposta.

O comércio, o mobiliário, a vegetação e a pavimentação são trabalhados conjuntamente para criar a identidade visual do lugar. Os toldos das fachadas das lojas foram padronizados na cor verde, cor da cidade, as dimensões e o posicionamento dos letreiros publicitários das lojas é restrito e não pode invadir o espaço das calçadas. O projeto de paisagismo propõe espécies existentes na área, reforçando a identidade. O desenho de piso possui estampas irregulares e pedras de tons variados, permitindo a manutenção futura sem alteração do padrão visual.

Figura 8 – Vegetação, mobiliário, pavimentação e fachadas dos comércios.



Fonte: Archdaily.

O mobiliário desenvolvido engloba os bancos, mesas e cadeiras que são incorporadas às calçadas, em meio aos canteiros com vegetação e dão suporte ao comércio local. Os postes têm formato de tronco de árvore para se mesclar na paisagem e possuem a flexibilidade de receber melhorias das futuras tecnologias.

A necessidade de novas praças também foi um ponto contemplado no projeto. Basicamente, nos pontos de confluência surgiram novos espaços de praças que marcam os eixos e recebem as pessoas.

Uma praça linear surge próxima ao eixo de transportes com faixas exclusivas para ônibus, estação de trem, novos pontos de táxis e um grande estacionamento subterrâneo, funcionando como distribuidora das conexões entre os meios de transporte, unindo o denominado Novo Centro de Transbordo aos serviços comerciais e gastronômicos.

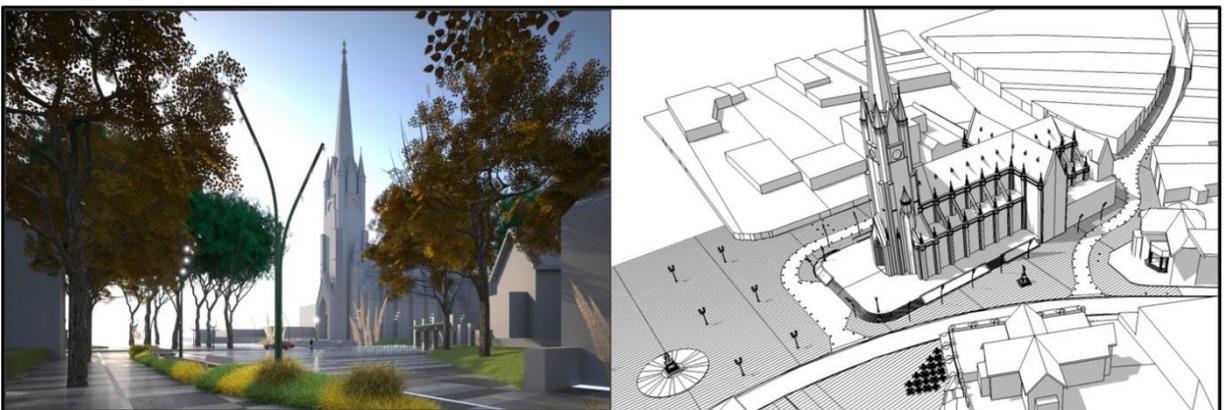
Figura 9 – Terminal do Centro de Transbordo e nova praça.



Fonte: Archdaily.

No outro extremo da proposta, o Centro Histórico, que abriga a cidade velha em torno da Catedral teve o final do seu eixo de acesso alargado, para ampliar as perspectivas da área histórica, além do tratamento das travessias de pedestres, facilitando a movimentação das pessoas através de escadas e rampas mecânicas.

Figura 10 – Praça da Igreja Matriz como ponto focal.



Fonte: Archdaily.

Assim, a cidade de San Isidro espera entrar no mapa de turismo da Argentina, concorrendo como destino turístico dessa região do país.

3.2 PROPOSTA DE AMPLIAÇÃO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE NICE – FRANÇA

A proposta do escritório Clément Blanchet Architecture para a ampliação da estação ferroviária da Cidade de Nice traz um caráter de centralidade para o local onde será implantada.

A cidade de Nice possui um grande anel ferroviário e essa estação é um ponto de confluência de pessoas, que se utilizam desse meio de transporte para se locomover.

O escritório responsável pela proposta identificou que a estação é isolada em seu terreno, em um local sem uma forte centralidade pública, sem vida comercial ativa e sem diversidade de usos das edificações.

Figura 11 – Vista Aérea da Área da Proposta – Antes e Depois.



Fonte: Google Maps⁵ / Archdaily⁶.

Para diversificar os usos na área, um complexo de edificações contendo, um hotel boutique, uma academia, escritórios, apartamentos residenciais, e diferentes comércios e lojas será implantado juntamente à estação, que também receberá melhorias e uma ampliação para atender melhor os usuários do transporte ferroviário.

⁵ Disponível em: < <https://www.archdaily.com.br/br/802920/proposta-de-ampliacao-de-estacao-promove-interacao-social-em-nice>>. Acesso em: 15 de dezembro de 2017.

⁶ Disponível em: < <https://www.google.com.br/maps/place/Nice,+Fran%C3%A7a/@43.6973627,7.2591748,831e,35y,39.22t/data=!3m1!1e3!4m5!3m4!1s0x12cdd0106a852d31:0x40819a5fd979a70!8m2!3d43.7101728!4d7.2619532>>. Acesso em: 15 de dezembro de 2017.

Figura 12 – Térreo Ativo Integrando a Rua e a Edificação – Antes e Depois.



Fonte: Google Maps / Archdaily.

Um dos pontos que regeram o projeto foi a conexão dos comércios existentes na edificação ao terreno, para acabar com o isolamento da estação em relação à rua onde uma passarela conecta os pedestres às lojas, trazendo vida e atividade para o térreo e transformando a estação em uma centralidade para a área onde está inserida.

Figura 13 – Esquina com Fachada Interativa – Antes e Depois.



Fonte: Google Maps / Archdaily.

As fachadas do projeto possuem esquadrias que são um redesenho dos modelos das janelas dos edifícios históricos vizinhos à estação, harmonizando a edificação nova com as antigas existentes no local.

Além disso, a esquina do projeto traz uma fachada interativa, que é a aposta do projeto para atrair turistas e visitantes para a área.

3.3 AS PROPOSTAS DE SAN ISIDRO, NICE E O BAIRRO MONTE VERDE

A proposta de San Isidro, Argentina, é um exemplo de como a qualificação do espaço público, aliada ao fornecimento de diretrizes específicas para a construção nos espaços privados, pode transformar uma determinada área.

A qualidade das estruturas públicas, como bons acessos, bons espaços para caminhar e estar ao ar livre, segurança para o pedestre, arborização, mobiliário urbano e identidade visual dão suporte às diversas atividades, contribuindo para o uso constante desses locais pelas pessoas em diversos horários do dia.

Já a proposta de Nice, França, é um exemplo de projeto que se espera ser fruto dessas diretrizes apontadas, com diversificação de usos como o comércio no nível térreo, escritórios, apartamentos residenciais, academia e hotel.

É essa diversidade de usos nas edificações que traz mais vida para determinadas áreas das cidades, com seu uso em diferentes horários do dia, por pessoas de gostos e necessidades diferentes, de idades diferentes, tornando o lugar mais seguro e agradável de estar.

Para a centralidade do bairro Monte Verde, primeiramente, é necessário qualificar a área pública, criando espaços de lazer, de passeio e de permanência, onde as pessoas se sintam convidadas a ficar por mais tempo e a fazer mais do que só utilizar como locais de passagem.

Após, é preciso definir diretrizes para que as construções futuras sejam conformadas pelo espaço público existente, complementando esses espaços de forma qualitativa, promovendo a vida urbana e os usos mistos nas edificações.

Assim, a qualificação tanto das áreas públicas quanto das privadas atrairá pessoas para os espaços, comércios e serviços oferecidos, auxiliando no fortalecimento dessa centralidade.

4 DIAGNÓSTICO

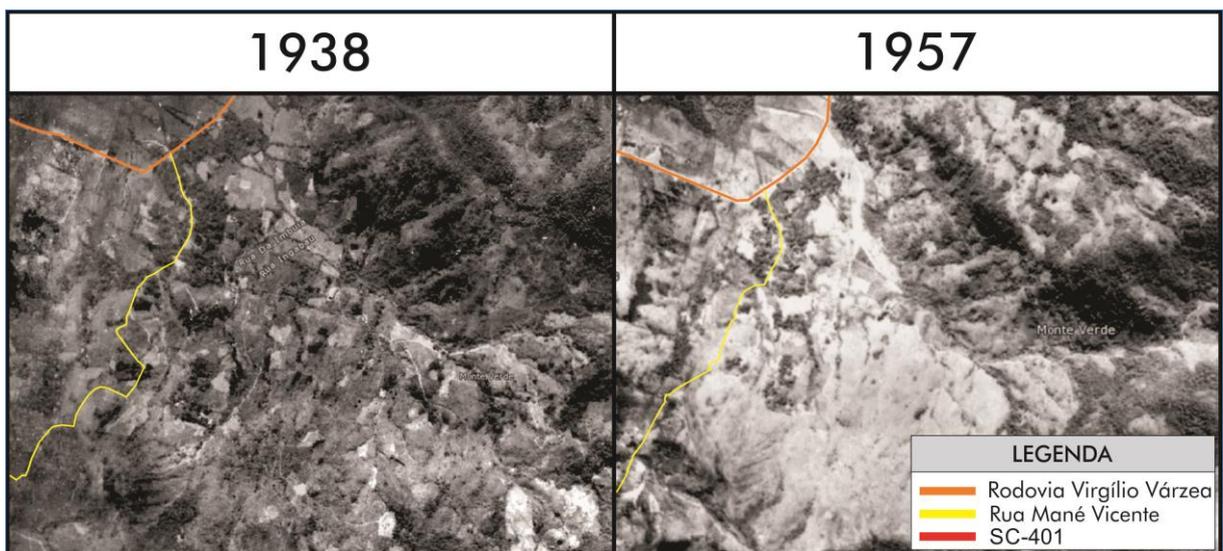
4.1 HISTÓRICO DE OCUPAÇÃO

O início do processo de ocupação da área onde hoje está localizado o bairro Monte Verde é anterior à década de 1930, conforme imagens de satélite (Figura 14). Inicialmente nomeado de Saco Grande, devido ao formato da planície entre os morros que o cercam. Posteriormente, dividido em Saco Grande I – atual bairro João Paulo – e Saco Grande II – hoje Saco Grande e Monte Verde –, o local era composto por grandes chácaras que abrigavam poucas famílias.

No Saco Grande II, as primeiras passagens existentes foram as atuais Rodovia Virgílio Várzea, que ligava o Centro de Florianópolis ao Norte da Ilha e a rua Mané Vicente, um caminho de boi para acesso às propriedades no interior do bairro.

No local existia uma serraria, cujo local exato não se sabe ao certo, que explorava a madeira dos morros próximos e um engenho de farinha, que eram fontes de trabalho para alguns dos moradores. A área também possuía fontes de águas que serviam à atividade de lavação de roupas das famílias de classe mais alta, residentes no centro da cidade. Tal atividade era praticada pelas moradoras do bairro.⁷

Figura 14 – Ocupação do Bairro Monte Verde – 1938-1957.



Fonte: Geoprocessamento PMF – Editado pelo Autor.

⁷ Baseado nas entrevistas com os moradores Bertoldo Passig e Cecília da Silva, residentes do bairro há mais de 60 anos.

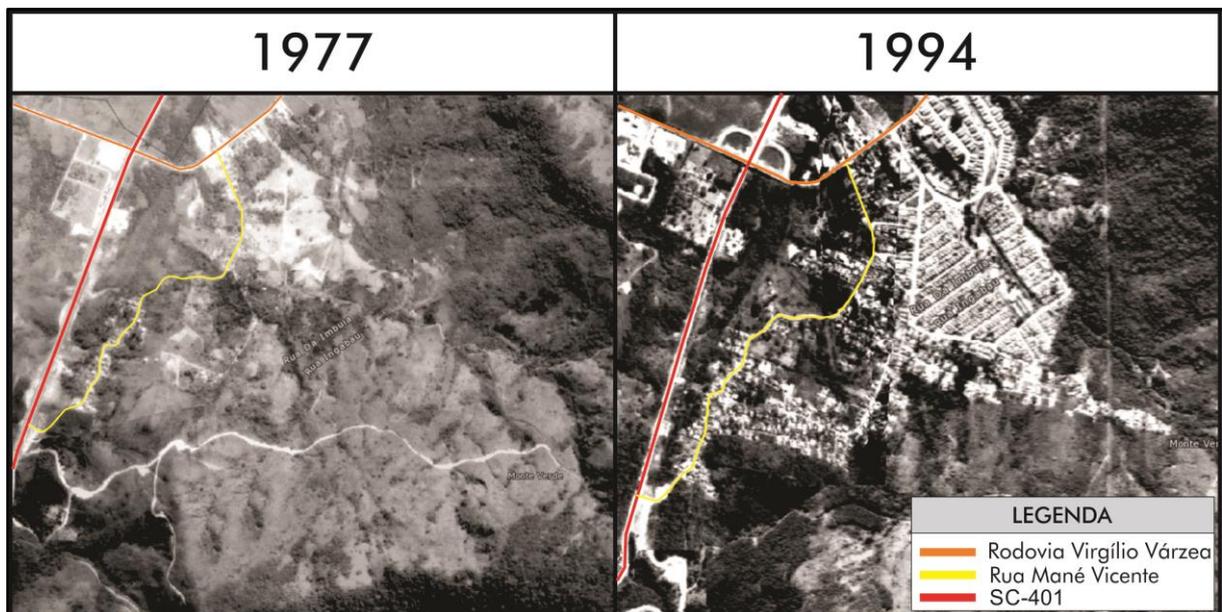
Até a década de 1960 não houve mudanças significativas na ocupação do local. No começo da década de 1970 foram iniciadas as obras da primeira etapa da Rodovia SC-401, ampliando o acesso aos bairros da porção norte da cidade.

Algumas construções começaram a se instalar nas proximidades. No final dos anos 1970, a Companhia de Habitação de Santa Catarina – COHAB/SC, através de uma política habitacional, começou a construir um loteamento de residências unifamiliares térreas, de dois e três dormitórios, em lotes não superiores a 300 metros quadrados, próximos ao Rio Pau do Barco.

Estas serviriam a cerca de 440 famílias advindas de comunidades do Maciço do Morro da Cruz, na área central da cidade, e passariam a residir no denominado Conjunto Habitacional Monte Verde, como política de aceleração do crescimento do local.

Em 1986, outro conjunto foi implantado às margens do Rio Pau do Barco. O Conjunto Habitacional do Parque da Figueira foi planejado para receber mais 416 famílias em habitações multifamiliares de dois pavimentos, com oito apartamentos por bloco, num total de 52 blocos.

Figura 15 – Ocupação do Bairro Monte Verde – 1977-1994.



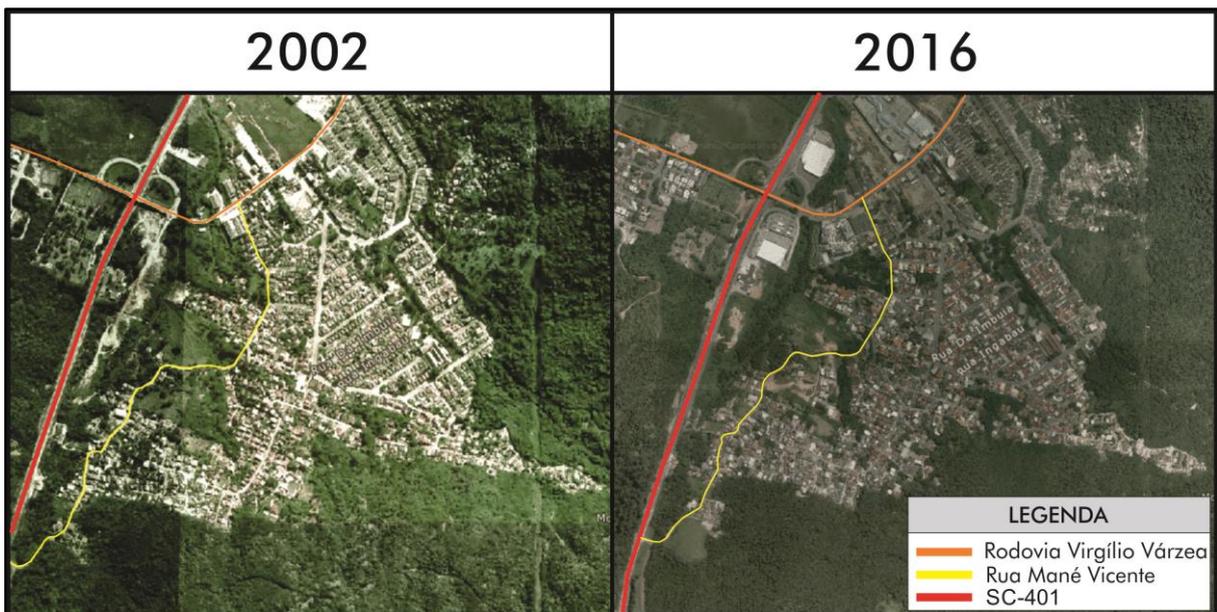
Fonte: Geoprocessamento PMF – Editado pelo Autor.⁸

⁸ Disponível em: < http://geo.pmf.sc.gov.br/geo_fpolis/ >. Acesso em: 05 de junho de 2017.

Os dois conjuntos passaram por descaracterizações ao longo das décadas posteriores, devido às reformas e ampliações feitas pelos moradores. Principalmente no Parque da Figueira, muitas ampliações ocorreram próximas ao Rio, dando às costas ao mesmo e utilizando o seu leito para despejo dos dejetos domésticos.

