

An aerial map of a coastal area, likely Lagoa de Lagos, is shown in a muted teal and grey color palette. The map features a grid of streets and building footprints. Overlaid on the map are several thick, black, decorative swirls that originate from the corners and curve towards the center, framing the text. The background has a soft, watercolor-like texture.

LAGOA

UMA VISÃO CHIS—

UNIVERSIDADE DO SUL DE SANTA CATARINA
ARQUITETURA E URBANISMO

LAGOA_UMA VISÃO CHIS

VERONICA TESSELE D'AQUINO

Trabalho Final de Graduação apresentado ao curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade do Sul de Santa Catarina como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

Orientadora | Estela da Silva Boiani

FLORIANÓPOLIS | 2019



FIG.01 IMAGEM AÉREA

GRATIDÃO!

Agradeço a meus filhos pela paciencia e a compreensão que tiveram comigo durante toda essa jornada.

Agradeço ao meu marido e companheiro de vida, Daniel por me inspirar, pois sem sua ajuda e empenho jamais teria chegado até aqui! agradeço por ter sempre acreditado que seria possivel e nunca ter medido esforços para fazer o improvável acontecer! por suportar meus momentos de aflição e por ser meu principal parceiro de estudos! Aos meus sogros por estarem sempre disponíveis para o apoio e amizade!

Agradeço meus pais Claudio e Tita e a minhas irmãs que me deram a base, o carinho e amor e que por muitas vezes seguramam as barras desse longo caminho. Agradeço por terem sempre incentivado buscar meu melhor e por acreditarem que seria possivel!

Agradeço meus avós, Euzébio e Obaldino que sua determinação e visão politicas me transmitiram a paixão pelo planejamento urbano.

Agradeço meus professores do curso de Arquitetura e Urbanismo em Santa Maria, São Paulo e Florianópolis por terem me transmitido tamanho conhecimento. Em especial ao Professor Binatto e minha queria orientadora Estela, pois sem ela nada desse material teria acontecido. Serei eter-

namente agradecida pelas nossas conversas e por ter me aberto um universo tão lindo para minha futura carreira profissional! Desde nossas primeiras aulas ja sabia que você seria especial para mim! Grata por me apresentar o CHIS e mudar minha vida!

Agradeço por estar rodeada de pessoas especiais que de todas as formas me ajudaram nesse caminho e me cercaram de confiança e coragem!

Aos meus queridos avós, Marcio e Maria da Gloria e toda sua família que sempre com carinho e amor me enchem de afeto e entusiasmo.

Agradeço aos meus amigos de faculdade, parceiros de projetos e trabalhos, que já graduados ou não me ajudaram nesse percurso, especialmente aos anjos que passaram em minha vida em São Paulo e em Florianópolis.

Por fim, gostaria de dedicar essa dissertação ao meu querido filho Mateus que acompanhou ao longo de sua infancia todos meus passos até chegar nesse momento e a minha querida filha Amora que me dá força e coragem para nunca desistir.

“Acima de tudo, nunca perca a vontade de caminhar. Todos os dias, eu caminho até alcançar um estado de bem-estar e me afasto de qualquer doença. Caminho em direção aos meus melhores pensamentos e não conheço pensamento algum que, por mais difícil que pareça, não possa ser afastado ao caminhar.”

Soren Aabye Dierkgaard

RESUMO

O tema proposto neste trabalho de conclusão de curso de Arquitetura e Urbanismo, realizado na cidade de Florianópolis, na Universidade do Sul de Santa Catarina, busca compreender os espaços e os desejos que neles se manifestam através das pessoas que nele habitam. Essa etapa abrange o Partido de Projeto Arquitetônico, área de Planejamento Urbano, etapa TCC1 e como método de pesquisa para a compreensão do bairro, com toda sua multiplicidade foi estudado diversos campos do conhecimento através do material de um Workshop realizado pelo LABCHIS UFSC (2014), sendo nele envolvido os autores de variadas áreas de conhecimento. Nesta direção, o interesse da autora pelo tema foi ampliado. Este trabalho promove o debate, o diálogo, e a conexão das pessoas com a cidade, buscando olhar para o espaço urbano com o conceito CHIS, onde as Cidades são mais Humanas Inteligentes e Sustentáveis. O planejamento discutido, proposto no decorrer da pesquisa resulta na cidade viva, ativa e humana, pois nela estão os quereres de seus cidadãos. O interesse pela Lagoa da Conceição e a preocupação pelo seu futuro, foi a origem desse estudo, bem como a questão de potencializar as cidades para as pessoas. O recorte da orla central da Lagoa, território do projeto faz parte da etapa TCC 1 o Partido Arquitetônico e para o TCC 2, será elaborado a etapa de Estudo Preliminar.

Palavras-chave | Lagoa da Conceição, Orla, Espaço Público, Cidade Humana, Inteligentes e Sustentáveis.

ABSTRAT

The theme proposed in this final monography, completed in the city of Florianópolis, at the University of Southern Santa Catarina, seeks to understand the spaces and the desires that are manifested in them by the people who inhabit them. This stage covers the Architectural Design Party, Urban Planning area, stage TCC1 and, as a research method for the understanding of the neighborhood, its multiplicity was studied through several fields of knowledge with the use of a Workshop conducted by LABCHIS UFSC (2014). It involved the knowledge of authors from various areas of study. In this project, the authors' interest in the theme has been expanded. This work promotes the debate, the dialogue, and the connection of people within the city, seeking to look at the urban space with the CHIS concept, where the Cities are more Humane Intelligent and Sustainable. The planning discussed, proposed in the course of the research, results in the living, active and human city, because in it are the "wills" of its citizens. The interest in Lagoa da Conceição and the concern for its future was the origin of this study, as well as the question of empowering the cities for the people. The clipping of the central border of the Lagoon, the territory of the project, is part of the TCC stage 1 the Architectural parti and for the TCC 2, the Preliminary Study stage will be elaborated.

Keywords Lagoa da Conceição, Water Edge, Public Spaces, Cities Humane Intelligent and Sustainable.

LISTA DE FIGURAS

Fig.01 Imagem aérea. Pag.03 Fonte: Acervo cameraflyfilmes.

Fig.02 Embarcações na Orla. Pag.17 Fonte MVCdrone.

Fig.03 Localização. Pag.19 Fonte Google Earth (com alterações feitas pela autora).

Fig.04 Pessoas na rua. Pag.22 Fonte: Cidade para pessoas.

Fig.05 Orla de Lovholmen, Estocomo. Pag.27 Fonte: Gehl People.

Fig.06 Pessoas na rua, Barcelona. Pag.29 Fonte: Lostinthemi-
dlands.

Fig.07 Orla de Barcelona. Pag.39 Fonte: Acervo pessoal autora.

Fig.08 Pessoas na rua, Barcelona. Pag.40 Fonte: Decidim Barce-
lona.

Fig.09 Manifestação popular em Barcelona. Pag.40 Fonte: Decidim
Barcelona.

Fig.10 Mapas de diagnóstico para planejamento áreas costeiras em
Barcelona. Pag.41 Fonte: Decidim Barcelona (editado pela auto-
ra).

Fig.11 Reunião Planejamento Plano de Áreas Costeiras Barcelona.

Fig.42 Fonte: Decidim Barcelona.

Fig.12 Projeto Orla India Basian. Pag.43 Fonte: Gehl People.

Fig.13 Vista aérea bairro planejado India Basian. Pag.44 Fonte:
Gehl People.

Fig.14 Espaços compartilhados. Pag.45 Fonte: Gehl People.

Fig.15 Rua compartilhada. Pag.45 Fonte: Gehl People.

Fig.16 Vida na rua em India Basian. Pag.45 Fonte: Gehl People.

Fig.17 Orla viva e ativa em India Basian. Pag.45 Fonte: Gehl Pe-
ople.

Fig.18 Rua Compartilhada, Brighthon. Pag.47 Fonte: Gehl People.

Fig.19 Rua compartilhada, Brighthon. Pag.48 Fonte: Gehl People.

Fig.20 Pessoas na rua, Brighthon. Pag.48 Fonte: Gehl People.

Fig.21 Rua sendo compartilhada, Brighthon. Pag.49 Fonte: Gehl Pe-
ople.

Fig.22 Rua compartilhada, Brighthon. Pag.50 Gehl People.

Fig.23 Atrações na rua compartilhada, Brighthon. Pag.52 Gehl Pe-
ople.

Fig.24. Imagem aérea Lagoa da Conceição. Pag.57 Fonte: @ricardo-
test_piloto.

Fig.25 Mapa Ambiental Lagoa da Conceição. Pag.59 Fonte: elaborada
pela autora.

Fig.26 Análise da Ocupação. Pag.60 Fonte: Elaborado pela autora.