Ao longo das últimas décadas, sistematicamente, ocorreu a expansão do local a partir da construção inicial dos conjuntos e, com a vinda do Centro Administrativo do Governo do Estado para as imediações, houve uma intensificação da procura por moradias próximas à nova área de expansão. Muitas chácaras foram divididas e transformadas em lotes, processos em sua maioria irregulares que, nos anos seguintes, passaram a receber habitações, principalmente nas encostas dos morros adjacentes aos conjuntos habitacionais recém-formados.

Figura 16 – Ocupação do Bairro Monte Verde – 2002-2016.

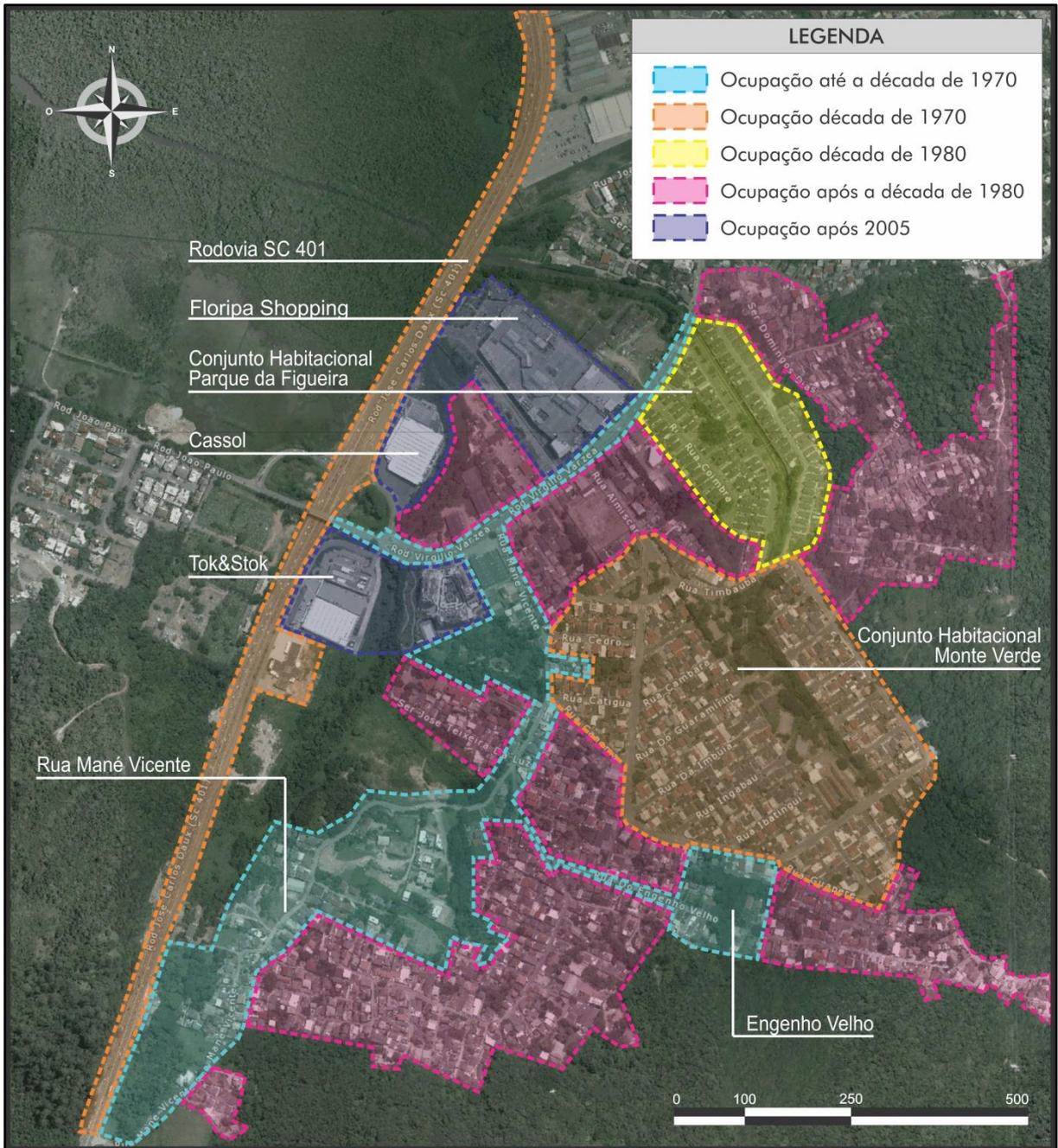


Fonte: Geoprocessamento PMF – Editado pelo Autor.⁹

O Bairro Saco Grande II foi dividido em duas porções. A porção ao norte do Rio Pau do Barco e acima da Rodovia Virgílio Várzea passou a ser denominada de Bairro Saco Grande e a porção dos Conjuntos Habitacionais e ruas adjacentes foi denominada de Bairro Monte Verde, constando assim já no Plano Diretor de Florianópolis de 1997.

⁹ Disponível em: < http://geo.pmf.sc.gov.br/geo_fpolis/ >. Acesso em: 05 de junho de 2017.

Figura 17 – Ocupação do Bairro Monte Verde por períodos.



Fonte: Elaboração do Autor.

Nos anos seguintes, novos comércios e serviços se instalaram nas imediações, principalmente às margens da Rodovia SC-401, atraindo mais e mais pessoas com interesse de residir no bairro. A partir dos anos 2000, recebeu grandes empreendimentos comerciais, tais como o Floripa Shopping, em 2006, a Cassol, o Balarotti, a Decathlon, o Diário Catarinense e a ACATE, além de outros empreendimentos que ainda estão em construção e transformaram a área em um polo de expansão da cidade.

4.2 LEGISLAÇÃO – PLANO DIRETOR

O Plano Diretor é a legislação que regula o uso da propriedade urbana, visando o bem coletivo, a segurança, o bem-estar dos cidadãos e o equilíbrio ambiental. É um dos instrumentos básicos da política de desenvolvimento e de expansão urbana previsto no Estatuto da Cidade – Lei no 10.257, de 10 de julho de 2001.

Segundo o Art. 40 do Estatuto da Cidade (2002), o Plano Diretor integra o processo de planejamento municipal e é obrigatório para cidades com mais de 20 mil habitantes, integrantes de regiões metropolitanas, integrantes de área especial de interesse turístico, inseridas em área de influência de grandes empreendimentos de impacto regional ou nacional ou para cidades onde o Poder Público municipal pretenda utilizar os instrumentos de parcelamento ou edificação compulsórios ou o imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana progressivo no tempo, como é previsto no parágrafo 4º do Art. 182 da Constituição Federal.

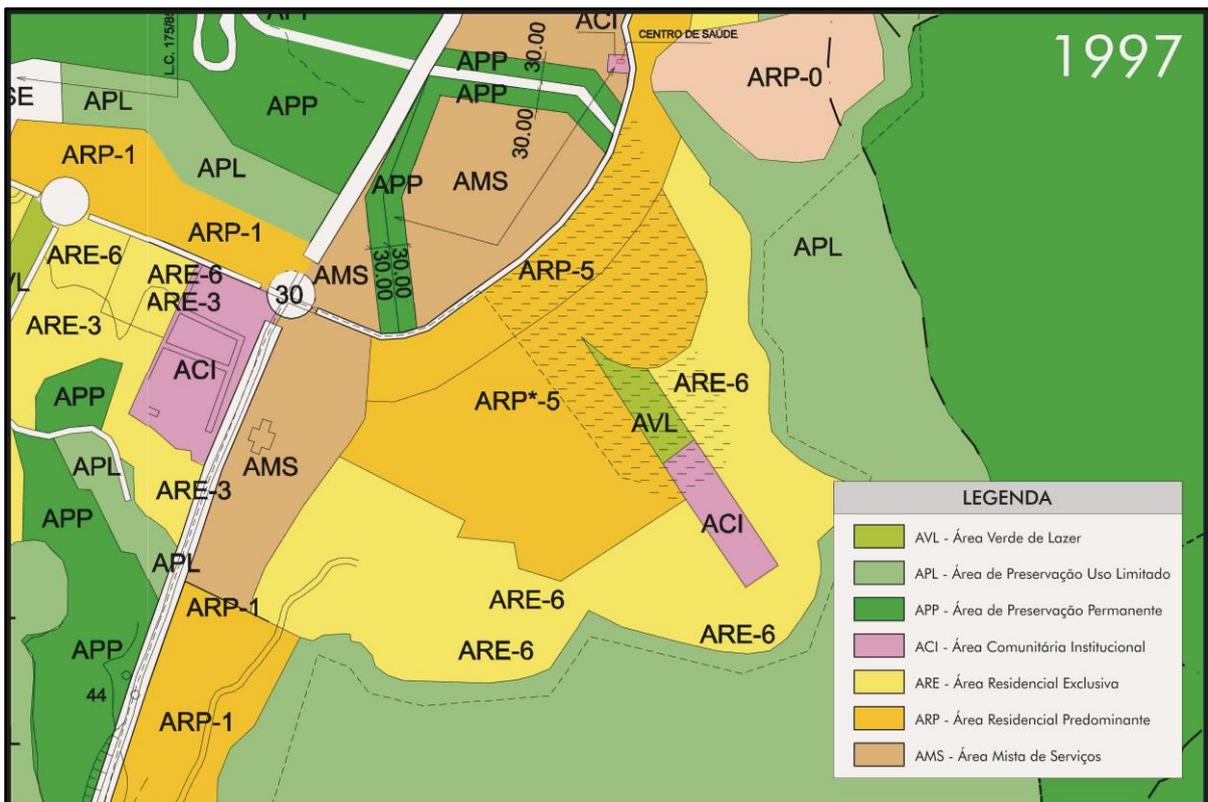
Além de regular a propriedade urbana, o Plano Diretor também deve instituir as diretrizes orçamentárias e as prioridades de orçamentos anuais de todo o território do município.

É dever do município a elaboração do Plano Diretor e sua revisão a cada 10 anos, através de processo participativo, por meio de audiências públicas e debates que envolvam a população e associações representativas. O Estatuto cita a obrigatoriedade da publicidade dos documentos e informações produzidos, bem como o acesso dos interessados a esses documentos e informações.

O Plano Diretor de Florianópolis do ano de 1997 (Figura 18) é a legislação que norteou grande parte das construções existentes no bairro atualmente. O plano ratificou o caráter residencial do bairro, zoneando a maior parte da área para o uso residencial, seja de uso exclusivo ou de uso predominante, com edificações de até três pavimentos, com 50% de ocupação no lote e área construída igual a área dos lotes.

Ao longo das margens da SC-401, principalmente a margem direita, zonas de Áreas Mistas de Serviços foram marcadas para que essa via se tornasse um eixo de expansão da cidade.

Figura 18 – Plano Diretor de 1997 – Recorte do Bairro Monte Verde.



Fonte: Plano Diretor de Florianópolis 1997

No Plano Diretor de 1997 há apenas uma demarcação de Área Verde de Lazer – AVL, onde está localizada a Praça Osni Ferreira, sem outras reservas de espaços para intervenções futuras. A Área Comunitária Institucional – ACI – ao lado é destinada à escola estadual e ao centro comunitário do bairro, também sem planejamento ou reserva de áreas para novas escolas, creches ou outros equipamentos para o bairro.

A maior parte da área de vegetação de encosta é classificada como Área de Preservação de Uso Limitado – APL, sem maiores restrições à ocupação das áreas de risco nas encostas dos morros, que nos anos seguintes sofreram com chuvas e deslizamentos.

Essas áreas, bem como as Áreas de Preservação Permanente – APP – são classificadas de maneira geral nesse Plano, sem indicação das unidades de conservação e sem considerar todas as nascentes e rios presentes na área. Apenas dois trechos de margens de rios possuem previsão de afastamento de 30 metros das edificações, sendo os outros trechos desprezados.

O Plano ainda demarca uma ARP-0, Área Residencial Predominante – 0, na área do bairro onde estão concentradas muitas famílias de baixa renda. Parte dessa área, posteriormente, foi utilizada para a implantação da Vila Cachoeira, destinada aos moradores que foram deslocados de uma das áreas de ocupação da atual Via Expressa BR-282, que dá acesso à Ilha de Santa Catarina.

O Plano Diretor de 1997 vigorou até 2014 e teve diversas alterações, das quais as principais e mais visíveis no bairro foram as mudanças de zoneamento do terreno onde está localizado o Floripa Shopping, com diversos questionamentos quanto ao caráter de área de mangue do terreno que receberia o empreendimento e o terreno do residencial Cortina D'Ampezzo, que possui 10 pavimentos, em uma área onde as demais construções possuem, no máximo, 4 pavimentos.

Em 2014, um novo Plano Diretor entrou em vigor após muitas discussões. O texto original apresentado aos vereadores teve mais de 700 propostas de emendas, as bases cartográficas eram imprecisas e mal delimitadas, as alterações estavam limitadas aos zoneamentos e gabaritos das edificações que, em alguns lugares, poderiam chegar a 16 pavimentos. Muitas áreas consideradas de preservação no Plano anterior tiveram uma nova proposta de zoneamento que permitia seu uso intenso.

O Ministério Público suspendeu o processo alegando a falta de participação popular no processo de discussão desse Plano, que foi votado pelos vereadores em sessão reservada.

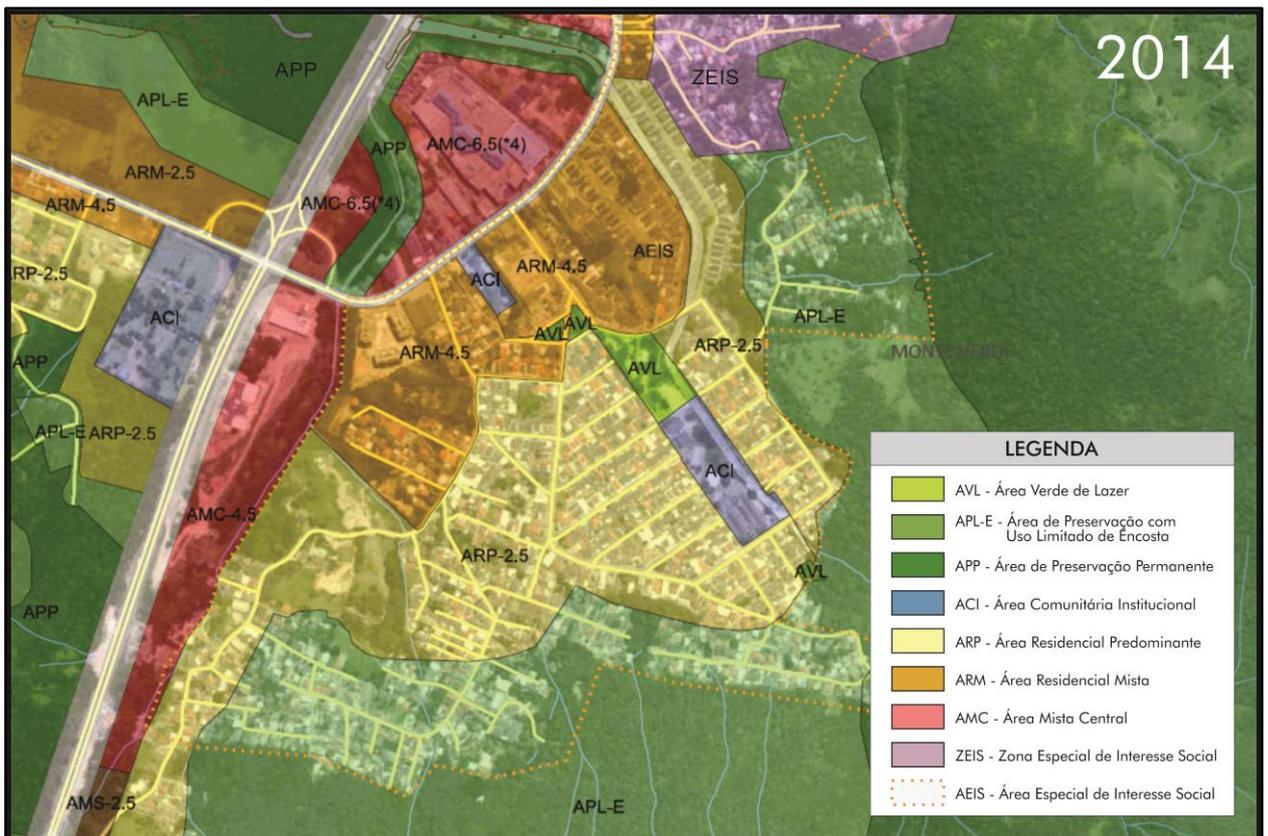
Paralelamente, se manteve o processo de elaboração de um novo Plano Diretor para a cidade, de forma mais participativa.

Alguns meses depois o Tribunal Regional Federal suspendeu essa decisão e o Plano voltou a vigorar, na íntegra.

O Plano de 2014 não contempla pontos importantes que um instrumento como esse deve ter, como as diretrizes para a mobilidade urbana da cidade e da região metropolitana, a demarcação de áreas de preservação da vegetação e da paisagem natural e histórica, unidades de conservação, demarcação das áreas de nascentes, novos eixos de expansão e áreas de operação urbana consorciada e de interesse social.

No bairro, as principais mudanças do Plano Diretor de 2014 (Figura 19), foram as áreas destinadas ao comércio e serviços, que adquiriram caráter de centralidade – Áreas Mistas Centrais – AMCs –, localizadas no eixo da Rodovia SC-401, consolidando a mesma como grande eixo de expansão da cidade.

Figura 19 – Plano Diretor de 2014 – Recorte do Bairro Monte Verde.



Fonte: Plano Diretor de Florianópolis 2014.

Essas edificações podem atingir até oito pavimentos com a outorga onerosa ou a transferência do direito de construir, o que muda toda a paisagem do bairro, escondendo os topos dos morros e criando paredões de edificações ao longo das ruas que perdem o caráter de vias de bairro. Além disso, não há previsão para novas estruturas ou melhorias que atendam a população e justifiquem o aumento da densidade da forma proposta.

Foram extintas as áreas de uso residencial exclusivo, que agora passam a ter zoneamento de Área Residencial Predominante - ARP, dando abertura para o uso de comércio de bairro quase que em sua totalidade.

Próximo às ruas principais de acesso ao bairro o novo zoneamento muda as ARPs do Plano de 1997 para Áreas Residenciais Mistas – ARMs – na área central do comércio do bairro.

As encostas dos morros são tratadas de maneira geral sem novamente considerar as nascentes e o afastamento mínimos necessários das edificações e as bordas dos rios, na maior parte do percurso destes pelo bairro, não são consideradas Áreas de Preservação em nenhum caráter.

A classificação da antiga ARP-0 passa a ser Zona Especial de Interesse Social – ZEIS. Essas marcações de áreas mais específicas são chamadas de primárias. Entretanto, o Plano Diretor também prevê uma demarcação secundária para determinados locais e, nessa demarcação, o Monte Verde recebe um zoneamento secundário com Área Especial de Interesse Social – AEIS – como um todo, ignorando as diferenças socioeconômicas das várias partes do bairro.

Duas pequenas novas áreas de praças que não possuem infraestrutura adequada receberam o zoneamento de Áreas Verdes de Lazer e a área da Creche Orlandina Cordeiro passou a ser demarcada como uma Área Comunitária Institucional – ACI, porém ainda não há reserva de terras para novos equipamentos que são necessários para o bairro.

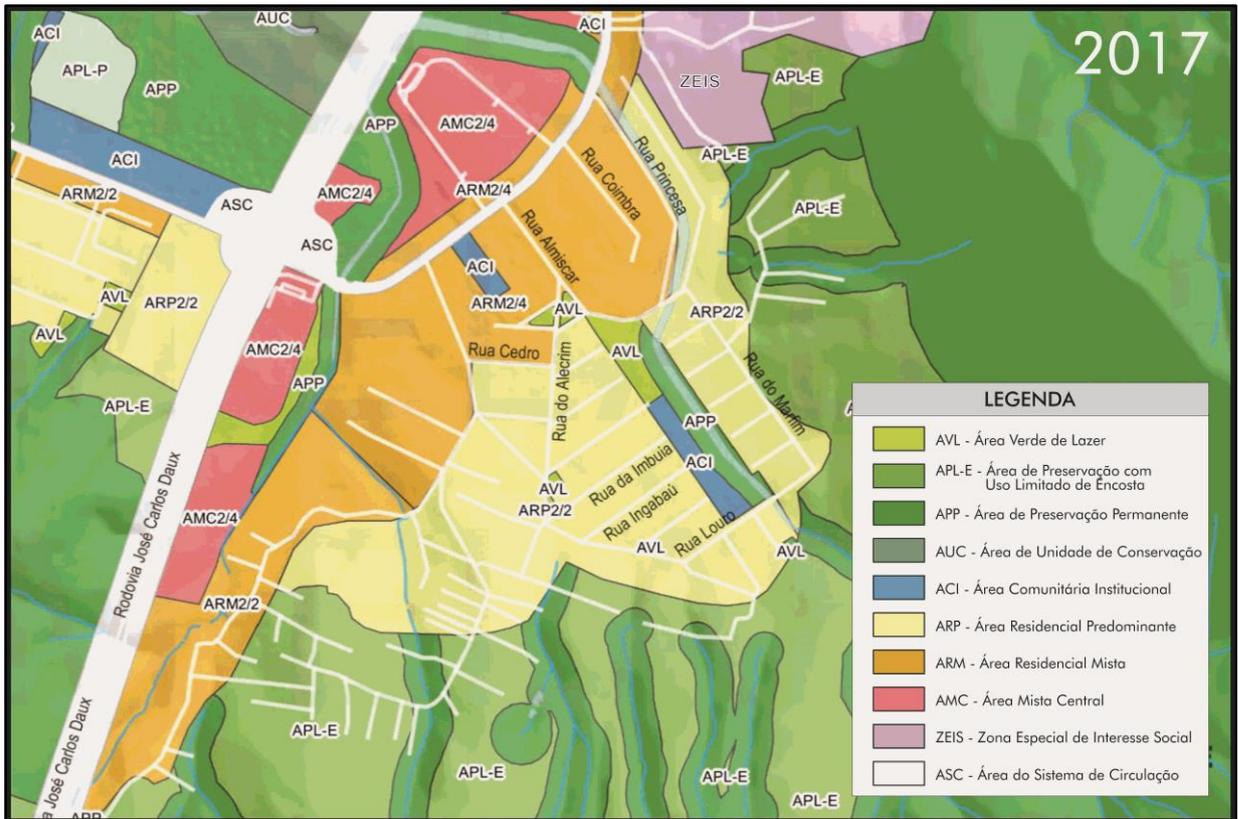
No geral, o zoneamento foi alterado, mas não há uma previsão de como deve ser o perfil do bairro ou diretrizes que norteiem as construções nos próximos anos, o perfil das ruas ou os serviços necessários para atendimento da população.

A versão do Plano de 2017 (Figura 20), que ainda está em discussão, prevê novas áreas de lazer, demarcação das Áreas de Preservação Permanente nos mapas e inclusão de um mapeamento das nascentes e margens de rios.

O manguezal do Saco Grande é zoneado como uma Área de Unidade de Conservação – AUC, possuindo características específicas para sua manutenção e preservação. O sistema viário aparece com uma classificação própria, Área do Sistema de Circulação – ASC, e está integrado ao Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Região Metropolitana, o PLAMUS.¹⁰

¹⁰ Disponível em: < <http://www.plamus.com.br/imprensa.html> >. Acesso em: 05 de junho de 2017.

Figura 20 – Plano Diretor de 2017 – Recorte do Bairro Monte Verde.



Fonte: Plano Diretor de Florianópolis 2017.

O zoneamento da Área Residencial Mista – ARM - foi aumentado, abrangendo toda a Rua Mané Vicente e os dois lados da Rodovia Virgílio Várzea, que mantêm seu caráter de via de bairro, sem zoneamento de Área Mista Central.

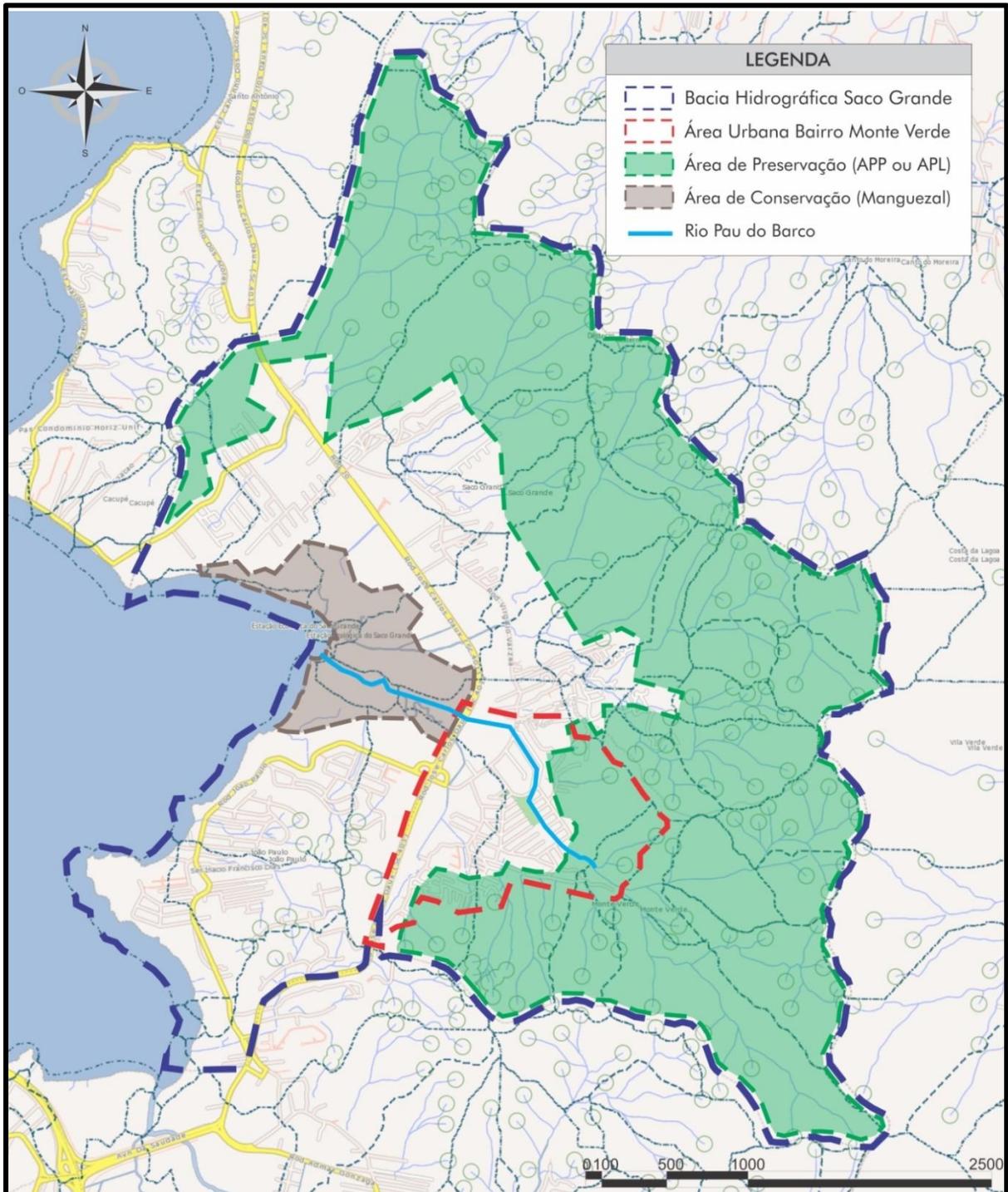
De modo geral, mesmo com essas melhorias, ainda há deficiências no Plano de 2017 quanto à previsão de novas Áreas de Lazer e Áreas Comunitárias e quanto às previsões para o crescimento do bairro nos próximos anos.

A cidade continua em um processo de zoneamento das áreas, de acordo com interesses políticos, mas não tem diretrizes e planejamento que norteiem seu crescimento pelos próximos anos, que é um dos objetivos de um Plano Diretor.

4.3 CONDICIONANTES AMBIENTAIS

O bairro está inserido na Bacia Hidrográfica do Saco Grande (Figura 21), que compreende os bairros Monte Verde, Saco Grande e João Paulo e parte do Cacupé.

Figura 21 – Aspectos Ambientais da Bacia Hidrográfica do Saco Grande.



Fonte: Elaboração do Autor.

A bacia hidrográfica se estende dos topos de morro que cercam esses bairros até as águas da Baía Norte (Figuras 21 e 22). Dentro dessa demarcação de área estão inseridas uma grande área de preservação, uma unidade de conservação, dezenas de nascentes e o Rio Pau do Barco, principal rio do bairro Monte Verde.

Figura 22 – Imagem de Satélite da Bacia Hidrográfica do Saco Grande.



Fonte: Google Maps – Editado pelo Autor.

4.3.1 Áreas de Preservação

A cobertura vegetal dos morros que formam a bacia foi retirada entre as décadas de 1930 e 1950 (Figura 14) para a exploração de madeira nativa por uma serralheria cujo local exato de instalação não se sabe, mas que ficava próxima à área onde hoje está localizado o Conjunto Habitacional do Monte Verde. Posteriormente, visando o reflorestamento dessas áreas, espécies exóticas como os eucaliptos e os pinheiros foram utilizadas para refazer a cobertura vegetal de parte dessa área.

Muitas árvores nativas cresceram junto com a vegetação exótica, preservando parte das características da fauna e da flora do local. Ao longo dos anos, muitas das espécies exóticas foram cortadas pelos próprios moradores, visto que atrapalhavam o crescimento das espécies nativas, ou para o uso na construção das primeiras casas, principalmente no bairro Monte Verde (Figura 15).

Hoje, a maior parte dos morros possui cobertura vegetal nativa da Mata Atlântica, abrigando grande diversidade de animais. Essa recuperação se deve à demarcação de Área de Preservação Permanente – APP, ou Área de Preservação com Uso Limitado de Encosta ou de Planície – APL-E ou APL-P (Figura 21).

4.3.2 Rio Pau do Barco

O Rio Pau do Barco é o principal Rio do Monte Verde, cortando o bairro até entrar no manguezal do Saco Grande e desaguar na Baía Norte.

O leito original do rio, na parte que corta o bairro, não possuía mais do que dois metros de largura desde a sua nascente até entrar no manguezal.

Na década de 60, o Rio teve seu leito original canalizado (Figura 23-1), junto com alguns outros riachos que ali desaguam. Em meados da década de 70, visando a implantação do Conjunto habitacional do Monte Verde, o seu leito foi aumentado para suportar as águas pluviais e evitar enchentes. Ainda assim, em 1994, fortes chuvas provocaram uma enchente que destruiu muitas residências no bairro.

Figura 23 – Rio Pau do Barco da década de 1960 aos dias atuais.



Fonte: Arquivo Pessoal.

Atualmente, o Rio tem a maior parte do seu leito canalizado (Figura 23-2 e 23-3) e está poluído pelos despejos clandestinos de esgoto sanitário doméstico, o que afeta a grande quantidade de espécies de aves e peixes que ali vivem, além de seguir com esses dejetos para o Manguezal do Saco Grande, que é um grande berçário natural de espécies marinhas.

4.3.3 Manguezal do Saco Grande – Estação Ecológica de Carijós

A Estação Ecológica de Carijós é uma unidade de conservação administrada pelo Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade – ICMBio – e compreende uma área total de 7,15 km², constituída pelo Manguezal do Saco Grande (0,93 km² - 13% do total) e o Manguezal do Ratoes (6,25 km² - 87% do total).

Inserido na Bacia Hidrográfica do Saco Grande, esse é um dos cinco manguezais de Florianópolis e é muito afetado pelos aterros ao longo da SC-401 e do despejo ilegal de esgoto sanitário.

A unidade é um berçário natural de espécies marinhas e aquáticas como moluscos, crustáceos, peixes, aves e répteis. Dentre eles, os mais conhecidos são o Jacaré-de-papo-amarelo, o Caranguejo Chama-Maré, a Saracura, o Martinho Pescador, além de mariscos, berbigões e ostras, que são filtradores naturais das águas e são extremamente afetados com a poluição das mesmas.¹¹

4.3.4 Paisagem

A paisagem também é um ponto crítico na bacia hidrográfica. Com as novas construções de gabarito elevado o perfil dos topos dos morros já não é mais visível em algumas partes dos bairros (Figura 24).

Figura 24 – Paisagem vista do alto do viaduto de acesso ao bairro.



Fonte: Arquivo Pessoal.

Não só os perfis dos morros são afetados com as construções, mas também as encostas dos morros com as ocupações irregulares, prejudicando os visuais que são importantes pontos da paisagem no bairro.

As paisagens das bordas do Rio Pau do Barco também são prejudicadas por construções, muitas delas irregulares, que dão as costas para o rio e o transformam em fundo de lote (Figura 23). Não há relação direta com o rio e, por isso, não há uma apropriação do mesmo, que fica esquecido e tem seu potencial paisagístico e de lazer pouco valorizado.

¹¹ Disponível em: < <http://www.institutocarakura.org.br/index.php?mod=pagina&id=10450>>. Acesso em: 05 de junho de 2017.

4.4 MOBILIDADE URBANA E SISTEMA VIÁRIO

4.4.1 Mobilidade Urbana

Uma das carências da área, e um dos grandes problemas dos moradores, é a falta de relação do bairro com a SC-401. Há uma barreira de edificações entre o bairro e a rodovia que dificulta a passagem dos moradores. Há apenas dois acessos diretos à rodovia, um na entrada da Rua Mané Vicente (acesso 1) e outro no acesso principal ao bairro, pela Rua Virgílio Várzea (acesso 2).

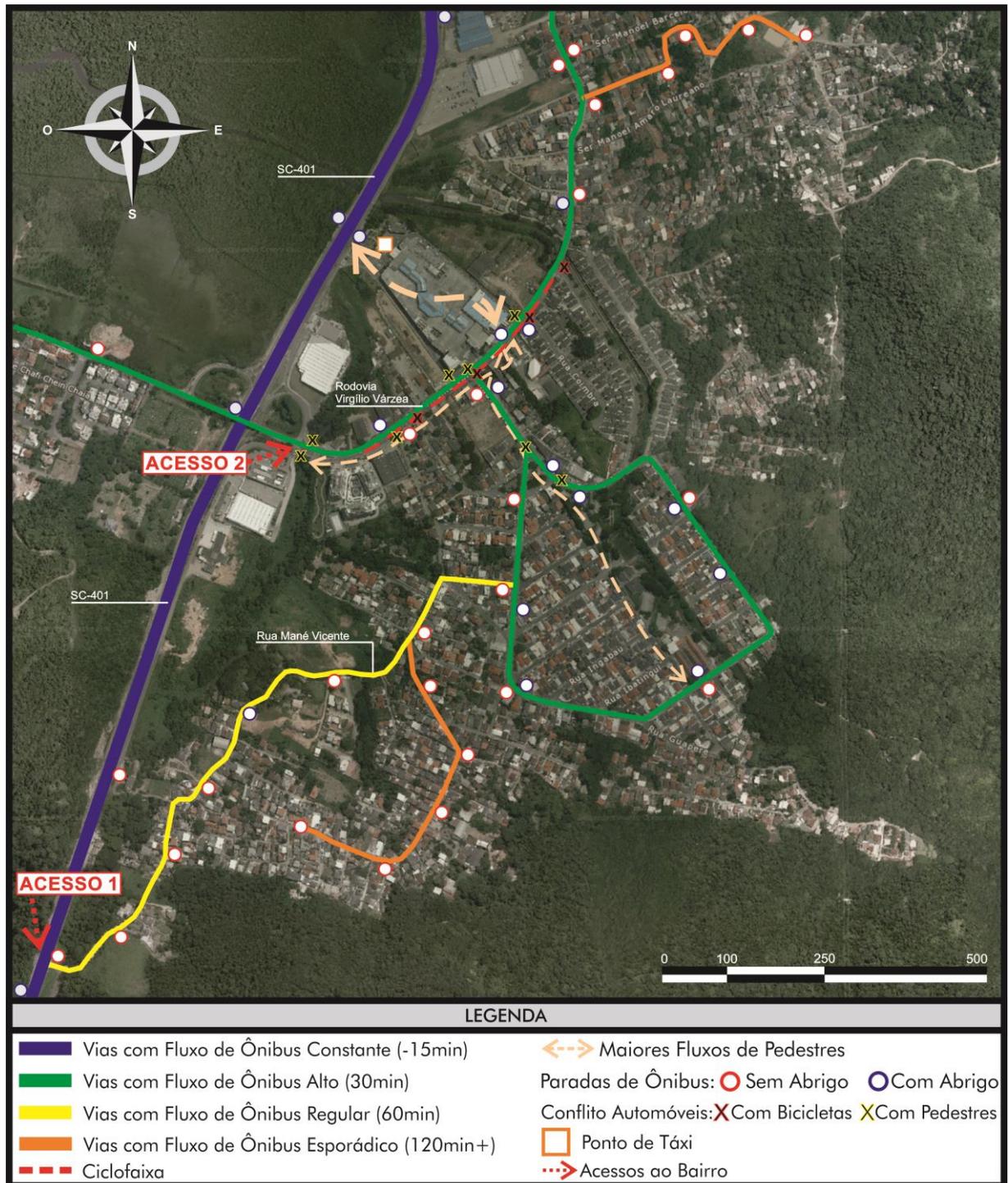
Entretanto, essas opções incluem um percurso por calçadas em péssimas condições de conservação, sem iluminação e com muitos conflitos entre carros e pedestres nas travessias, o que gera outro problema: a falta de circulação de pessoas e a sensação de insegurança ao transitar por esses locais. O acesso à Rodovia SC-401 é importante pela maior oferta de horários do transporte público pelas linhas que atendem os bairros do Norte da Ilha.