Fig.27 Foto Lagoa da Conceição década de 60. Pag.61 Fonte: Blog
Fotos Antigas de Florianópolis.

Fig.28 Instalação de poste de energia elétrica na ponte. Pag.61
Fonte: Acervo Velho Lobo do Mar.

Fig.29 Análise Cronológica. Pag.61 Fonte: Google Earth + Metamor-
fose de uma Paisagem (editado pela autora).

Fig.30 Vista do Morro da Lagoa 1970. Pag.62 Fonte: Paulo Rogé-
rio Maes.

LISTA DE FIGURAS

Fig.31 Mapa público privado. Pag.63 Fonte: Elaborado pela autora.

Fig.32 Mapa Humano. Pag.64 Fonte: Elaborado pela autora.

Fig.33 Ensaio da bateria Escola de Samba da Lagoa. Pag.65 Fonte:
Acervo da União da Ilha da Magia.

Fig.34 Mapa espaços livres públicos de lazer. Pag.66 Fonte: Ela-
borado pela autora.

Fig.35 Ponta do Pitoco. Pag.67 Fonte: Foto tirada pela autora.

Fig.36 Espaço Livre Orla Central. Pag.67 Fonte: Google Earth.

Fig.37 Praça Pio XII. Pag.67 Fonte: Google Earth.

Fig.38 Atividade Cultural na Praça. Pag.68 Fonte: Acervo movi-
mento ilha em dança.

Fig.39 Mapa cheios e vazios. Pag.69 Fonte: Elaborado pela autora.

Fig.40 Mapa Equipamentos Urbanos. Pag.70 Fonte: Elaborado pela
autora.

Fig.41 Mapa Uso do Solo. Pag.71 Fonte: Elaborado pela autora.

Fig.42 Mapa Gabarito. Pag.72 Fonte: Elaborado pela autora.

Fig.43 Mapa Mobilidade. Pag.74 Fonte: Elaborado pela autora.

Fig.44 Conflito descida do Morro. Pag.75 Fonte: Google Earth
(editado pela autora).

Fig.45 Fila Morro. Pag.75 Fonte: ACS Entulhos.

Fig.46 Conflito Praça e Ponte. Pag.75 Fonte: Google Earth (edi-
tado pela autora).

Fig.47 Filas ponte. Pag.75 Fonte: Imagem tirada pela autora.

Fig.48 Conflito Centrinho. Pag.75 Fonte: Google Earth (editado
pela autora).

Fig.49 Fila Centrinho. Pag.75 Fonte: Google Earth.

Fig.50 Conflito acesso Osni Ortiga. Pag.75 Fonte: Elaborado pela
autora.

Fig.51 Fila no cruzamento. Pag. Fonte:75 Daniel Conzi, Agencia
RBS.

Fig.52 Trânsito caótico Lagoa e praias. Pag.75 Fonte: Cristiano
Estrela.

Fig.53 Visão seriada Ponta do Pitoco. Pag.76 Fonte: Imagens ti-
radas pela autora.

Fig.54 Visão seriada Rua Ivo D’aquino. Pag.77 Fonte: Imagens ti-
radas pela autora.

Fig.55 Visão seriada Orla Central. Pag.78 Fonte: Imagens tiradas
pela autora.

Fig.56 Visão seriada ponte. Pag.79 Fonte: Imagens tiradas pela
autora.

Fig.57 Zoneamento. Pag.80 Fonte: PMF.

Fig.58 Mobilidade. Pag.82 Fonte: PMF.

Fig.59 Mapa Design Thinking. Pag.93 Fonte: Elaborado pela autora.

Fig.60 Mapa Setorização. Pag.104 Fonte: Elaborado pela autora.

Fig.61 Mapa Proposta Mobilidade. Pag.107 Fonte: Elaborado pela
autora.

Fig.62 Mapa Distancia de Caminhada. Pag.109 Fonte: Elaborado pela
autora.

LISTA DE FIGURAS

Fig.63 Mapa Percursos Áreas Estacionamento. Pag.111 Fonte: Elaborado pela autora.

Fig.64 Mapa Percursos Pedestres. Pag.113 Fonte: Elaborado pela autora.

Fig.65 Mapa Principais Diretrizes Projetuais. Pag.115. Fonte: Elaborado pela autora.

Fig.66 Primeiro Recorte. Pag. Fonte:116 Elaborado pela autora.

Fig.67 Segundo Recorte. Pag. Fonte:117 Elaborado pela autora.

Fig.68 Terceiro Recorte. Pag. Fonte:118 Elaborado pela autora.

Fig.69 Croqui da Proposta para rua compartilhada. Pag.122 Elaborado pelo autora.

Fig.70 Intenções projetuais. Pag.123 Fonte: Elaborado pela autora.

Fig.71 Imagem aérea Lagoa. Pag. Fonte:125 Google Earth.

Fig.72 Corte esquemático da rua atual. Pag.126 Fonte: Elaborado pela autora.

Fig.73 Perfil da rua atualmente. Pag.126 Fonte: Elaborado pela autora.

Fig.74 Corte esquemático da rua com novo projeto. Pag.127 Fonte: Elaborado pela autora.

Fig.75 Perfil da rua com novo projeto. Pag.127 Fonte: Elaborado pela autora.

Fig.76 Aspectos sobre ruas compartilhadas. Pag.128 Fonte: Elaborado pela autora.

Fig.77 Perfil da via central e planta esquemática. Pag.129 Fonte:

Elaborado pela autora.

Fig.78 Croqui do passeio sobre a água. Pag.131 Fonte: Elaborado pela autora.

Fig.79 Croqui Acesso ao passeio sobre a água. Pag.132 Fonte: Elaborado pela autora.

Fig.80 Croqui corte perspectivado da rua. Pag.134 Fonte: Elaborado pela autora.

Fig.81 Croqui Orla Ativa. Pag.135 Fonte: Elaborado pela autora. Pag. Fonte: Elaborado pela autora.

Fig.82 Croqui corte longitudinal para via compartilhada. Pag.136 Fonte: Elaborado pela autora.

Fig.83 Croqui via compartilhada. Pag.138 Fonte: Elaborado pela autora.

Fig.84 Croqui Orla Viva. Pag.139 Fonte: Elaborado pela autora.

Fig.85 Croqui da Proposta para a Ponte. Pag.140 Fonte: Elaborado pela autora.

01

o porquê
1.1 introdução 18
1.2 justificativa 19
1.3 objetivos 20
1.4 metodologia 21

03

o ensaio
3.1 plano estratégico para área costeira Barcelona 39
3.2 Índia Basian São Francisco 43
3.3 New Road Rein Unido 47

05

o partido
5.1 o chis 92
5.2 problemáticas e diretrizes 102
5.3 intenções projetuais 122

07

referencial
7.1 Referencias 147

02

a visão
2.1 espaços públicos 28
2.2 andar e permanecer nas cidades 30
2.3 orlas no contexto urbano 31
2.2 projeto orla 32

04

o estudo
4.1 ambiental 58
4.2 ocupação 60
4.3 públicoxprivado 63
4.4 humano 64
4.5 espaços livres públicos 66

06

4.6 cheiosxvazios 69
4.7 equipamentos urbanos 70
4.8 uso do solo 71
4.9 gabarito 72
4.10 mobilidade 74
4.11 visão seriada 76
4.12 legislação 82

o desfecho
6.1 considerações finais 143

CAPÍTULOS

SUMÁRIO

o porquê
capítulo

1

CAPÍTULO 1

Neste capítulo será apresentado o tema do TCC, como a introdução e o que fez levar a autora a escolher o assunto, a justificativa que indicará a problemática da escolha do tema e do local adotado. Em seguida os objetivos a serem alcançados e o método definido que apontarão como esse trabalho será realizado.



FIG.02 EMBARCAÇÕES NA ORLA

1.1 INTRODUÇÃO

A partir de uma vontade e intenção pessoal da autora que atendesse as premissas de que as cidades são para as pessoas, esse trabalho nasce seguindo conceitos que promova cidades mais inteligentes, humanas e sustentáveis - CHIS.

Tendo em vista o modelo atualmente adotado para o planejamento das cidades onde a experiência e a convivência entre as pessoas foi deixada em segundo plano e a cidade sendo tratada como parte de uma grande demanda separada de acordo com funções distintas e interligadas pelo tráfego de veículos prioritariamente valorizado e difundido, essas estruturas acabaram influenciando o espaço urbano e a vida das pessoas nessas cidades.