A outra possibilidade, mais conveniente aos pedestres, é transitar pelo interior do Floripa Shopping, que possui iluminação e segurança. Porém, esse trajeto só é possível nos horários de funcionamento do mesmo. Algumas pessoas ainda transitam pelas vias internas do shopping, que dão acesso ao estacionamento, dividindo o espaço com os carros que circulam em suas entradas e saídas, fato que oferece risco a integridade física das pessoas que por ali circulam.

O transporte público também oferece linhas de ônibus que atendem as ruas do bairro, como a Virgílio Várzea, a Mané Vicente e o Caminho da Cruz. Algumas dessas linhas são interbairros e permitem o trânsito entre o Saco Grande, o Monte Verde e o João Paulo sem a necessidade de se deslocar até o Terminal de Integração da Trindade, para alternar entre os ônibus que circulam por esses bairros.

Alguns itinerários circulam apenas pela manhã, próximo ao meio-dia e final da tarde, para atender a grande demanda, porém a oferta de horários é insuficiente. Os moradores das partes mais altas do bairro que possuem dificuldades de locomoção dependem desse modal para realizar suas atividades diárias e estão condicionados a se locomoverem e realizarem suas tarefas em outros locais da cidade apenas nos poucos horários em que o transporte público é ofertado e possibilita seu deslocamento.

Figura 25 – Mobilidade Urbana no Bairro Monte Verde.



Fonte: Elaboração do Autor.

A alternativa para muitos dos moradores que possuem dificuldades de locomoção e precisam circular pelo bairro, ou se deslocar para fora dele, são os táxis. Muitos moradores chegam de ônibus até o Floripa Shopping, onde há o único ponto de táxi da área e, de lá, seguem nesse modal até as ruas que não são atendidas pelo transporte coletivo, ou onde esse modal possui horários escassos.

Outro problema relacionado ao transporte público é a quantidade e a qualidade das paradas dos ônibus (Figura 26). Os poucos pontos com abrigo têm bancos desconfortáveis, não possuem acessibilidade aos portadores de necessidades especiais - para acomodar uma cadeira de rodas, por exemplo - e não oferecem proteção adequada em dias de muito sol ou de chuva forte.

Figura 26 – Paradas de ônibus.



Fonte: Arquivo Pessoal.

Utilizar meios alternativos, como a bicicleta, é ainda mais difícil. Somente a Rodovia Virgílio Várzea oferece ciclofaixa, entretanto, esta possui muitos conflitos com os automóveis nos cruzamentos das vias (Figura 27) e não oferece proteção alguma ao ciclista. Além disso, o espaço das ciclofaixas é constantemente ocupado por veículos que estacionam para utilizar o comércio e os serviços oferecidos no bairro.

Figura 27 – A prioridade do automóvel em relação aos ciclistas e pedestres.



Fonte: Arquivo Pessoal.

É necessário criar mais estímulos para esse modal, a fim de incentivar os moradores ao uso da bicicleta, não só como meio de transporte, com ciclofaixas e ciclovias que garantam a segurança em todo o deslocamento, mas também como exercício físico e para a recreação, aproveitando essas vias para fazer a ligação entre os bairros próximos e seus espaços de lazer.

4.4.2 Sistema Viário

As vias do bairro são alimentadas, principalmente, pelo fluxo de veículos que chega pela Rodovia SC-401 e passa para a Rodovia Virgílio Várzea. A partir dessa via, os veículos seguem pela Rua Mané Vicente, Rua Almiscar ou Rua Príncipe (Figura 28), para a parte interna do Monte Verde.

Figura 28 – Ruas Mané Vicente, Almiscar e Príncipe.



Fonte: Arquivo Pessoal.

O fluxo maior de automóveis está concentrado na Rodovia Virgílio Várzea, rua de acesso ao bairro, e na Rua Almiscar, onde a maior parte do comércio da área está concentrada.

A hierarquia dessas ruas é bem definida e composta, em sua maioria, por vias locais de pouco movimento. Mesmo as ruas coletoras, que contornam o Monte Verde e a Rua Mané Vicente, não possuem fluxo constante de carros.

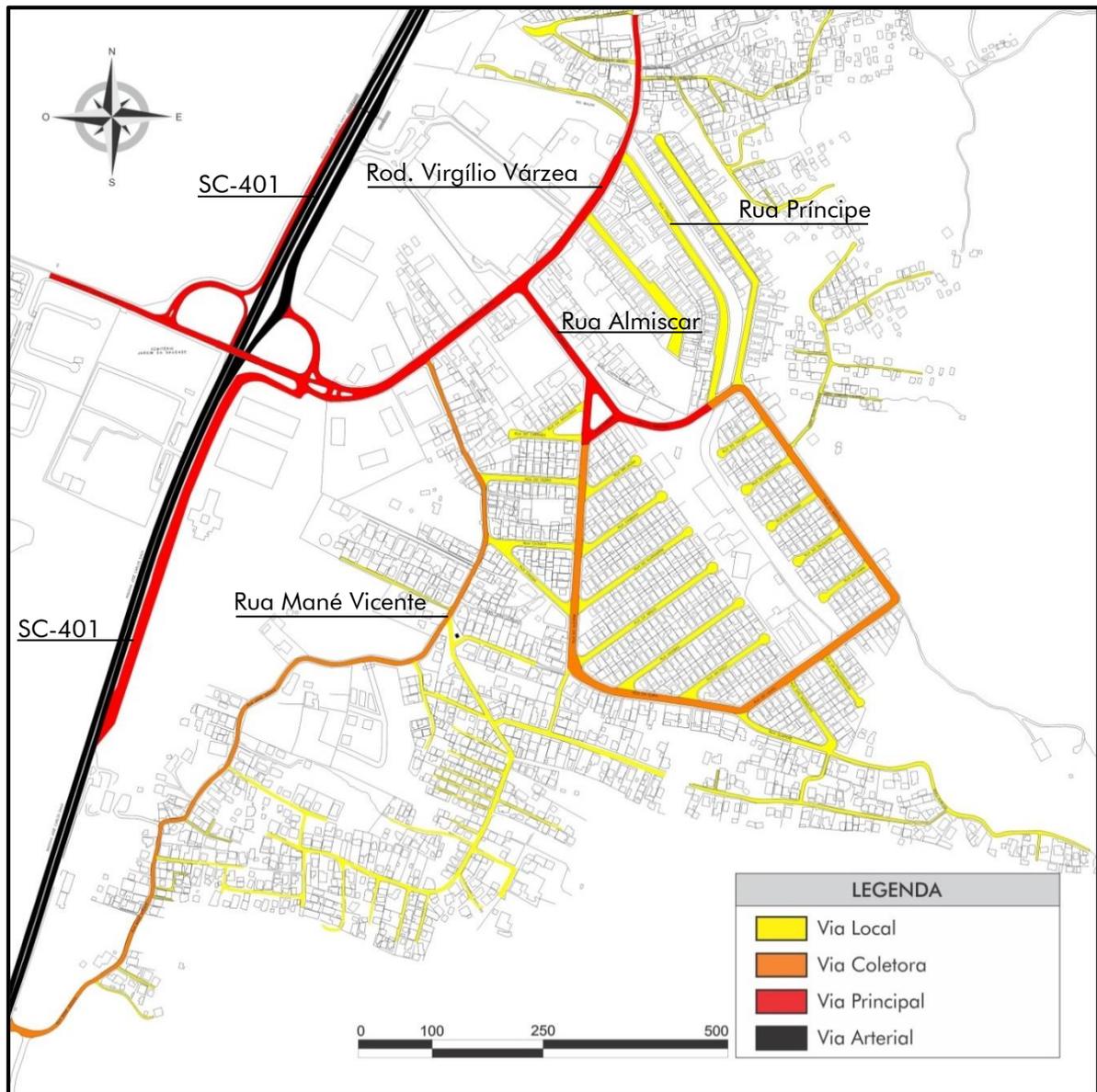
Figura 29 – Ruas do bairro com caixa viária superdimensionada.



Fonte: Arquivo Pessoal.

Muitas dessas vias estão superdimensionadas para os fluxos que comportam, tirando espaço dos pedestres e ciclistas (Figura 27) para uma infraestrutura que está subutilizada pelos automóveis (Figura 29).

Figura 30 – Hierarquia do Sistema Viário.



Fonte: Elaboração do Autor.

Uma remodelação dessas vias proporcionaria uma melhor qualidade de mobilidade dentro do bairro, suprindo não só as necessidades dos automóveis, como também do pedestre e do ciclista, favorecendo as atividades que estimulem o a vivência do bairro e dos atrativos que o mesmo pode oferecer, como os comércios e serviços, os espaços de descanso, de lazer, e mesmo as calçadas, pois são nelas que a vida nas cidades acontece e que, devido à falta de espaço destinado a esse uso, perde força e importância no cotidiano dos moradores.

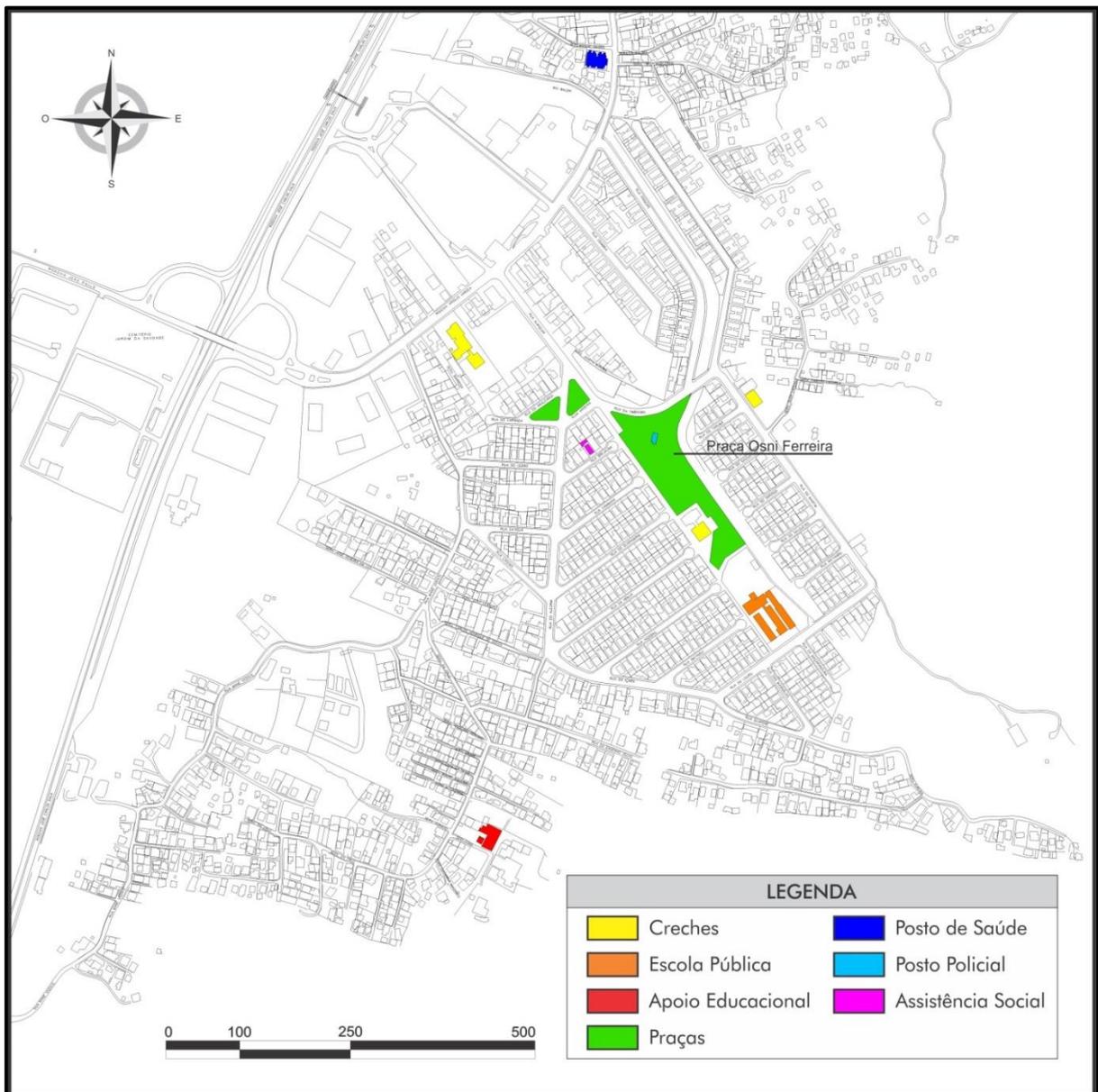
4.5 EQUIPAMENTOS COMUNITÁRIOS E INFRAESTRUTURA URBANA

4.5.1 Equipamentos Comunitários Urbanos

A estrutura de serviços comunitários de apoio à população é precária no bairro e não oferece suporte às necessidades mínimas dos moradores.

O número de creches é insuficiente e sua estrutura é precária. Os pais que precisam deixar seus filhos nesse serviço enfrentam longas filas de espera para conseguir vagas e, ainda assim, apenas em meio período.

Figura 31 – Equipamentos Comunitários.



Fonte: Elaboração do Autor.

A escola do bairro, a Escola de Educação Básica Professora Laura Lima, oferece vagas desde a primeira série do ensino fundamental até o terceiro ano do ensino médio em três turnos. Apesar de possuir uma estrutura física boa, ainda carece de recursos e professores para atender em todos os períodos.

Existe, no bairro, um serviço de apoio educacional da SEEDE – Sociedade Espírita Entreponto da Fé, que se destaca pelo grande apoio aos jovens e crianças em idade escolar, oferecendo oficinas diversas e reforço escolar em período inverso ao das aulas na escola.

Na parte da saúde, o único posto de atendimento na área compreende os bairros Monte Verde e Saco Grande. A quantidade de consultas diárias e de atendimentos de emergência oferecida é baixa. A marcação de exames pode levar meses e a farmácia tem falta de medicamentos constante, devido à falta de repasse de verba da prefeitura.

O posto da Polícia Militar fica sem atendimento na maior parte do tempo. A área é cercada por alambrado e é trancada por um portão. Qualquer morador que precise recorrer aos serviços da polícia no local está à mercê dos horários de funcionamento desse serviço essencial que deveria ser de fácil acesso.

Figura 32 – Posto de Saúde, Creche Luiz Cipriani e Posto Policial.



Fonte: Arquivo Pessoal.

O Centro de Referência de Assistência Social – CRAS, localizado no bairro, atende a população em condição de vulnerabilidade social, ou seja, assuntos que precisam de intervenção de um assistente social. O suporte aos moradores carentes da área é fundamental, pois algumas famílias que vem para o bairro em busca de oportunidades de trabalho acabam não encontrando e se estabelecem em barracos em condições precárias, muitas vezes em áreas de risco.

O bairro possui uma área destinada ao lazer, entretanto, este espaço não possui infraestrutura adequada para atender aos moradores (Figura 33).

Figura 33 – Contextos da Praça Osni Ferreira.



Fonte: Arquivo Pessoal.

A Praça Osni Ferreira, principal ponto de lazer do bairro, é provida com as estruturas “carimbo” que a prefeitura instala igualmente em todas as praças da cidade, mas não há equipamentos que convidem a população ao uso e a apropriação desses lugares, os transformando em espaços sem segurança.

Figura 34 – Fundos do Centro Comunitário, na Praça Osni Ferreira.



Fonte: Arquivo Pessoal.

Alguns pontos da praça são espaços sem muita visibilidade que ficam às costas das edificações existentes no local. Esses pontos não têm circulação constante de pessoas, devido à falta de iluminação e atratividade. Como consequência disso, viraram espaços de despejo de materiais e entulhos dos moradores do bairro.

Muitas das paredes do Conselho Comunitário foram vandalizadas com pichações, vidros já foram quebrados com pedras e o parque infantil, que dava apoio à edificação, deixou de ser usado pela falta de segurança do local e hoje está abandonado, com vegetação alta e sem iluminação.

4.5.2 Infraestrutura Urbana

Para que haja qualidade de vida, uma série de serviços básicos precisa ser ofertada com o mínimo de qualidade aos moradores. Água, luz e saneamento são os principais e nem sempre a população tem essas necessidades básicas atendidas.

4.5.2.1 Energia Elétrica

A CELESC, Centrais Elétricas de Santa Catarina, é a companhia responsável pelo fornecimento da energia elétrica aos bairros. Todas as casas podem solicitar a ligação de energia desde que possuam regularização junto à Prefeitura Municipal de Florianópolis. O fornecimento é pago e o consumo é medido através de relógio que monitora o consumo mensal da residência.

Em geral, o bairro não sofre com falta de energia, mesmo nos meses onde há maior consumo por parte dos maiores equipamentos, como o shopping e as grandes lojas, ali instalados.

4.5.2.2 Água Potável

O fornecimento de Água encanada nas residências é responsabilidade da Companhia Catarinense de Águas e Saneamento - CASAN. Parte da água que abastece a população vem do manancial do Monte Verde, implantado em 1984 para atender os as habitações do Monte Verde e do Parque da Figueira (Figura 35).

Figura 35 – Represa, Casa de Químicas e Reservatório Manancial do Monte Verde.



Fonte: Casan.¹²

¹² Disponível em: < <http://www.casan.com.br/menu-conteudo/index/url/manancias-da-ilha#0> >. Acesso em: 05 de junho de 2017.

As demais áreas são abastecidas pelas águas do Sistema Cubatões/Pilões, segundo o site da companhia.

Diferente do abastecimento de energia elétrica, o abastecimento de água sofre constantes interrupções no verão, quando a população flutuante da cidade aumenta e a prioridade de abastecimento são as praias que recebem os turistas.

4.5.2.3 Rede de Esgoto

A CASAN também é a responsável pela rede de esgoto que atende o bairro. Porém, nem todas as casas são atendidas por esse sistema. A rede inicial foi planejada para suprir as demandas dos conjuntos habitacionais implantados inicialmente. Uma ampliação da rede de tratamento de esgoto foi feita em meados de 2005 com a vinda do shopping para o bairro, mas, mesmo assim, muitas ruas ainda não possuem ligação com a rede.

Esse é um dos maiores problemas do bairro, que possui muitas nascentes e córregos poluídos pelo despejo de esgoto doméstico não tratado em suas águas (Figura 36). Essas águas convergem para o Rio Pau do Barco, que passa pelo manguezal do Saco Grande e desemboca no mar, poluindo toda a sua extensão.

Figura 36 – Despejo ilegal de esgoto no Rio Pau do Barco.



Fonte: Arquivo Pessoal.

4.5.2.4 Estruturas Auxiliares

O bairro ainda é servido por redes de telefonia móvel, internet e TV à cabo de diversas empresas. Já o fornecimento de gás acontece por solicitação direta às distribuidoras que vem com os caminhões até o local, para abastecimento.

4.5.2.5 Coleta de Resíduos

A coleta de Resíduos Sólidos é de responsabilidade da Companhia de Melhoramentos da Capital – COMCAP e ocorre em três modalidades: A coleta de resíduos gerais, a coleta seletiva e a coleta pesada (Figura 37).

A coleta de resíduos acontece três vezes por semana em todas as ruas que possuam estrutura para receber o caminhão da coleta. Os dias dependem dos itinerários da coleta que são diferentes em alguns pontos do bairro. Essa modalidade é responsável pelo recolhimento de todos os resíduos domiciliares, que são destinados à central de triagem no Bairro Itacorubi.

A coleta seletiva no bairro acontece uma vez por semana, às terças-feiras, e recolhe os materiais recicláveis que devem estar limpos e acondicionados em caixas de papelão ou sacos plásticos, conforme sua classificação.

Já a coleta pesada (Figura 37-2) ocorre em dias específicos determinados pela COMCAP em intervalos de 90 dias, em média. Esse serviço recolhe materiais como geladeiras, sofás, móveis velhos e outros que, se descartados incorretamente, podem ser vetores de doenças e poluição.

Figura 37 – Coleta Seletiva, Coleta Pesada e Rio Pau do Barco Limpo.



Fonte: Arquivo Pessoal.

Além do serviço de coleta, a COMCAP também é responsável pela limpeza dos espaços públicos do bairro, como as ruas, as praças e a manutenção da área canalizada do Rio Pau do Barco, evitando o acúmulo de materiais que impeçam o escoamento das águas, principalmente em períodos de chuva, devido ao risco de alagamentos (Figura 37-3).

4.5.2.6 Infraestrutura Viária

A infraestrutura viária é deficiente na maioria das ruas do bairro. Algumas ruas locais de baixo fluxo possuem pavimentação asfáltica, entretanto, com exceção da Rodovia Virgílio Várzea, as demais ruas importantes para a circulação de automóveis no bairro possuem calçamento de lajotas, mas o mesmo é precário, com constante necessidade de reparos dos estragos causados pelos veículos mais pesados (Figura 38).

Figura 38 – Pavimentação das vias do bairro.



Fonte: Arquivo Pessoal.

A estrutura das calçadas também está aquém do necessário para garantir a mobilidade das pessoas com conforto e segurança.

Figura 39 – Situação dos passeios – Falta de cuidados, espaço e continuidade.



Fonte: Arquivo Pessoal.

A falta de continuidade das calçadas, de acessibilidade por rampas, de pisos podotáteis que indiquem os fluxos às pessoas com mobilidade reduzida e a colocação de estruturas de apoio no espaço da calçada, como postes, placas viárias e árvores, sem planejamento, são problemas que diminuem a qualidade do espaço destinado ao pedestre em todas as ruas do bairro (Figura 39).

4.6 MORFOLOGIA URBANA

4.6.1 Relação Público e Privado

Ao analisar a relação dos espaços públicos e privados da área é possível visualizar o traçado inicial projetado para o Conjunto Habitacional do Monte Verde, com quadras retangulares e ruas que ligam o anel de contorno do bairro com a praça central.

As demais ocupações, mesmo a do Conjunto Habitacional do Parque da Figueira, possuem um traçado mais orgânico, se adaptando à curva do Rio Pau do Barco e ao formato do sopé do morro. As demais ocupações seguiram os denominados “caminhos de pé” ou “caminhos de boi”, primeiras entradas para as propriedades do interior do bairro, criando lotes que tornaram quase todas as áreas do bairro privadas.

Como mencionado na análise de Legislação (Item 4.2), não houve reserva de áreas para praças que se abrissem em meio às construções e permitissem a criação de novos espaços para proporcionar a vivência urbana coletiva, zonas que amortecessem a monotonia das edificações inseridas nos lotes, encerradas em seus muros e grades.

Quanto aos espaços públicos na área urbanizada, esses se restringem aos espaços das ruas, que são estreitas na parte não planejada do bairro, do rio que corta o bairro e segue para o mar e o espaço das Praças, sendo a Osni Ferreira a mais considerável em extensão.

Esses são os espaços que permitem novas intervenções e devem ser trabalhados de forma a entregar aos moradores mais opções de vida urbana agradável, saudável e segura, de maneira convidativa e que incentive o uso e a apropriação dessas poucas áreas públicas livres remanescentes.

Figura 40 – Relação dos espaços públicos e privados.



Fonte: Elaboração do Autor.

4.6.2 Relação Cheios e Vazios

Quando passamos a analisar as construções dentro dos lotes vemos que somente a área do planejada do bairro possui maior ocupação destes. As casas do projeto inicial possuíam entre 50m² e 60m² em lotes de 260m², em média, ocupando entre 20 e 25% do lote, originalmente.

Com os processos de ampliações e melhoramentos das residências ao longo dos anos, algumas chegam a ocupar, hoje, quase 100% dos terrenos, aumentando a densidade construída desse miolo do bairro.

Figura 41 – Relação dos espaços edificados e livres.



Fonte: Elaboração do Autor.

Os demais lotes possuem construções espaçadas, fruto da ocupação da encosta dos morros, que possuem declividade e não permitem construções em suas áreas sem que haja movimento de terra ou adaptações a esses terrenos.

Essas áreas são frutos do parcelamento das chácaras dos primeiros moradores do bairro, que distribuíam as terras entre seus filhos, quando casavam. Essas eram subdivididas a cada nova geração, até que as grandes chácaras se transformaram em lotes pequenos, sem o devido conhecimento e aprovação da prefeitura para o parcelamento do solo. Portanto, muitos desses parcelamentos ocorreram de maneira irregular.

Os lotes junto à SC-401 se destacam pela ocupação por grandes edificações, em sua maioria de uso de comércio e serviços (Figura 42-3). São edificações maiores que 5.000m² e que ocupam quase todo o espaço do lote onde estão inseridas, gerando um contraste muito grande com os demais lotes de residências de 100m² a 250m².

Figura 42 – Lotes subutilizados, ocupação comum e novas ocupações nos lotes.



Fonte: Elaboração do Autor.

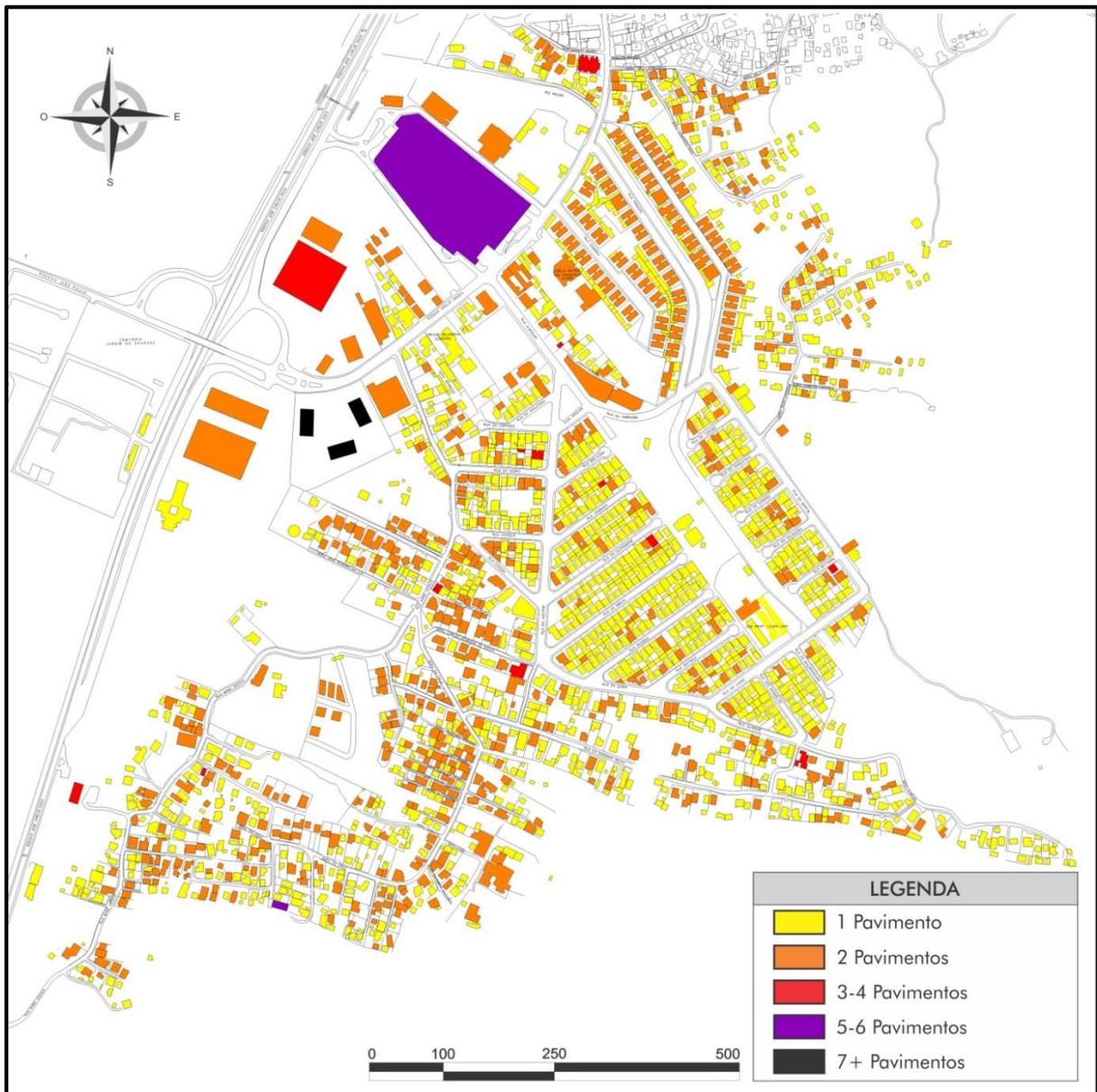
Alguns grandes vazios urbanos privados ainda são visíveis no bairro (Figura 42-1). Essas áreas devem ser monitoradas e seu uso deve ser incentivado, evitando especulações imobiliárias e promovendo a função social da terra. É importante que algumas dessas áreas ainda livres sejam reservadas, com direito de preempção à prefeitura, com o intuito de dar a esses espaços ainda não ocupados usos públicos que permitam o melhoramento da vida urbana no bairro.

4.6.3 Gabaritos

As ocupações mais altas do bairro estão voltadas para as Rodovias SC-401 e Virgílio Várzea, onde a legislação permite uma verticalização um pouco maior das edificações em relação ao restante do bairro (Figura 43).

A crescente valorização imobiliária desse eixo incentiva a construção de novos empreendimentos com gabarito mais elevado. As demais edificações variam entre um e dois pavimentos, por toda a extensão do bairro.

Figura 43 – Gabaritos das edificações.



Fonte: Elaboração do Autor.

Figura 44 – Verticalização junto à Rodovia Virgílio Várzea.



Fonte: Arquivo Pessoal.

Em geral, a densidade populacional do bairro é baixa, com uma ocupação espalhada (Figura 45). Esse tipo de ocupação aumenta a quantidade de infraestrutura necessária para o atendimento dessa população.

Em termos ideais, a densidade das quadras está bem aquém do esperado para áreas de expansão e de novas centralidades, como é o caso do Monte Verde. Nessas áreas espaçadas, com poucos moradores por hectare, as infraestruturas urbanas como sistema de esgotamento sanitário, melhoramento das ruas e áreas de lazer são inviáveis para a cidade, do ponto de vista financeiro, para atender uma quantidade menor de moradores do que a suportada no local.

Figura 45 – Padrão de gabaritos do bairro evidenciando a horizontalidade.



Fonte: Arquivo Pessoal.

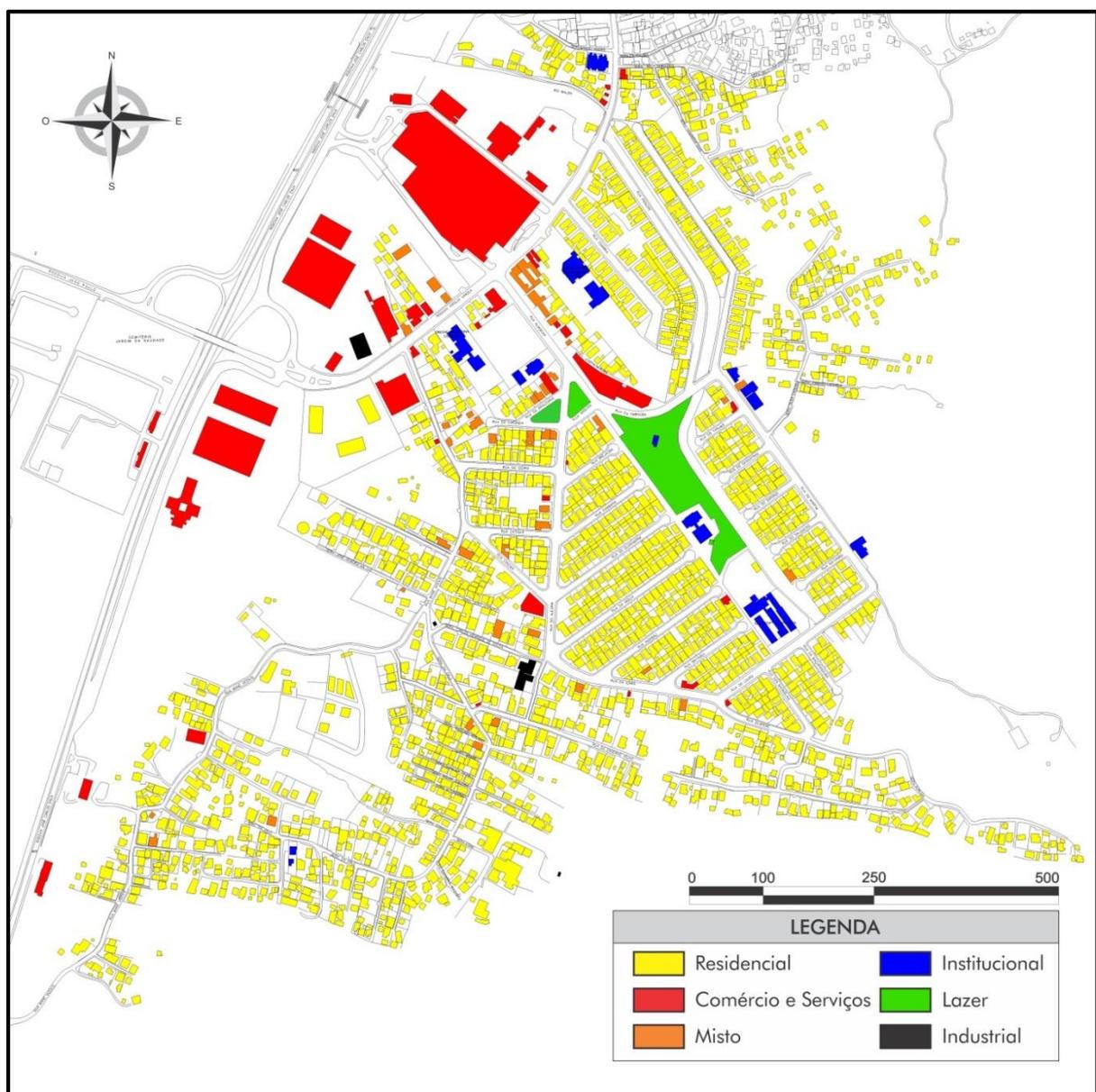
O ideal é que haja uma concentração de pessoas tal que justifique os investimentos públicos. Além disso, um aumento da densidade populacional ainda incentivaria o comércio da área e aumentaria o número de pessoas circulando pelas ruas, aumentando a sensação de segurança e qualidade da apropriação dos espaços públicos.