Em contraposição a este modelo, de acordo com o LabCHIS (2018), a sociedade contemporânea, conectada e tecnológica, cada dia mais clama e reivindica novas estratégias para a concepção de espaços públicos voltados para as pessoas. Com o olhar voltado ao futuro e para as novas estratégias de planejamento, tendo em vista a criação de cidades que se preocupem com seus cidadãos e indo além do conceito de SMART CITIES, cnforme o LabCHIS (2018), em que a atenção é voltada a inovações tecnológicas e a uma sociedade digital, esse projeto visa englobar a dimensão humana através de um melhor zoneamento e qualidade do bairro da Lagoa da Conceição em Florianópolis SC.

Entendendo o processo de desindustrialização mental, segundo COSTA (2019) onde não mais estamos na era industrial e o modelo concebido no movimento modernista de segregação em zonas distintas já não cabe mais, a autora acredita que a Lagoa da Conceição, hoje, negligenciada amplamente em diversos aspectos seja palco para uma transformação e regeneração urbana na capital de Santa Catarina.

Aspectos ambientais negligenciados como o mau uso da orla dominada pela especulação imobiliária e do desinteresse do poder público em aspectos como segurança, saneamento, mobilidade e má uso dos espaços público que deveriam ser amplamente valorizados a priori pelos aspectos culturais e gastronômicos do bairro, hoje encontram-se a mercê de moradores de ruas, depreciadores e oportunistas.

Neste contexto este trabalho busca reconectar a Lagoa da Conceição como uma centralidade de grande valor cultural, turístico e social regenerando e requalificando sua orla, devolvendo a autenticidade do sítio de grande significado cultural para a cidade de Florianópolis, em um projeto que atue no modelo das novas concepções de espaços para cidades CHIS.



FIG.03 LOCALIZAÇÃO



1.2 O LUGAR

A Lagoa da Conceição localiza-se ao leste da Ilha de Florianópolis entre uma cadeia de montanhas, planícies costeiras, restinga e o mar.

Uma lagoa de agua salgada que divide-se em duas partes: Lagoa de dentro na parte Sudoeste e Lagoa de Fora na parte nordeste.

Com uma geografia acentuada é separada do bairro Itacorubi com o Morro das 7 voltas, para o Sul, com o Rio Tavares e sentido norte com as praias, Mole e Joaquina.

1.3 JUSTIFICATIVA

Sendo a Lagoa da Conceição um bairro de interligação entre a Costa Leste com as principais e mais famosas praias da Ilha e o centro da cidade e sendo um belo destino turístico que recebe inúmeros visitantes ao longo do ano, atualmente tornou-se negligenciada pelo poder público, com sua orla dominada pela especulação imobiliária, segurança pública precária, e seu grande problema de mobilidade que não atinge apenas épocas de veraneio, e sim um verdadeiro caos diariamente para a população.

Tanto para turistas como para os moderadores da cidade, a Lagoa é uma atração para a gastronomia e lazer, por seu aspecto boêmio assim como por ser um roteiro de restaurantes e belezas naturais. Ainda é um importante polo de apreciadores de esportes radicais e aquáticos, amplamente utilizada para velejar, voar de parapente e asa delta, praticar kitsurf, windsurf entre outros. Pela sua localização também é muito apreciada por estudantes universitário que encontram no bairro condições de bem estar e qualidade de vida sendo próximo a UFSC e UDESC.

Tendo em vista aspectos históricos da ocupação do solo em Florianópolis, de acordo com Vaz (2008), até os anos 70, 65% dos loteamentos já existiam, esse histórico significa que a maior parte da ocupação ocorreu na ausência de uma legislação municipal que os regulamente. A orla da Lagoa, foi tomada pela irregularidade, sendo a maior parte

das edificações privadas e formando uma barreira à borda d’água. Nesse aspecto, a titulação de posse ou registro imobiliário não é a principal problemática, mas sim a ocupação irregular, ilegal causando danos ao meio ambiente e a segregação de áreas públicas.

Quando falamos em Cidades Humanas, Inteligentes e Sustentáveis e trazemos esse contexto para a regeneração e requalificação da Lagoa percebemos a grande relevância da temática para a implementação de um projeto que atenda aos anseios da população e que proporcione uma cidade mais humana, inteligente e sustentável.

Com diretrizes claras para requalificar a orla e devolve-la para os moradores, retomando sua identidade com ênfase na mobilidade, nos espaços de permanência e regeneração da paisagem reestabelecendo a conexão entre as pessoas, a arquitetura e o meio, instigando a experimentações desses espaços e a preservação da identidade local.

1.4 OBJETIVOS GERAIS

O objetivo desse trabalho consiste na Re-qualificação da paisagem da Lagoa da Conceição, regenerando a orla e criando uma proposta que promova uma cidade mais humana, inteligente e sustentável.

1.4.1 OBETIVOS ESPECÍFICOS

- Identificar e analisar perfil do bairro, aplicando o diagnóstico para identificar e entender as necessidades locais;

- Determinar e discutir a importância de áreas de permanência e lazer no contexto social e cultural;

- Promover a reconexão do tecido urbano, compreendendo o entorno macro mudando o conceito de mobilidade atual do bairro, propondo a ampliação da malha cicloviária e do passeio público, além de promover a acessibilidade permitindo a integração entre diferentes meios de transporte;

- Elaborar as diretrizes gerais para a requalificação, revitalização e regeneração no contexto levantado;

- Desenvolver o anteprojeto que atenda o plano de necessidades e as diretrizes propostas.

1.5 METODOLOGIA

Para que seja feito o desenvolvimento do trabalho, dos estudos e das análises gerais, as etapas que antecedem o resultado final serão compreendidas de forma simultâneas através de: pesquisa sobre a literatura do tema, busca e

análise de referências projetuais, diagnóstico da área e lançamento das propostas de diretrizes para intervenções.

A primeira etapa da revisão literária, consiste em pesquisas teóricas a respeito dos conceitos abordados e levantando a problemática, por meio de livros, artigos e acervos online, palestras e vídeos visando a compreensão do assunto geral. Em seguida os estudos em referências projetuais e como aplicar no contexto do Bairro analisando o caso específico através de investigação a partir de conversas com moradores, levantamento fotográfico, observações no local e estudo do material final de um workshop realizado em 2014, na Lagoa pelo LABCHIS, UFSC.

Para o diagnóstico da área será feito estudos de histórico, do planejamento previsto pela legislação vigente e mapeamentos. Ao levantar esses assuntos e ter compreensão dos aspectos relevantes garantindo que as diretrizes para o lançamento de um partido geral e o resultado final de anteprojeto seja baseado e norteado nos conceitos de Cidades Humanas, Inteligentes e Sustentáveis será proposta a intervenção final.



FIG.04 PESSOAS NA RUA

“Quando nos referimos às ruas e demais espaços públicos de uma cidade, em realidade, estamos falando da própria identidade da cidade. É nesses espaços que se manifestam as trocas e relações humanas, a diversidade de uso e a vocação de cada lugar, os conflitos e contradições da sociedade”.

Lara Caccia

a v i s ã o
capítulo

2

CAPÍTULO 2

Neste capítulo será exposto os estudos teóricos realizados para contribuir com o desenvolvimento do partido de projeto.

Os conteúdos serão resumidos pela autora e irão se tratar em como uma boa qualificação dos espaços livres públicos estão sendo aplicados pelo mundo, principalmente em andar e permanecer nas cidades e ao redor das orlas.