4.6.4 Uso do Solo

A predominância do uso residencial é marcante no bairro que foi inicialmente concebido com o propósito de ser um setor de moradias, um bairro dormitório que comportasse famílias de classe baixa.

Atualmente, o bairro continua com caráter predominantemente residencial, entretanto, novos usos são implantados aos poucos na vizinhança, permitindo um aumento das atividades no bairro.

Figura 46 – Mapa de Usos do solo.



Fonte: Elaboração do Autor.

Duas pequenas indústrias de transformação, uma de calhas e a outra de aquecedores solares estão instaladas no bairro. Novos comércios e serviços foram implantados ao longo da SC-401, na Rodovia Virgílio Várzea, na Rua Almiscar e Timbaúba (Figura 47), ampliando o centro de bairro e a oferta de comércios e serviços aos moradores sem que esses precisem se deslocar até o centro da cidade.

Figura 47 – Comércio Vicinal no bairro.



Fonte: Arquivo Pessoal.

Essa grande expansão se deve, principalmente, a instalação do Floripa Shopping que, contrariando as expectativas iniciais, aumentou o número de comércios vicinais no entorno e, ainda, incentivou a melhoria dos pontos já existentes em busca de competitividade que mantivesse os negócios locais.

Figura 48 – Novos comércios e serviços instalados no bairro.

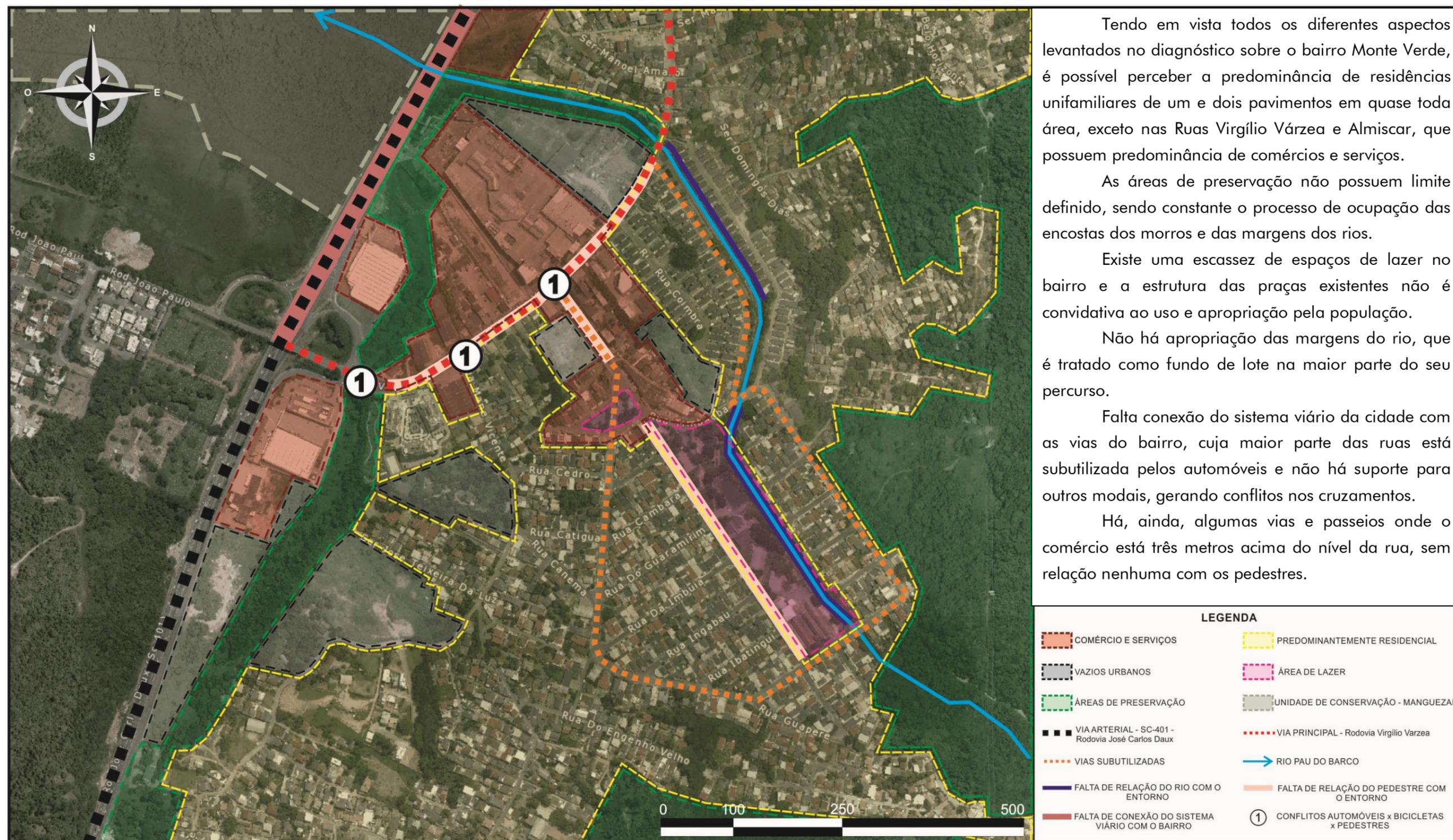


Fonte: Arquivo Pessoal.

Não só o shopping, mas lojas de materiais de construção como a Cassol e o Balarotti, decoração como a Tok&Stok e a Sierra Garden, empresas de tecnologia como a Resultados Digitais e o centro de inovação e tecnologia - ACATE, o supermercado Bistek, a loja de materiais esportivos Decathlon e inúmeros outros empreendimentos de comércio e serviços foram implantados no bairro e, especialmente, na SC-401, fortalecendo a criação de um novo eixo de expansão da cidade (Figura 48).

4.7 SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO

Figura 49 – Mapa Síntese.



Fonte: Elaboração do Autor.

5 PARTIDO GERAL DA PROPOSTA

5.1 DIRETRIZES

A partir dos resultados do diagnóstico, tendo em vista cada um dos aspectos identificados, e com o intuito de nortear a proposta de intervenção na área, as seguintes diretrizes foram estabelecidas:

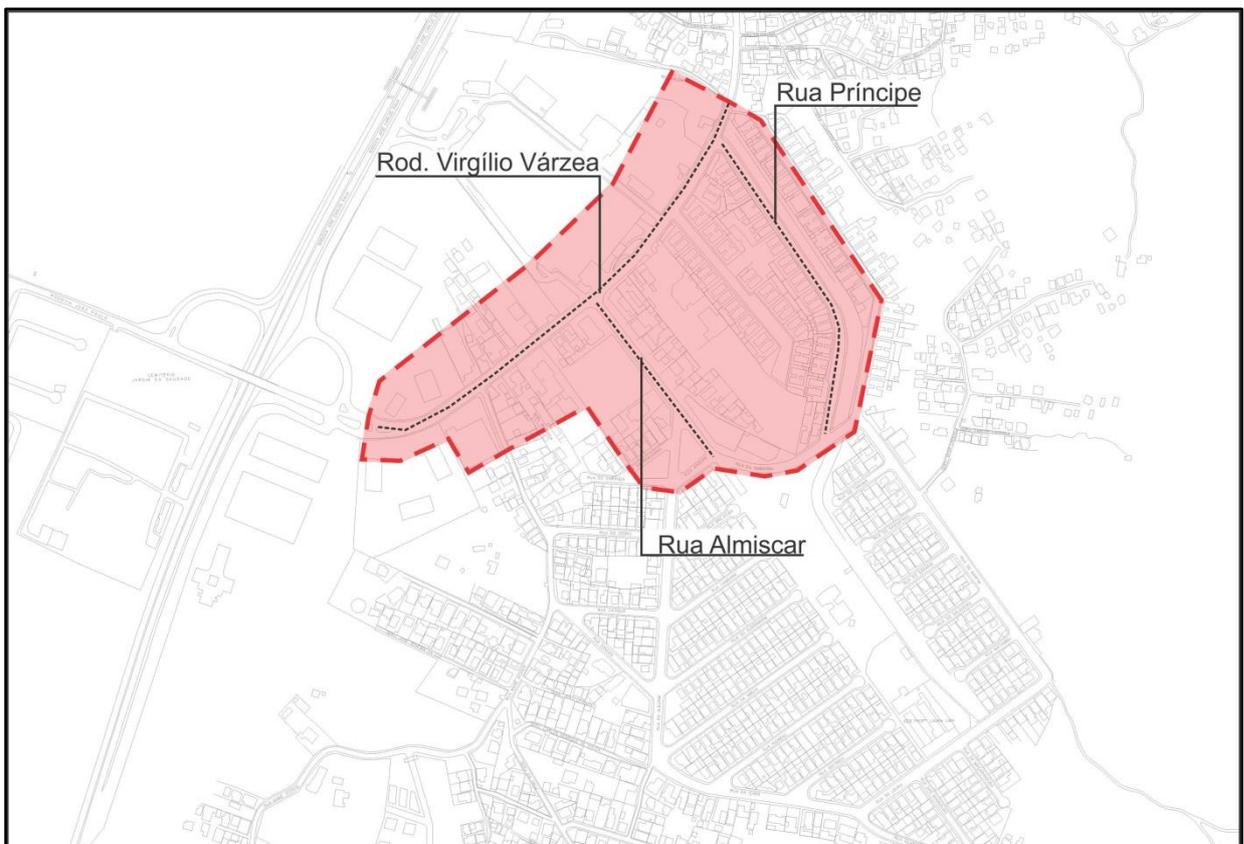
- Delimitar as áreas de preservação de encostas de morros e margens de rios, para evitar a ocupação irregular das mesmas;
- Renaturalizar o leito do Rio Pau do Barco e aproveitar suas margens para fins de lazer;
- Desapropriar edificações irregulares para demolição;
- Aumentar as áreas de lazer no bairro e qualificar as existentes;
- Melhorar a conexão do sistema viário do bairro com a Rodovia José Carlos Daux – SC401;
- Adequar as vias existentes aos diferentes modais, priorizando o pedestre e o ciclista;
- Adequar o modelo da infraestrutura do fornecimento serviços básicos (água, luz, telefone, esgoto) às vias públicas;
- Promover o adensamento do centro de bairro, incentivando o uso misto das edificações;
- Estabelecer parâmetros urbanísticos para a área, estruturando o centro do bairro a partir das áreas públicas.

O Partido Geral da Proposta aponta soluções para as problemáticas encontradas na área, buscando a estruturação e melhoria do centro do Bairro Monte Verde, qualificando seus espaços públicos e os tornando mais convidativos ao uso e apropriação pela população, sejam os moradores locais ou visitantes.

5.2 PROPOSTA

A Proposta se concentra na Rodovia Virgílio Várzea e nas Ruas Almiscar e Príncipe, que são os principais acessos ao bairro e, também, onde está concentrada a maior parte do comércio do bairro. É a partir dessas vias que a maior parte da movimentação de entrada e saída do bairro acontece, com todo o fluxo de pessoas, automóveis e mercadorias para abastecimento dos comércios locais.

Figura 50 – Área de Intervenção.



Fonte: Elaboração do Autor.

O Centro de Bairro do Monte Verde, inicialmente se localizava apenas ao final da Rua Almiscar. Entretanto, com a chegada do Floripa Shopping e o aumento do número de comércios, toda a Rua Almiscar e parte da Rodovia Virgílio Várzea receberam novos estabelecimentos.

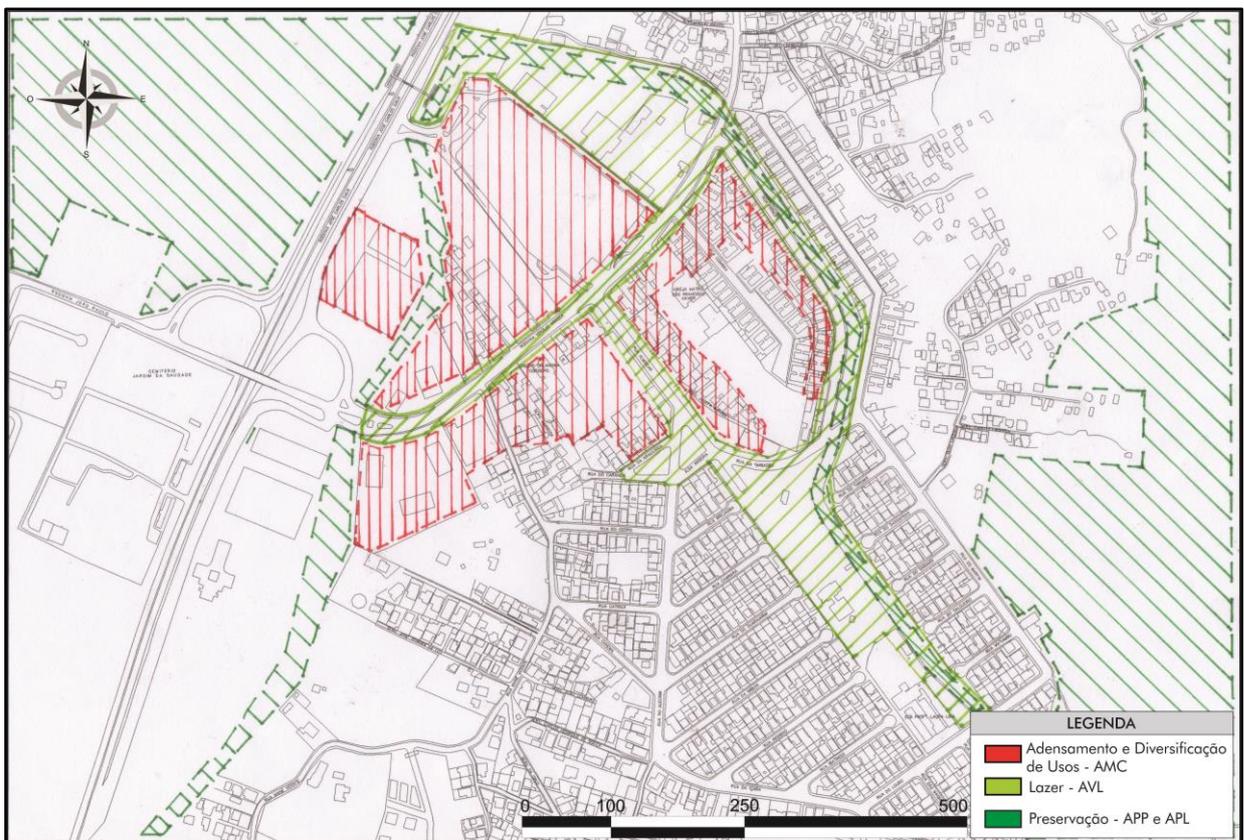
A infraestrutura urbana dessas vias não é qualificada para suprir as demandas de crescimento do comércio dessa área. Existe a necessidade de melhorar essa infraestrutura para que o conjunto do comércio e das áreas públicas sejam suficientemente atrativas à população de maneira a fixar uma centralidade no bairro.

5.2.1 Delimitações de Usos

A delimitação de usos não é um zoneamento das áreas do bairro como em um Plano Diretor. Apenas serve para definir parâmetros de embasamento, a fim de que as propostas não sejam feitas sem fundamentação ou propósito específico.

Três importantes tipos de áreas foram demarcados: As áreas de adensamento e diversificação de usos, as áreas de preservação e as áreas de lazer.

Figura 51 – Delimitação de Usos.



Fonte: Elaboração do Autor.

As áreas de adensamento e diversificação são aquelas voltadas para as três vias de intervenção e que devem possuir variedade de usos suficiente para movimentar as ruas no maior número de horários possíveis durante o dia.

O adensamento dessa área é necessário para que haja população fixa e flutuante mínima para movimentar o comércio e os serviços dessa centralidade.

O gabarito atual das edificações dessas vias é de dois pavimentos, com uma ocupação média de cinquenta por cento do lote (Figura 52).

Figura 52 – Gabaritos Atuais.



Fonte: Elaboração do Autor.

Para promover o adensamento dessas vias, essa ocupação do lote passaria para até oitenta por cento e os gabaritos para quatro pavimentos mais ático com cinquenta por cento da ocupação dos outros pavimentos (Figura 53).

Figura 53 – Gabaritos Propostos.



Fonte: Elaboração do Autor.