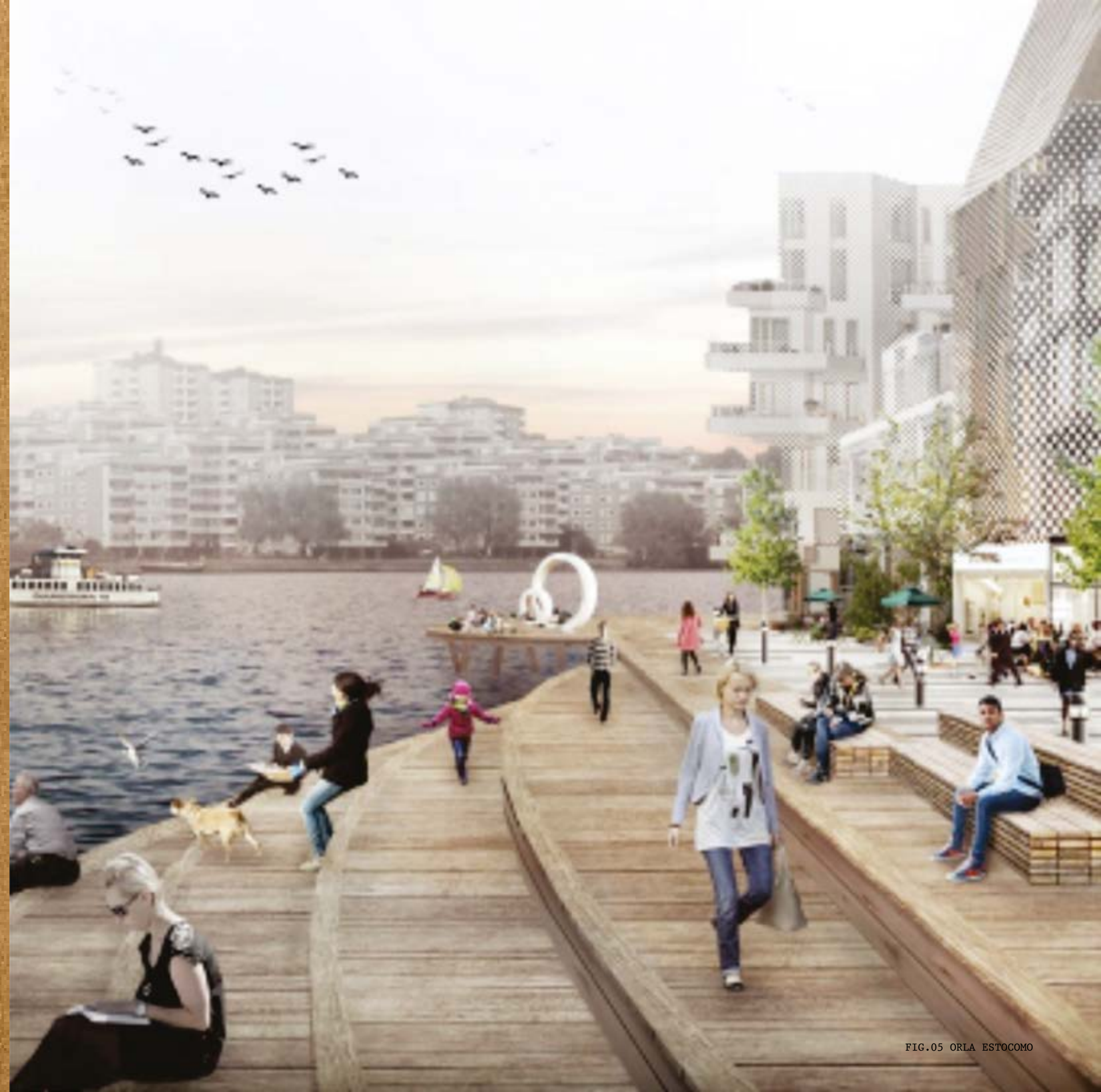


FIG.05 ORLA ESTOCOMO

2.1 ESPAÇOS LIVRES PÚBLICOS

A qualidade do ambiente urbano define a qualidade de vida para os cidadãos. (ROGERS, 1997,p.17)

Com o objetivo de compreender a temática de espaços livres públicos para a cidade, a fim de ser adotada como premissa para o projeto, entende-se a importância de uma indagação sobre o termo.

Segundo SANTOS (1996), o Espaço sem adjetivações é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá . SANTOS complementa a definição de espaço ao dizer que a configuração territorial, ou configuração geográfica, tem, pois uma existência material própria, mas sua existência social, isto é, sua existência real, somente lhe é dada pelo fato das relações sociais . (SANTOS, 1996, p. 51).

Em essência, a definição para espaço publico constitui de um ambiente aberto, de livre acesso e democrático. quanto mais diversificados e vivos os espaços de uma cidade, menos desigual e mais rica e democrática torna-se a sociedade

De acordo com Priscila Pacheco (2017), as áreas públicas moldam os laços comunitários nos bairros, são locais de encontros e sua apropriação pode facilitar a mobilização

política, estimular ações por parte dos moradores e ajudar a prevenir a criminalidade. Espaços não públicos, mas abertos às pessoas, como cafés, livrarias e bares também são ambientes de interação e troca de ideias que facilitam esses encontros, impactando a qualidade do meio urbano.

A ausência de uma combinação de usos, quanto da apropriação dos espaços pelas pessoas transforma essas zonas em locais passadouro, onde as pessoas não querem estar pelo simples fato de que não há nada que as façam permanecerem.

O ideal para um espaço publico é que ele represente a diversidade social, estimulando a convivência entre as pessoas sem que haja esforço, criando condições necessárias para a permanência, convidando as pessoas a estarem na rua.

A vitalidade dos espaços atrai os indivíduos fazendo com que escolham ou não ocupá-lospermitindo que usufruam dos espaços urbanos de diversas formas.

O espaço público baseia-se na vida coletiva urbana. É genuinamente um local espontâneo, dos encontros, das rotinas, dos desacordos, do diálogo, do brincar, das atividades de lazer, da socialização, do descanso, do passeio e da contemplação da vida e do cotidiano.

Na visão de Gehl (2015), o planejamento físico influencia



FIG.06 PESSOAS NA RUA

imensamente o padrão de uso em regiões de áreas urbanas específicas, e que se oferecido um melhor espaço urbano seu uso irá aumentar. Isso pode ser visto tanto em espaços isoladas da cidade, em espaços públicos de grandes cidades ou até mesmo simplesmente para uma único banco de praça ou cadeira. Para ele o fato de as pessoas serem atraídas para caminhar e permanecer nos espaço da cidade é uma questão de se trabalhar cuidadosamente com a dimensão humana e lançar um convite tentador.

2.2 ANDAR E PEMANECER NAS CIDADES

O planejamento urbano para o homem moderno não foi humanístico, não foi feito para as pessoas, tratou os prédios isolados e as rodovias e veículos como protagonistas durante aproximadamente 50 anos. Durante esse tempo foi feito um planejamento urbano que convida as pessoas a ficarem sentadas o dia todo, acarretando problemas de saúde e de economia.

Atualmente através do novo paradigma baseado nos estudos do arquiteto e urbanista Jan Gehl pode-se ter cidades habitáveis, sustentáveis e saudáveis. Segundo ele, as cidades modernas foram apoiadas pelo automobilismo, pelos veículos que levam as pessoas de um lugar para o outro individualmente.

Conforme Gehl (2015) para a existência da vida urbana, em que se busca cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis, o requisito básico é oferecer boas oportunidades de caminhar. A perspectiva mais ampla é que uma infinidade de valiosas oportunidades sociais e recreativas apareçam quando se forçar a vida a pé.

Para Gehl, nas cidades, há muito mais em que caminhar do que simplesmente andar. Caminhar é uma forma de união entre as pessoas que compartilham o espaço público, o contato direto entre as pessoas e a comunidade do entorno, o ar fresco, estar ao ar livre, as experiências e as trocas

de informações.

Uma caminhada pela cidade ilustra suas muitas variações. Seja uma caminhada rápida com o propósito de ir do ponto A ao ponto B; o lento passeio para curtir a cidade ou um por do sol; o ziguezaguear das crianças; ou a decidida caminhada do idoso para pegar ar fresco ou exercitar-se ou fazer algo. Independente do propósito, uma caminhada pelo espaço urbano é um tipo de fórum para as atividades sociais que acontecem pelo percurso, como parte constituinte das atividades do pedestre. Cabeças voltam-se para os lados, os pedestres viram-se e param para ver tudo, ou cumprimentar ou falar com alguém. Caminhar é um meio de transporte, mas também um início potencial ou uma ocasião para outras atividades . (GEHL, 2015, p. 120)

Ainda para Gehl (2015), uma característica comum da vida nos espaços da cidade é a versatilidade e a complexidade das atividades, como as mudanças frequentes entre caminhada intencional, parada, descanso e permanência. Ações espontâneas tornam a movimentação e a permanência no espaço da cidade, quando se caminha para um destino, observam-se pessoas e acontecimento e nos inspiramos a olhar e parar para até mesmo participar do que está acontecendo.

2.3 ORLAS NO CONTEXTO URBANO

Lugo (1991 citado por RUSCHMANN, 2001) menciona que a cultura de um povo constitui-se de seu posicionamento geográfico, de seu lugar na história, da época e das organizações culturais previamente existentes. As consequências do turismo sobre a cultura das regiões litorâneas tem sido preocupantes, considerando que o processo de urbanização exacerbada e os efeitos da globalização insurgem nos loteamentos, equipamentos turísticos e estrutura urbana local.

A paisagem natural litorânea deu lugar aos ambientes construídos e, não raro, as bordas da água estão diminuídas e descaracterizadas. As relações entre cidade e o mar, através dos espaços livres públicos, constituem uma constante no decorrer da evolução urbana nos diversos contextos culturais e históricos.

As áreas costeiras são fundamentais para a vida da cidade, envolvem agentes públicos e privados e foram sujeitos a um uso cada vez mais intenso nos últimos anos principalmente pela especulação imobiliária e exploração comercial.