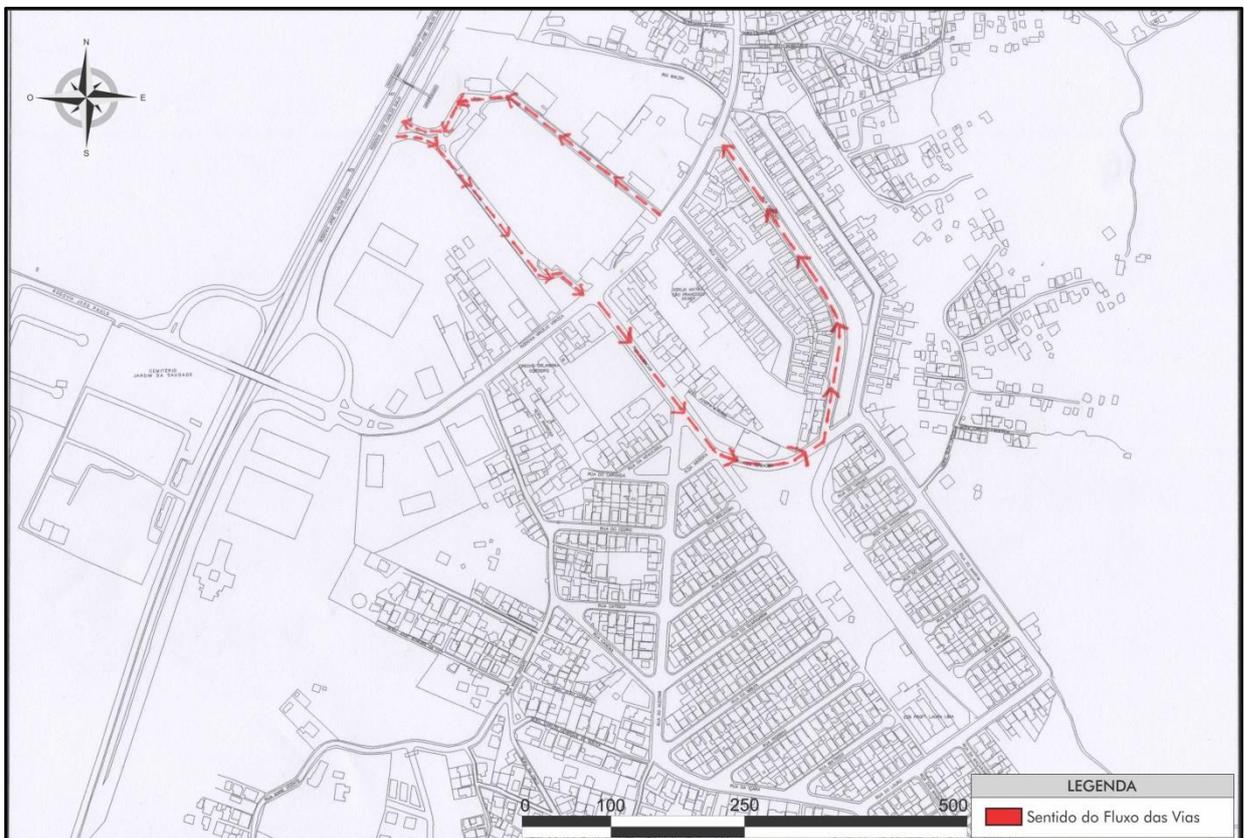
As áreas de preservação contemplam as encostas dos morros, as margens dos rios e o manguezal, que são elementos fundamentais da natureza no bairro e não têm, até então, demarcações que protejam e limitem o uso de suas áreas.

Os espaços de lazer demarcados agregam as praças já existentes, que devem ser reestruturadas e devolvidas à população com qualidade; um terreno como reserva de área para a implantação de um parque, conectando o bairro à Rodovia SC-401; as áreas de preservação da margem do Rio, promovendo a conscientização ambiental e atividades junto ao meio ambiente; as ruas, que também devem ser convidativas para caminhar e estar.

5.2.2 Sistema Viário

Para resolver alguns dos conflitos do tráfego, principalmente no cruzamento da Rua Almiscar com a Rodovia Virgílio Várzea, tanto a Rua Almiscar quanto a Rua Príncipe passam a ser vias de mão única. A Rua Almiscar receberá o fluxo de entrada para o bairro e a Rua Príncipe o fluxo de saída do bairro.

Figura 54 – Alteração Sistema Viário.



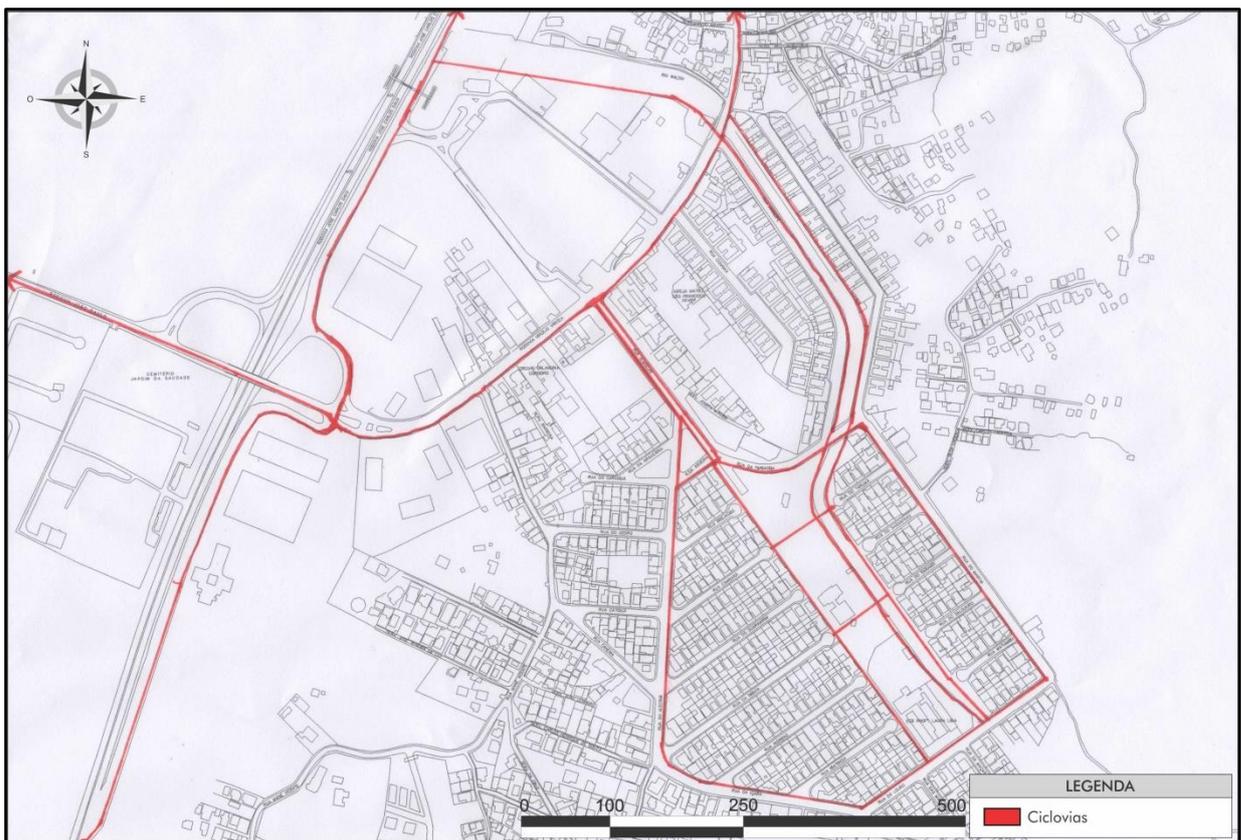
Fonte: Elaboração do Autor.

As vias laterais do shopping passam a ser vias públicas, como contrapartida pelo impacto que esse equipamento gera no tráfego do bairro, também funcionando em mão única, criando uma nova ligação entre a Rodovia e as vias do bairro.

5.2.3 Sistema Ciclovitário

Para ampliar as possibilidades de transporte, favorecendo a mobilidade, e tendo em vista a quantidade de vias superdimensionadas para o uso do automóvel, uma malha de ciclovias percorrerá todo o bairro, cruzando as praças e os passeios, permitindo tanto o uso desse modal para deslocamento quanto para o lazer.

Figura 55 – Malha Ciclovitária.



Fonte: Elaboração do Autor.

As ciclovias propostas são contínuas, protegidas do tráfego de automóveis por barreiras como árvores, automóveis estacionados ou balizadores e possuem preferência nos cruzamentos.

5.2.4 Arborização dos Passeios

A arborização dos passeios, além de ser visualmente agradável, traz conforto térmico aos pedestres, principalmente em dias de calor.

As Ruas Almiscar e Príncipe terão três corredores de árvores em toda a sua extensão e a Rodovia Virgílio Várzea receberá dois corredores de árvores, por ter uma caixa viária menor.

Figura 56 – Arborização das Ruas.



Fonte: Elaboração do Autor.

Além das vias existentes, uma nova via arborizada apenas para pedestres cortará a área do parque, ligando o bairro à Rodovia SC-401.

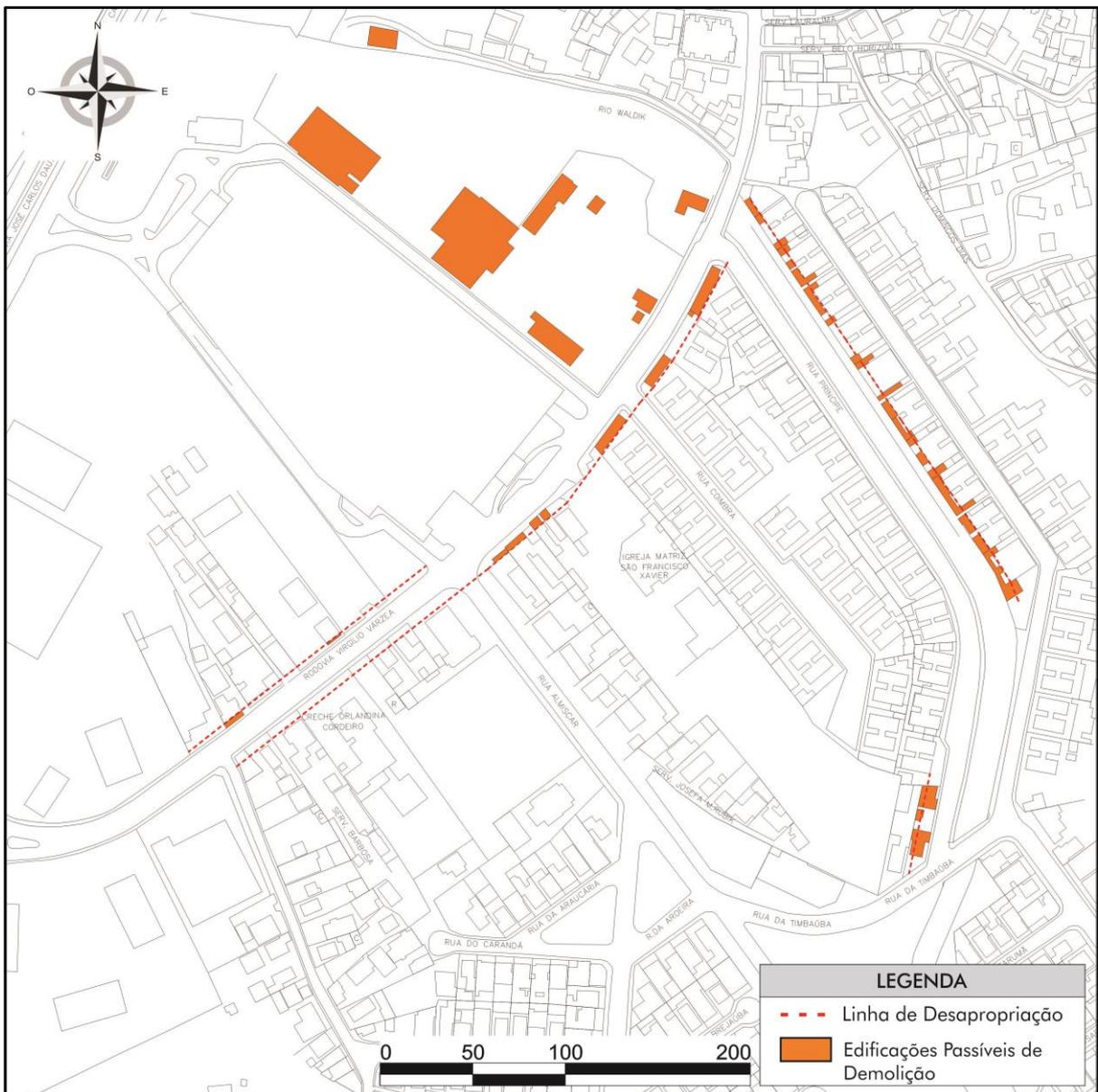
5.2.5 Edificações Irregulares ou de Interesse para a Proposta

Muitas edificações foram construídas de forma irregular ao longo dos anos no Bairro Monte Verde. Algumas dessas edificações estão em áreas de risco de alagamento ou não respeitam os afastamentos mínimos das vias, de acordo com o Plano Diretor.

Junto às margens do Rio Pau do Barco, muitas edificações foram construídas anexas às originais do Conjunto do Parque da Figueira. Essas edificações, além de terem baixo valor arquitetônico, estão irregulares com a Prefeitura Municipal e não possuem saneamento básico, despejando os resíduos sanitários diretamente nas águas do rio.

Junto à Rodovia Virgílio Várzea essas construções também estão presentes. Sem nenhum afastamento das calçadas, edificações de até dois pavimentos são erguidas devido a grande procura de moradias baratas para aluguel, principalmente por funcionários das lojas do shopping.

Figura 57 – Edificações para Desapropriação e Demolição.



Fonte: Elaboração do Autor.

Para a execução da proposta, é necessária a desapropriação dessas habitações irregulares, para futura demolição e abertura dos espaços de intervenção.

Além dessas, outras edificações foram demarcadas, apesar de não estarem em situação irregular.

Três residências foram construídas no final da Rua Príncipe à frente do alinhamento das demais edificações. Para que a rua possa ser alterada, posteriormente, esses imóveis foram demarcados para a desapropriação e futura demolição, dando espaço para a infraestrutura pública da rua.

O conjunto de edificações ao lado do Floripa Shopping está em um terreno com grande potencial de lazer para a população, além de ligar o Bairro à Rodovia SC-401. Tendo em vista a falta de áreas de lazer no bairro e a falta de conexão com a Rodovia, esse terreno será desocupado e reservado como área de interesse público com o intuito de, futuramente, abrigar um parque e um novo acesso ao bairro para pedestres, que não fazem parte dessa proposta.

5.2.6 Rodovia Virgílio Várzea

A Rodovia Virgílio Várzea é a rua mais antiga do Bairro Monte Verde. Antes da abertura da Rodovia José Carlos Daux (SC-401), essa via fazia parte da ligação entre o Centro de Florianópolis e o Norte da Ilha.

Após a implantação do Floripa Shopping, essa rua ganhou mais importância junto ao bairro, ganhando pavimentação asfáltica e recebendo um fluxo maior de veículos todos os dias.

Entretanto, como visto no diagnóstico, essa via não possui ciclovias seguras, calçadas largas e nem mesmo há muita relação com o pedestre, que passa entre postes, placas e muros de casas.

Para modificar o perfil dessa rua, é proposta a seguinte configuração:

- Adensamento para edificações com 6 pavimentos (4 pavimentos, subsolo e ático com 50% da ocupação dos outros pavimentos) em ambos os lados da via, sendo obrigatório o uso de térreo e mezanino ou sobreloja para comércios e serviços.

- O ático deverá ocupar a parte posterior da edificação em relação à rua, garantindo, assim, a abertura da visão do pedestre para visualização dos perfis de topo dos morros do bairro, que são paisagem natural e devem ser preservadas.
- Cobertura fixa linear formando uma galeria continua entre os diferentes edifícios dessa mesma rua.

Figura 58 – Proposta Geral de Perfil para a Rodovia Virgílio Várzea.



Fonte: Elaboração do Autor.

- Pista de rolamento com duas faixas para veículos, em sentidos opostos.
- Redesenho das caixas viárias para adequação ao caráter local da via (30km/h).
- Ciclofaixa devidamente protegida e identificada.
- Arborização em ambos os lados da via.

- Não haverá desnível para as calçadas, sendo as áreas exclusivas para pedestres protegidas por elementos resistentes ao impacto de automóveis, garantindo a segurança e a integridade dos mesmos.
- Galerias subterrâneas em ambos os lados para infraestrutura urbana.

5.2.7 Rua Almiscar

A Rua Almiscar possui uma caixa viária larga e, apesar de ser um ponto de conflito muito grande devido ao encontro dos fluxos do bairro com o do Floripa Shopping, possui uma faixa inteira utilizada como estacionamento, sendo subutilizada.

Para modificar o perfil dessa rua, é proposta a seguinte configuração:

- Adensamento para edificações com 6 pavimentos (4 pavimentos, subsolo e ático com 50% da ocupação dos outros pavimentos) em ambos os lados da via, sendo obrigatório o uso de térreo e mezanino ou sobreloja para comércios e serviços.

Figura 59 – Proposta Geral de Perfil Para a Rua Almiscar - 1.



Fonte: Elaboração do Autor.

- O ático deverá ocupar a parte posterior da edificação em relação à rua, garantindo, assim, a abertura da visão do pedestre para visualização dos perfis de topo dos morros do bairro, que são paisagem natural e devem ser preservadas.
- Cobertura fixa linear formando uma galeria continua entre os diferentes edifícios dessa mesma rua.
- Pista de rolamento com duas faixas para automóveis, no mesmo sentido.
- Bicicletários contra intempéries e sanitários para uso dos pedestres.