Nas orlas brasileiras, de acordo com Nakano (2006), são inúmeros os usos simultâneos, concorrentes, por vezes conflitantes e diversos são os atores e os interesses envolvidos e presentes nas discussões como poluição, tráfego de veículos motorizados, ocupações irregulares, especulação imobiliária contrastam com o frágil ambiente marinho.

Como regra geral os imóveis situados a margem da costa estejam com a situação fundiária irregular do ponto de vista ambiental, urbanístico, patrimonial e administrativo. Ainda para Nakano, é necessário: contemplar as peculiaridades das grandes cidades litorâneas, nas quais a complexidade urbana se torna ainda mais presente.

Rufino (2004, p. 81) expõe, com muita sabedoria:

A partir do momento em que a preservação e a gestão integrada passem a incorporar políticas públicas consistentes, será possível estabelecer os condicionamentos necessários a fim de que a utilização pública ou privada desses bens naturais se realize consoante os princípios preconizados no plano internacional para o gerenciamento de área costeira.

Bittencourt e Soriano-Sierra (2007) explicam que os espaços costeiros brasileiros, incluindo os de marinha, atravessam um processo crescente de urbanização, inclusive pelo uso turístico-recreativo. Por isso, a zona costeira, em especial a orla, deve ser planejada por meio da integração entre as dimensões econômica, social e ambiental (OLIVEIRA; NICOLODI, 2012).

A demanda crescente pela ocupação na orla e a alta densidade populacional na temporada de verão, acaba por exercer fortes pressões ambientais na estrutura urbana da locali-

dade, como a dificuldade de atendimento a população com o abastecimento de água potável, a geração de resíduos sólidos e efluentes orgânicos, poluição por águas residuais, poluição do ar e poluição sonora.

É considerável relacionar os benefícios ambientais de um destino litorâneo quando se tem uma gestão participativa e responsável, que atenda a base legal incidente sobre a zona costeira, e valoriza as informações e conhecimentos gerados pelos atores sociais que vivem o dia a dia do local. Willians e Micallef (2011, p. 88 citado por SCHERER, 2013, p.11) trazem alguns dos impactos benéficos, os quais são facilmente notados na concepção e objetivos do Projeto Orla, Brasil:

[...] utilização efetiva de um bem nacional de valor cada vez maior; aumento do turismo local e internacional; aumento na qualidade recreacional; contribuição na melhoria dos assentamentos urbanos adjacentes; aumento da proteção costeira; melhoria no monitoramento, aplicação da legislação, planejamento e tomada de decisões; promoção do desenvolvimento costeiro sustentável.

2.3.1 PROJETO ORLA

Conforme Crespo Gualda (2016), o Projeto de Gestão Integrada da Orla Marítima Projeto Orla, surge como uma ação inovadora no âmbito do Governo Federal, conduzida pelo Ministério do Meio Ambiente, por meio de sua Secretaria de Qualidade Ambiental nos Assentamentos Humanos, e pela Secretaria do Patrimônio da União, do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, buscando contribuir, em escala nacional, para a aplicação de diretrizes gerais de disciplinamento de uso e ocupação de um espaço que constitui a sustentação natural e econômica da zona costeira. (BRASIL, 2006)

O objetivo do projeto é compatibilizar as políticas ambiental e patrimonial do governo federal no trato dos espaços litorâneos sob propriedade ou guarda da União, buscando, inicialmente, dar uma nova abordagem ao uso e gestão dos terrenos e acrescidos de marinha, como forma de consolidar uma orientação cooperativa e harmônica entre as ações e políticas praticadas na orla marítima. (BRASIL, 2006)

O Projeto Orla estabelece uma ação sistemática de planejamento da ação local visando repassar atribuições da gestão deste espaço, atualmente alocadas no governo federal, para a esfera do município, incorporando normas ambien-

tais na política de regulamentação dos usos dos terrenos e acrescidos de marinha, buscando aumentar a dinâmica de mobilização social neste processo . (BRASIL 2006)

Trata-se, portanto, de uma estratégia de descentralização de políticas públicas, enfocando um espaço de alta peculiaridade natural e jurídica: a Orla Marítima.

Oliveira e Nicolodi (2012) explicam que a carta magna identifica as praias marítimas, os terrenos de marinha e seus acrescidos, o mar territorial, as ilhas oceânicas e costeiras como bens da União. Esta identificação se dá em função da importância destes espaços à defesa da soberania nacional, à conservação do meio ambiente, à proteção aos povos indígenas (reconhecidos como os primeiros proprietários da terra) ao controle sobre a exploração dos recursos naturais e à garantia da propriedade sobre os imóveis adquiridos pela União, revertendo, posteriormente, rendas para a União (OLIVEIRA; NICOLODI, 2012).

Por definição, conforme o Decreto n.º 9.760/1946, os terrenos de marinha constituem os espaços territoriais que se situam em uma faixa de 33 metros, medidos horizontalmente, a partir da linha das áreas inundadas pela maré alta do ano de 1831, assim denominada de Linha de Preamar Média de Sизígia de 1831 (BRASIL, 1946). Logo, os terrenos de

marinha são considerados aqueles: a) situados no continente, na costa marítima e nas margens dos rios e lagos, até onde se faça sentir a influência das marés; b) os que contornam as ilhas situadas em zonas onde se faça sentir a influência das marés . Os acrescidos de marinha são formados, naturalmente, pela ação dos ventos e das águas, ou artificialmente, e estão localizados na costa marítima do litoral brasileiro, no continente e nas margens dos rios e lagoas, até onde ocorre a influência das marés (BRASIL, 1946).

Os terrenos de marinha e seus acrescidos podem ter sua destinação de uso sob diferentes regimes, como elencado no Projeto Orla. Os regimes se aplicam a permissão de uso e concessão de direito real de uso resolúvel, locação, arrendamento, alienação, ocupação, cessão a aforamento (podendo ser gratuito ou oneroso). A cessão pode se dar de forma onerosa, gratuita (para finalidades de cunho social) e especial. O interesse público se sobressai neste último caso, que pode implantar equipamentos de uso comum do povo para atividades diversas, observado sempre o interesse social, encargos, normas e restrições da cessão originária, no caso, a União (BRASIL, 2006).

O Projeto Orla salienta a importância em distinguir e mensurar a definição do perfil socioeconômico para cada trecho da orla para fins de gestão, como também para mapear

as relações sociais e atividades econômicas locais. Para isso, foram definidas no projeto duas atividades praticadas, sendo a primeira delas àquelas praticadas no espaço da orla , como: comércio (quiosques, vendedores ambulantes, restaurantes, bares), prestação de serviços (aluguel de barcos e outros equipamentos, cursos de surf, mergulho, etc.), manifestações culturais (festas religiosas ou cívicas), lazer (banho de mar, pesca, esportes náuticos, esportes praticados na areia, recreação, etc.), extrativismo, maricultura, atividades do setor portuário e petrolífero. O segundo grupo compõe as atividades praticadas no entorno , que geram grande impacto sobre o espaço costeiro, como: indústrias, construção civil, mineração, agricultura, pecuária, extrativismo, exploração de óleo e gás, entre outras (BRASIL, 2006).

São objetivos estratégicos do Projeto Orla:

- Fortalecer a capacidade de atuação e a articulação de diferentes atores do setor público e privado na gestão integrada da orla, aperfeiçoando o arcabouço normativo para o ordenamento de uso e ocupação desse espaço;

- Desenvolver mecanismos institucionais de mobilização social para sua gestão integrada;

- Estimular atividades socioeconômicas compatíveis com o

desenvolvimento sustentável da orla.

- As bases para desenvolvimento destes objetivos estão de acordo com a fundamentação legal presente no próprio texto constitucional, que reafirma o caráter público das praias e a propriedade estatal dos terrenos e acrescidos de marinha, estabelecendo atribuições e competências na defesa do patrimônio natural e cultural do país.

Em nível local, o Projeto Orla pressupõe o município, ou seja, o Poder Executivo Local, como o principal agente no processo de gestão da orla, tendo este nível de governo, o papel de definidor e executor das ações locais. Sua adesão ao Projeto Orla inicia-se por intermédio do Órgão Estadual de Meio Ambiente e da GRPU/SPU nos respectivos Estados, os quais capacitam os gestores locais, universidades, sociedade civil organizada e entidades privadas, originando na estruturação do Plano de Gestão Integrada da Orla (PGI) que pode envolver a orla municipal como um todo ou atender às especificidades de setores préselecionados, denominado de trechos. Uma vez elaborado, o PGI é legitimado, por meio de audiência pública, de forma a expressar o consenso local do que se almeja para a orla do município (OLIVEIRA; NICOLODI, 2012).

A cidadania manifesta-se em gestos cívicos planejados e de grande escala, mas também em gestos espontaneos e de pequena escala. Juntos, eles criam a rica diversidade da vida urbana.

Richard Rogers

o ensaio
capítulo

3

CAPÍTULO 3

Entendendo o tema a ser desenvolvido nesse trabalho, a escolha dos referenciais projetuais adequados para auxiliar no desenho do partido arquitetônico foi de suma relevância nessa etapa.

Três referenciais foram pertinentes ao tema proposto: o primeiro é referente ao Plano estratégico para as áreas costeiras da cidade de Barcelona sendo uma ferramenta de planejamento que visa organizar e gerenciar os espaços urbanos da orla marítima, o segundo trata da construção de um bairro completo - India Basin em São Francisco e o terceiro New Road no Reino Unido que prioriza por Gehl a participação popular no destino do espaço.



FIG-07 ORLA BARCELONA

3.1 PLANO ESTRATÉGICO, BARCELONA, ES



FIG.08 PESSOAS NA RUA

Abrir Barcelona ao mar era um desafio das políticas municipais dos últimos 40 anos. A partir dos anos 80, Barcelona, consolidou uma nova fachada em direção ao mar, transformando uma grande extensão de costa através de projetos urbanos movidos por eventos internacionais como os Jogos Olímpicos de 1992 e o Fórum Universal das Culturas 2004. Essas transformações responderam a grandes projetos de reabilitação e a um novo planejamento urbano que foi primordialmente entendido sobre a estreita ligação com o mar.

Atualmente, os espaços costeiros estão sujeitos a rápidas mudanças a favor da cultura de consumo que muitas vezes se chocam com as aspirações dos cidadãos. O governo de Barcelona, com o Plano Estratégico das áreas costeiras da cidade, pretende redescobrir essa relação perdida da cidade com o mar e reforçar o caráter humano dos espaços urbanos.

A arquitetura funcional e os edifícios têm que perder protagonismo em favor de uma nova construção histórica, social e cultural do litoral.

Para isso entende-se que o processo participativo, desenvolvido através de reuniões e também de uma plataforma online (decidim Barcelona), é fundamental para o entendimento co-participado em busca de consenso publico sobre o diagnóstico e sobre as propostas do Plano.

Para isso, Câmara Municipal de Barcelona iniciou o desen-



FIG.09 MANIFESTAÇÃO POPULAR

volvimento do Plano Estratégico para as áreas costeiras da cidade, uma ferramenta de planejamento que visa organizar e gerenciar os espaços urbanos da orla marítima. O plano abrange áreas costeiras, portos, praias, instalações e espaços livres.

Barcelona torna-se pioneira em um planejamento com uma estratégia conjunta que englobe todas essas áreas, que têm como denominador comum a sua ligação com o mar. Este novo plano procura os problemas da contemporaneidade e da condição do cidadão, fazendo da costa de Barcelona um espaço público de qualidade, aberto e apreciado por todos.

Para isso alguns problemas específicos precisavam ser resolvidos:

- Perda de identidade e risco de gentrificação dos distritos costeiros;
- Massificação e congestionamento de muitos espaços públicos;
- Usos privados em frente ao mar;
- Insegurança e criminalidade;
- Desconhecimento do equilíbrio socioeconômico das atividades realizadas no litoral e pouca visibilidade das questões marítimas na cidade;
- Pouca permeabilidade horizontal e vertical da cidade com o litoral;
- Falta de um eixo longitudinal ativo para pedestre;

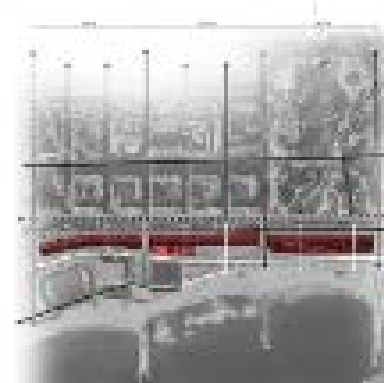
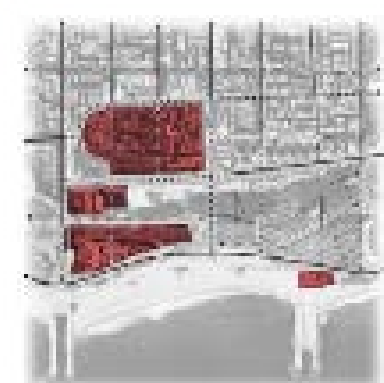
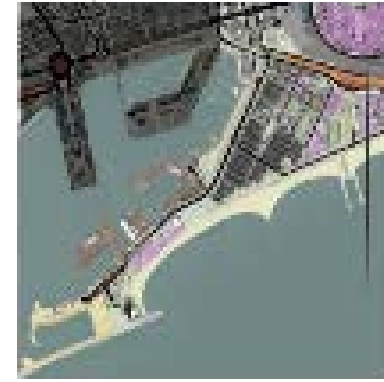
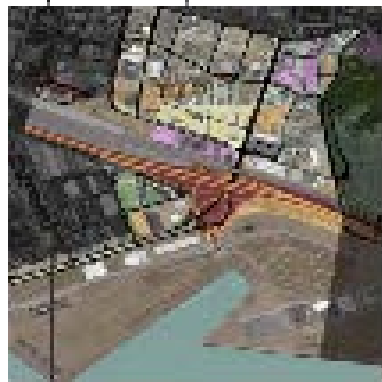
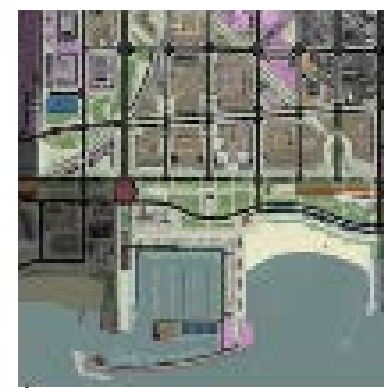
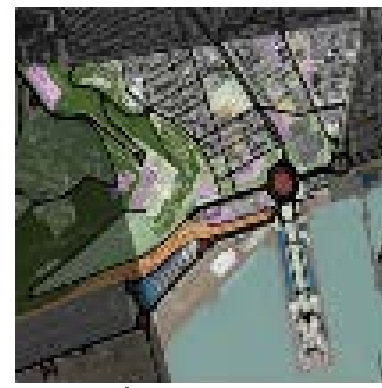


FIG.10 MAPAS DE DIAGNOSTICO PARA ÁREAS COSTEIRAS BARCELONA



FIG.11 REUNIÃO PLANEJAMENTO PLANO ÁREAS COSTEIRAS BARCELONA

- Impactos do transporte terrestre e marítimo na qualidade do ar;
- Vulnerabilidade ambiental do litoral a curto, médio e longo prazo;
- Multiplicidade de agentes envolvidos na gestão do litoral;
- Falta de diálogo e sinergias e ausência de um discurso compartilhado sobre usos e atividades.

Os principais objetivos do plano são:

Requalificar o litoral com um espaço público de qualidade, aberto e utilizado por todos os cidadãos;

O processo participativo desenvolvido como premissa de projeto é feito através de reuniões locais e também através de uma plataforma chamada de decidim.barcelona, que é fundamental para a produção compartilhada e a busca de consenso em relação ao diagnóstico e às propostas do plano.



FIG.12 PROJETO ORLA INDIA BASIN

3.2 INDIA BASIN, SÃO FRANCISCO, USA



FIG.13 VISTA AÉREA BAIRRO PLANEJADO EM INDIA BASIAN

Incorporando um compromisso para uma cidade sustentável, o projeto da Bacia da Índia propõe a transformação de antigas terras industriais na baía de São Francisco em um destino ativo à beira-mar e uma centralidade diversificada. Desenvolvido em colaboração governamentais, municipais e iniciativa privada, o desenho urbano propõe oportunidades econômicas e fornece moradias de renda mista.

O projeto de uso misto entrelaça parques, praças e espaços abertos com novas conexões para pedestres e ciclistas, bem como edifícios para fins residenciais, comerciais e de serviço comunitário. Criado com o enfoque para a escala humana, com todos os serviços e comodidades básicos localizados a uma curta distância incentivada a ser feita a pé. Servindo como a porta de entrada para este novo bairro e parque, o India Basin Market Plaza e o Boardwalk fornecerão uma comodidade local e regional para cultura, comércio e recreação. India Basin é uma das últimas parcelas à beira-mar não de-

seenvolvidas no setor sudeste da Baía de São Francisco. O projeto do novo bairro oferecerá um destino ativo à beira-mar e uma localidade vibrante e diversificada.

Jan Gehl foi o líder da abordagem pública do plano diretor através do design urbano. O foco se deu com o layout tornando a vida pública a premissa das decisões de design urbano relacionadas a ruas, praças, pátios, fachadas de edifícios no térreo e aglomerações. O coração do local é uma praça de mercado que se espalha por um espaço verde com uma rede de trilhas ligando o local à água.