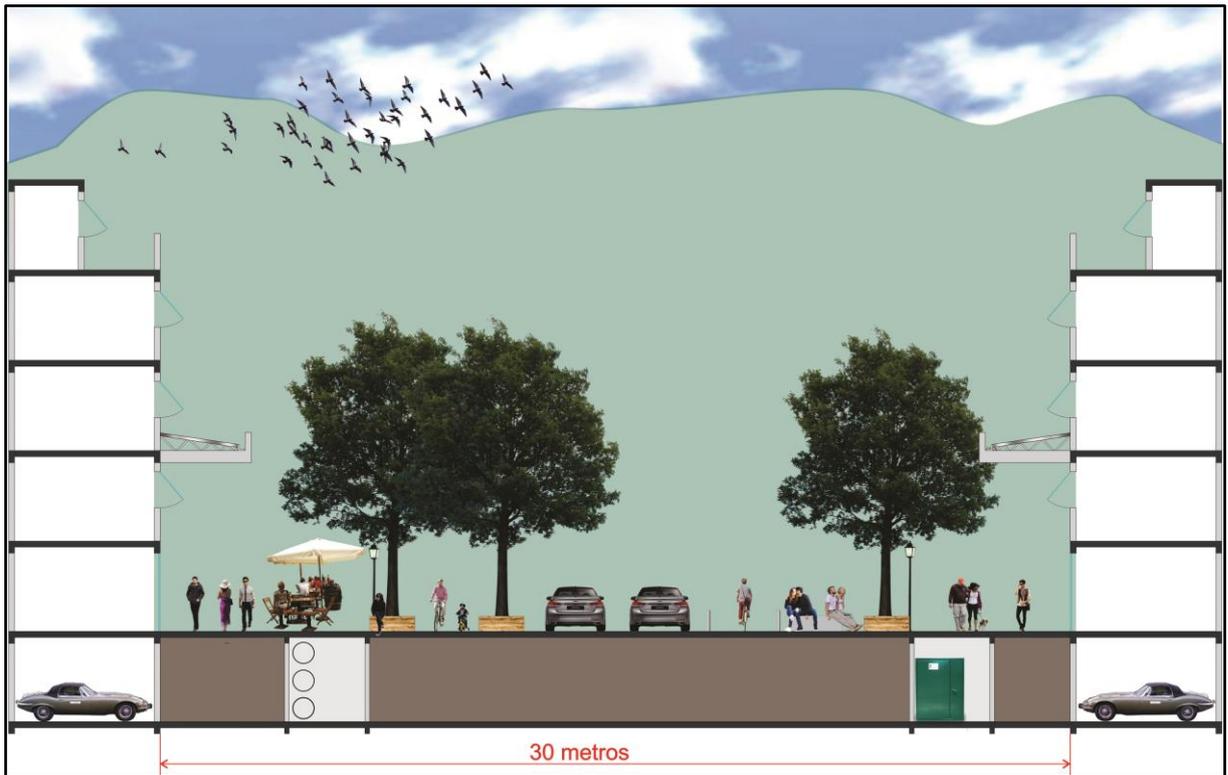
Figura 60 – Proposta Geral de Perfil Para a Rua Almiscar - 2.



Fonte: Elaboração do Autor.

- Redesenho das caixas viárias para adequação ao carácter local da via (30km/h).
- Não haverá desnível para as calçadas, sendo as áreas exclusivas para pedestres protegidas por elementos resistentes ao impacto de automóveis, garantindo a segurança e a integridade dos pedestres.
- Ciclofaixa devidamente protegida e identificada.
- Arborização em ambos os lados da via.

Figura 61 – Proposta Geral de Perfil Para a Rua Almiscar - 3.



Fonte: Elaboração do Autor.

- Galerias subterrâneas em ambos os lados para infraestrutura urbana.

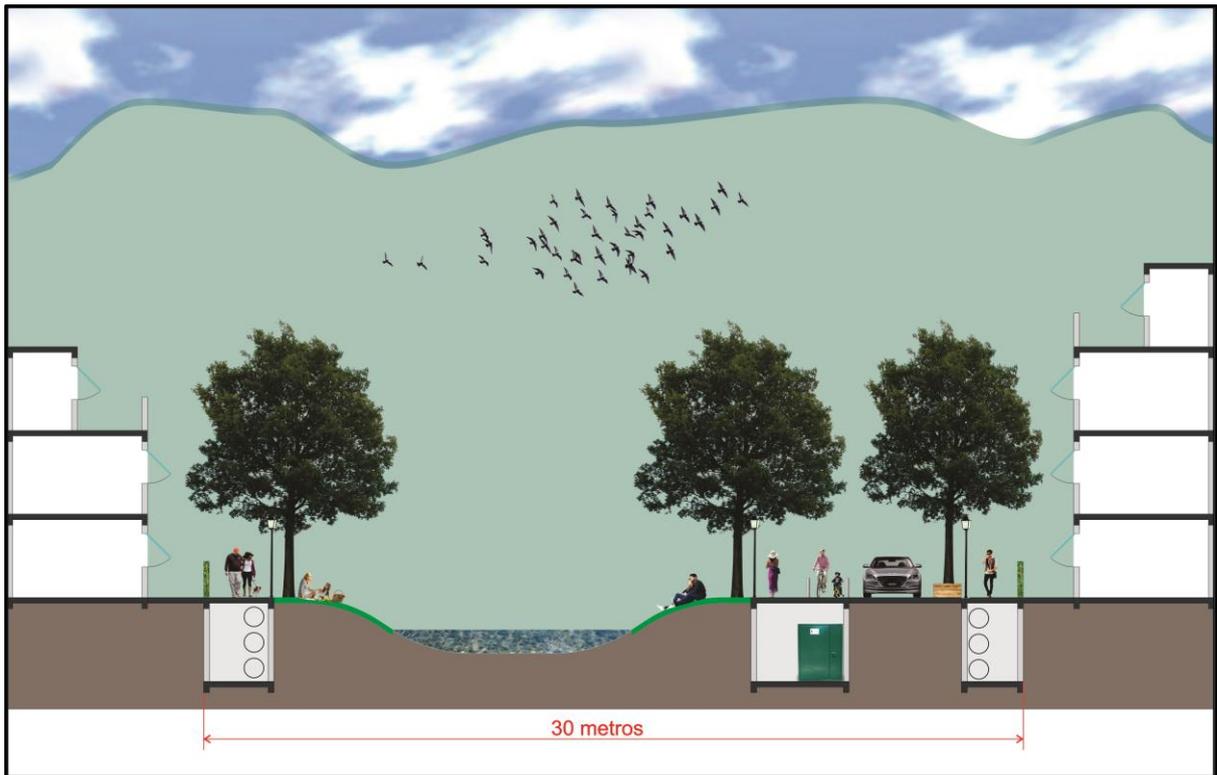
5.2.8 Rua Príncipe

A Rua Príncipe tem um caráter de via local e quase não possui fluxo de veículos ou pessoas. Ao lado dessa rua corre o Rio Pau do Barco, que está canalizado e recebe esgoto sanitário.

Para modificar o perfil dessa rua, é proposta a seguinte configuração:

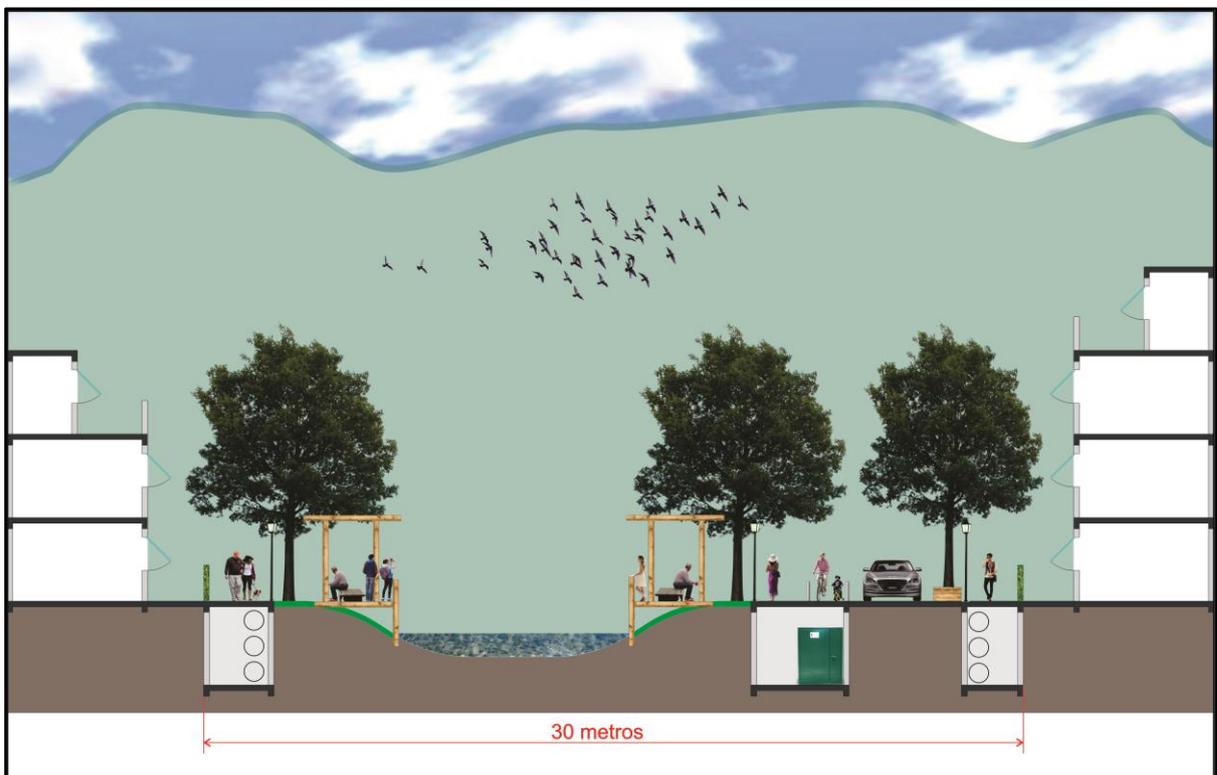
- Adensamento para edificações com 4 pavimentos (3 pavimentos, e ático com 50% da ocupação dos outros pavimentos). O ático deverá ocupar a parte posterior da edificação em relação à rua, garantindo, assim, a abertura da visão do pedestre para visualização dos perfis de topo dos morros do bairro, que são paisagem natural e devem ser preservadas.
- Pista de rolamento com uma faixa para automóveis.
- Redesenho das caixas viárias para adequação ao caráter local da via (30km/h).

Figura 62 – Proposta Geral de Perfil Para a Rua Príncipe - 1.



Fonte: Elaboração do Autor.

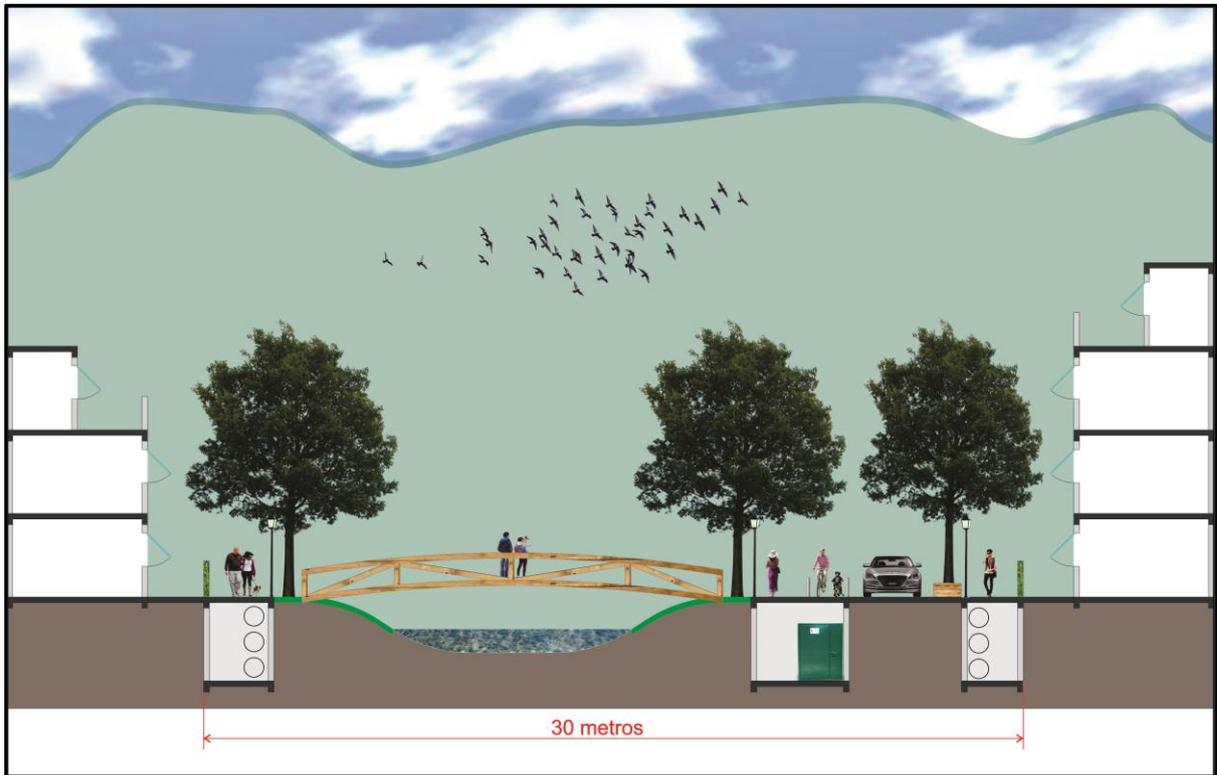
Figura 63 – Proposta Geral de Perfil Para a Rua Príncipe - 2.



Fonte: Elaboração do Autor.

- Não haverá desnível para as calçadas, sendo as áreas exclusivas para pedestres protegidas por elementos resistentes ao impacto de automóveis, garantindo a segurança e a integridade dos pedestres.

Figura 64 – Proposta Geral de Perfil Para a Rua Príncipe - 3.



Fonte: Elaboração do Autor.

- Ciclofaixa devidamente protegida e identificada.
- Arborização em ambos os lados da via.
- Galerias subterrâneas em ambos os lados para infraestrutura urbana.
- Passeios junto às margens do rio.
- Pergolados para contemplação e descanso.
- Pontes para a ligação das margens do rio.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS.

Tendo como base todo o estudo sobre a área e o diagnóstico apresentado, é possível ver a falta de qualificação urbana do Bairro Monte Verde, que não teve planejamento para acompanhar o crescimento da área após a sua implantação.

Ao longo dos anos a quantidade de moradores do bairro aumentou junto com o número de residências e comércio. Entretanto, o planejamento e os investimentos em infraestrutura urbana não acompanharam o seu crescimento.

As intervenções feitas formam uma colcha de retalhos, sem coerência entre si, e não ajudam a criar uma identidade forte que caracterize o bairro a ponto de incentivar pessoas a se deslocarem até lá para outras atividades que não envolvam o Floripa Shopping.

Há um potencial paisagístico e de lazer enorme no centro do bairro que, aliado ao planejamento e projeto das áreas públicas, é capaz de ser visualmente atrativo e fisicamente proveitoso para promover o comércio na área a ponto de criar ali uma nova centralidade para o entorno.

Os Referenciais Projetuais trazem soluções parecidas para áreas que, assim como o Bairro Monte Verde, precisavam de projeto e diretrizes para ganhar forças e trazer mais vida para as ruas através dos seus diferentes usos.

A Rodovia Virgílio Várzea e as Ruas Almiscar e Príncipe criam um anel com grandes possibilidades de atração de pessoas e, se bem projetadas, podem ser o ponto de partida para a estruturação das edificações dessa área, incentivando pessoas a utilizarem mais os espaços de promoção da vida pública nas cidades, ajudando a construir cidades ativas e seguras.

REFERÊNCIAS

- CORBUSIER, Le. **Planejamento Urbano**. 3 ed. São Paulo: Perspectiva, 1984.
- JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.
- GEHL, Jan. **Cidades para Pessoas**. Ed. Perspectiva. São Paulo, 2013.
- BARTALINI, Vladimir. **Áreas verdes e espaços livres urbanos**. Paisagem e Ambiente. São Paulo. n.2, p.49-54, 1987.
- PANERAI, Phillippe. O retorno à cidade: O espaço público como desafio do projeto urbano. **Projeto**, São Paulo, v. 174, p.78-82, abr. 1994. Mensal
- HIJIOKA, Akemi et al. **Espaços livres e espacialidades da esfera de vida pública**: Uma proposição conceitual para o sistema de espaços livres urbanos no país. Paisagem e Ambiente: Ensaio, São Paulo: FAUUSP, n. 23, p.116-123, 2007.
- MAGNOLI, Miranda E. M. **Espaços livres e urbanização**: Uma introdução a aspectos da paisagem metropolitana. 1982. Tese (Livre-docência) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1982.
- SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**: Técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Hucitec, 1996.
- HOUAISS, Antônio. **Dicionário Houaiss da Língua portuguesa**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2004.
- _____. **Plano Diretor de Florianópolis**. Florianópolis, 1997.
- _____. **Plano Diretor de Florianópolis**. Florianópolis, 2014.
- _____. **Plano Diretor de Florianópolis**. Florianópolis, 2017.
- BRASIL. LEI Nº 10.257, DE 10 DE JULHO DE 2001. **Estatuto da Cidade e Legislação Correlata**. 2. ed., atual. Brasília: Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 2002. p. 33.

MORE: Mecanismo online para referências, versão 2.0. Florianópolis: UFSC Rexlab, 2013. Disponível em: < <http://www.more.ufsc.br/> >. Acesso em: 29 de maio de 2017.

INSTITUTO ÇARAKURA. **Bacia Do Rio Ratones**. Disponível em: <<http://www.institutocarakura.org.br/index.php?mod=pagina&id=10450>>. Acesso em: 05 de junho de 2017.

PEREIRA, Adilson et al. **MANANCIAS DA ILHA**. Disponível em: <<https://www.casan.com.br/menu-conteudo/index/url/manancias-da-ilha#0>>. Acesso em: 05 de junho de 2017.

CABEZAS, Constanza. **Primeiro Lugar no Concurso Nacional de Ideias para a Renovação Urbana da Área Central de San Isidro / Argentina**. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/600023/primeiro-lugar-no-concurso-nacional-de-ideias-para-a-renovacao-urbana-da-area-central-de-san-isidro-argentina>> Acesso em: 30 de outubro de 2017.

WU, Alyssa. **Proposta de ampliação de estação promove interação social em Nice**. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/802920/proposta-de-ampliacao-de-estacao-promove-interacao-social-em-nice>> Acesso em: 15 de dezembro de 2017.

PASSIG, Bertoldo. Entrevista concedida a Maycon Douglas Passig sobre o Histórico do Bairro Monte Verde. Florianópolis, 2017.

SILVA, Cecília. Entrevista concedida a Maycon Douglas Passig sobre o Histórico do Bairro Monte Verde. Florianópolis, 2017.