O mercado foi alocado na principal rua de varejo e fornece o destino para compras e vida pública. A vila urbana inclui uma variedade de tipos de habitação, de moradias com quintal aberto e edifícios de estilo apartamento em frente à praça pública central. O aspecto cultural e de serviços estão situadas na água para enquadrar as vistas e para incentivar a vida pública à beira-mar. Durante o processo de



FIG.14 ESPAÇOS COMPARTILHADOS



FIG.15 VIDA NA RUA EM INDIA BASIAN

design, Gehl trabalhou com a equipe para enfatizar a relação entre os prédios e seus espaços abertos adjacentes, criando um lugar onde a vida pública possa prosperar.

Para a mobilidade do bairro, todas as estradas, desde ruas compartilhadas até corredores comerciais nos bairros, são projetadas para convidar a uma vida de rua animada. O corredor de varejo de linhas duplas recebe calçadas largas e ciclovias protegidas, enquanto as vias compartilhadas são projetadas para priorizar o uso de pedestres e locais.

Incorporando um compromisso para uma cidade sustentável, o projeto da Bacia da Índia propõe a transformação de antigas terras industriais na baía de São Francisco em um destino ativo à beira-mar e uma centralidade diversificada. Desenvolvido em colaboração governamentais, municipais e iniciativa privada, o desenho urbano propõe oportunidades econômicas e fornece moradias de renda mista. O projeto de uso misto entrelaça parques, praças e espa-



FIG.16 RUA COMPARTILHADA



FIG.17 ORLA VIVA E ATIVA EM INDIA BASIAN

ços abertos com novas conexões para pedestres e ciclistas, bem como edifícios para fins residenciais, comerciais e de serviço comunitário. Criado com o enfoque para a escala humana, com todos os serviços e comodidades básicos localizados a uma curta distância incentivada a ser feita a pé. Servindo como a porta de entrada para este novo bairro e parque, o India Basin Market Plaza e o Boardwalk fornecerão uma comodidade local e regional para cultura, comércio e recreação.

Devemos construir cidades com a flexibilidade e honestidade, trabalhando com, e não contra, o inevitável processo de transformação das cidades. À medida que as casas, escolas, os locais de trabalho e entretenimento tornam-se cada vez mais indefinidos, uma estrutura básica ligada a uma rede comum de comunicação pode acomodar o aprendizado, trabalho e lazer.

Richard Rogers

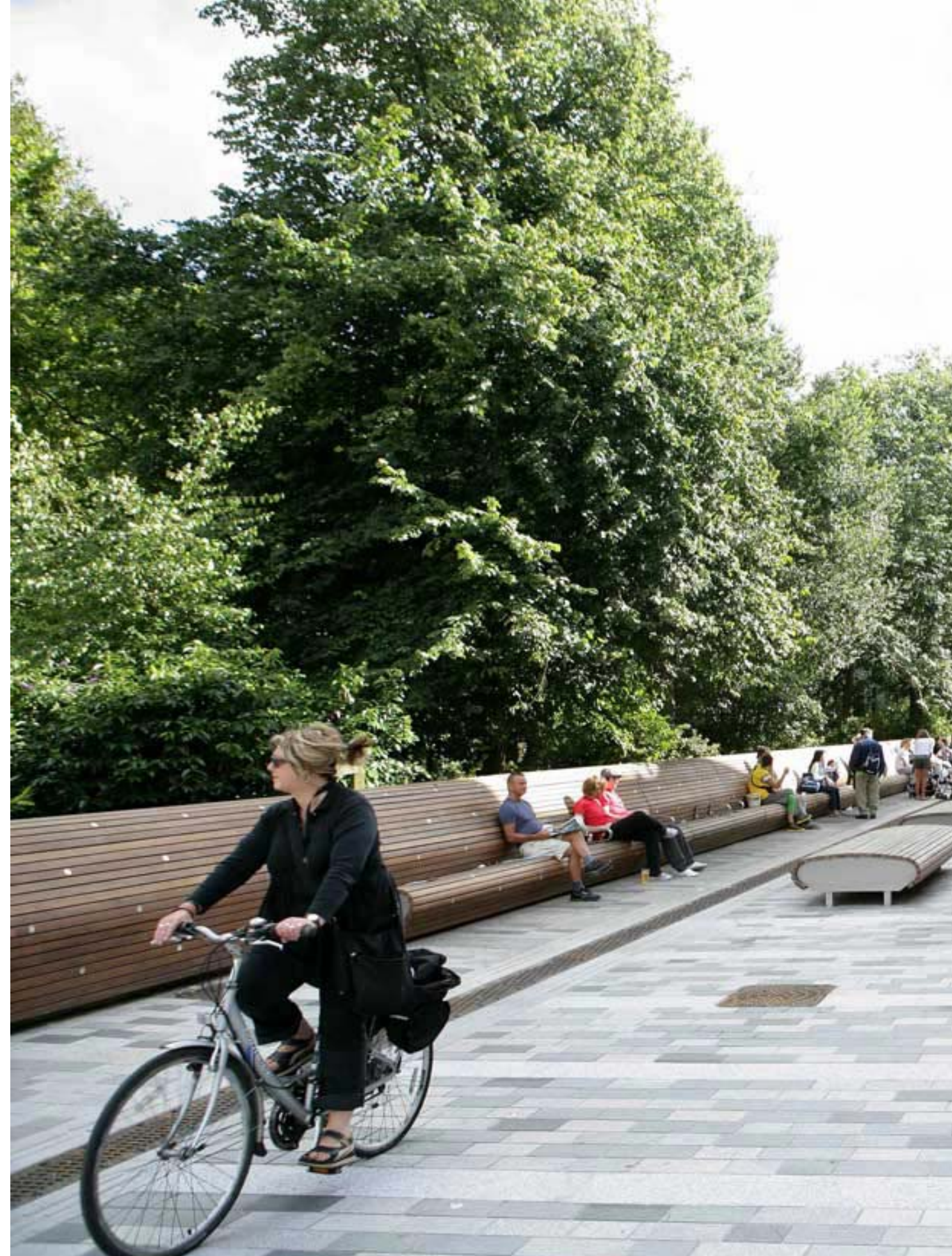


FIG.18 RUA COMPARTILHADA

3.3 NEW ROAD, BRIGHTON, UK



FIG.19 RUA COMPARTILHADA, BRIGHTHON

Brighthon é uma cidade litorânea, situada na Costa sul da Inglaterra e um ponto turístico de inúmeros visitantes todos os anos. A New Road, está no coração da rota cultural da cidade, estendendo-se de um Bairro a outro, porem tornou-se um ambiente degradado, utilizado como passagem e sem atrair bons negócios e visitantes. Percebendo a importância da rua e da sua localização, em 2005 a prefeitura pretendia fecha-la para todos os veículos.

Para isso foi chamada a equipe de Jan Gehl que através de conversas e reuniões com a população local, com os conselheiros sobre seus anseios e como eles usavam e entendiam a rua; com associações de comerciantes sobre seus medos de remover veículos; e com os vários estabelecimentos cul-



FIG.20 RUA COMPARTILHADA, BRIGHTHON

turais da região, percebeu-se que o novo plano precisava incorporar a necessidade de todos os diferentes usuários.

O grupo concluiu que era necessário delinear um espaço público focado no usuário e promover um novo arranjo que respondesse diretamente aos anseios das pessoas que utilizavam a rua. Para isso criou-se um Espaço dominado por pedestres, onde todos os veículos eram permitidos, incentivando as atividades de ciclismo, criando espaços de permanência, gerando um compartilhamento de atividades.

A premissa de Gehl é um como as pessoas usam os espaços. Seu primeiro passo é entender o contexto local como base para encontrar soluções. Em Brighton, o início se deu



FIG.21 PESSOAS NA RUA, BRIGHTHON

pesquisando e adquirindo uma compreensão detalhada da rua, diagnosticando suas características físicas, morfológicas, mobilidade etc, e também conversando com as pessoas. Para facilitar o dialogo entre o poder público e a população onde normalmente se faz por audiências públicas por muitas vezes hostis, a equipe propôs workshops e reuniões com intuito de facilitar o dialogo. Essa conversa com questionamentos sobre identidade local, reconhecimento, anseios foi fundamental para o trabalho na New Road e ajuda a criar uma rua mais acessível, descontraída e atraente.

O projeto da Brighton New Road, além de transformar a área, que agora está contribuindo para a economia da cidade também ganhou admiradores pelo mundo. Ganhou o Landscape

Institute Award, o prêmio especial Civic Trust e o National Transport Award por Urban Design, o desenho da New Road foi selecionado como uma das melhores práticas do Urban Design Compendium de 2013 da English Partnership - um catálogo de fatores que tornam os bairros convidativos e lugares ativos onde as pessoas se sentem bem-vindas e seguras.



FIG.22 RUA SENDO COMPARTILHADA, BRIGHON.



FIG.23 ATRAÇÕES NA RUA COMPARTILHADA, BRIGHTON.

Se a vida, como disse Vinícius de Moraes, é a arte do encontro, a cidade é o cenário desse encontro encontro das pessoas, espaço das trocas que alimentam a centelha criativa do gênio humano.

Jaime Lerner

o e s t u d o

capítulo

4

CAPÍTULO 4

Este capítulo refere-se ao diagnóstico do bairro Lagoa da Conceição através da construção de mapas e análise dos aspectos estudados.

Atraves desse levantamento será identificado as principais necessidades para que sejam feitas as propostas para o partido geral e projeto final.



FIG.24 IMAGEM AÉREA LAGOA DA CONCEIÇÃO

4.1 AMBIENTAL

No caminho das praias do leste, encontra-se a maior lagoa da Ilha. A Lagoa da Conceição, serve como parque recreativo no verão, é um dos cartões postais e ainda é utilizada como meio de transporte e extração de recursos naturais.

De acordo com Silva (2002), a bacia hidrográfica da Lagoa da Conceição abrange uma área total de 116,78 km , sendo 96,21 km de área territorial, estando disposta no sentido Norte e Sul, com largura variando 200 até 2500 m e seu espelho d’água cobre uma superfície de 19,2Km .

Ela representa um patrimônio nacional ecológico costeiro, rodeada por cinco Unidades de Conservação: Parque do Rio Vermelho, Maciço da Costeira, Parque das Dunas, Galheta, e Área de Preservação Cultural da Costa, como foi identificada pelo Sistema Nacional de Unidades de Conservação (Barbosa, 2003). Formada pela ação do vento e das variações das marés, a Lagoa tem perfil batimétrico assimétrico, com profundidade média de 1,74m e máxima de 8,7m. As áreas mais rasas são representadas por bancos de sedimentação arenosa, e nos setores de profundidade média são observadas misturas de areia e lama (Gré e Horn Filho, 1999).

A Lagoa mantém uma ligação com o mar através do Canal da Barra, que desde 1982 fica permanentemente aberto, influenciando diretamente na salinidade da água. O ambiente aquático não é homogêneo, podendo variar de água doce (foz de rios) à salgada (entrada do canal) (Barbosa, 2003).

O fluxo de barcos na região próxima a marina central (área do projeto) apresenta elevada concentração de poluentes, juntamente com altos índices de coliformes fecais e metais-traço encontrados em estudos revelado por Pereira (2003) impedem a balneabilidade na área.

A intensa urbanização sem planejamento no espaço limitado de uma ilha certamente trouxe consequências aos ecossistemas e a qualidade de vida dos moradores da região. Segundo Barbosa (2003), as belezas que atraem pessoas à Lagoa

são destruídas pela ocupação desordenada que acelera sua descaracterização ambiental. Em decorrência do crescente aumento de moradores e visitantes no seu entorno, a Lagoa vem sofrendo as consequências da poluição por efluentes domésticos, que afeta não somente a biota e balneabilidade de suas água como diz Barbosa, mas também causa problemas na mobilidade, segurança e economia do Bairro.

4.1.2 CLIMA

Com características climáticas referentes à região costeira sulina do Brasil com predomínio do clima mesotérmico e grande umidade de zona intermediária subtropical, segundo a classificação de Köppn. A região caracteriza-se como tendo um clima agradável devido à maritimidade, controlada pelas Massas Polar Marítima e Massa Tropical Marítima, com amplitudes térmicas medianas ao longo do ano devido à circulação de brisas terrestres e marítimas decorrentes da proximidade com o mar (Nimer, 1979).

Apresenta chuvas bem distribuídas ao longo do ano sem uma estação seca bem definida, a passagem das frentes frias polares ocasiona bruscas mudanças de tempo atmosférico em qualquer estação. Em função da maritimidade, a umidade relativa do ar é em média de 80%. Em dados do Centro Integrado de Meteorologia e Recursos Hídricos de Santa Catarina CLIMERH, nos últimos 70 anos tem-se a predominância dos ventos Norte (36.92%); seguido pelos ventos de Sudeste (16.92%); Sul (15.77%); Nordeste (10.05%); Noroeste (2.85%) e Sudoeste (1.14%).



FIG.25 MAPA AMBIENTAL LAGOA DA CONCEIÇÃO

LAGOA DE DENTRO

ESC 1:7000

4.2 OCUPAÇÃO

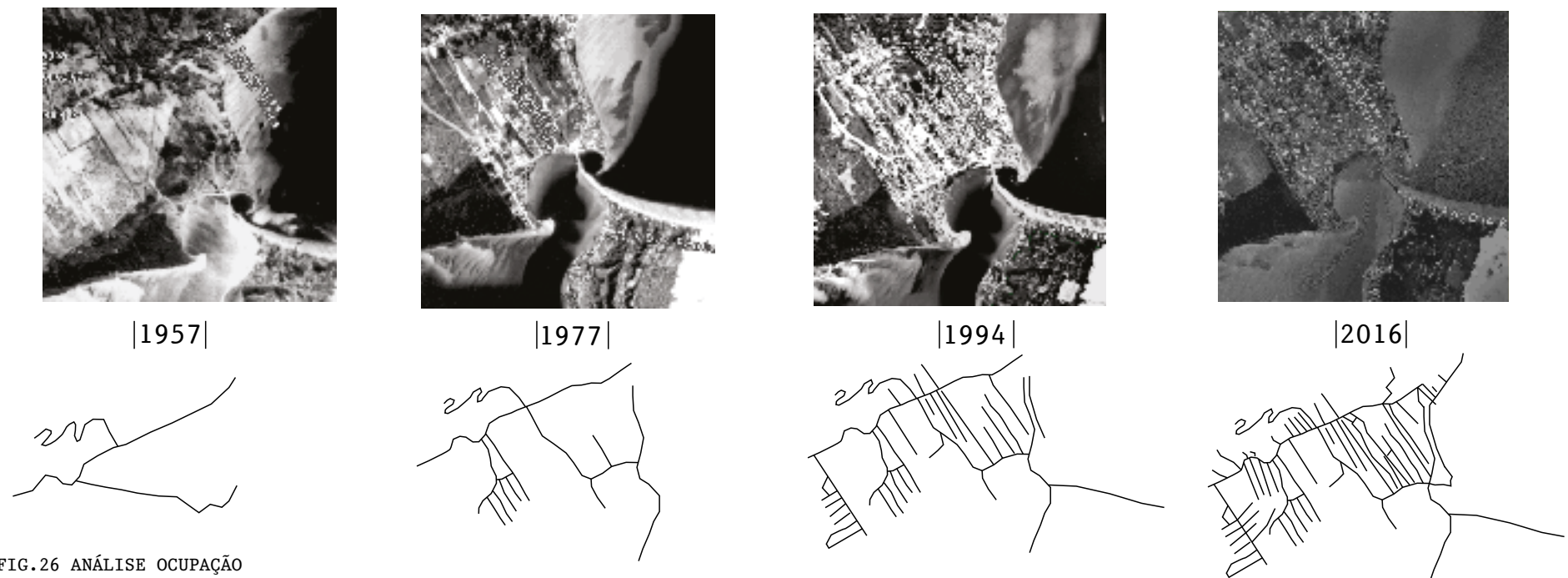


FIG.26 ANÁLISE OCUPAÇÃO

O primeiro núcleo de ocupação da freguesia de Nossa da Conceição foi uma das três primeiras fundadas na Ilha de SC, ainda no século 18 e se desenvolveu inicialmente afastado da orla. A ocupação da avançou principalmente na base do Morro da Lagoa e no entorno da Igreja Nossa Senhora da Conceição. Desse núcleo partiam vias que faziam a conexão entre as atuais áreas do Canto dos Araçás e Canto da Lagoa. Ao longo desse caminho, a ocupação eram esparsas e lindavam chácaras que segundo Sartor e Santos (2005), cultivavam mandioca, milho, cana, feijão e amendoim Na década de 40 esses caminhos da freguesia eram os estruturadores da vila e o acesso para a cidade era feito por um caminho não pavimentado, que cruzava o morro (VAZ, 2008). Em 1957, a região mostrava presente seu aspecto rural e a ocupação era muito esparsa e se formava ao longo da encosta, como mostra a imagem (figura 26).

Conforme Souza (2003), na década de 60 inicia o processo de adensamento da região, em função da sua proximidade com as áreas de expansão da cidade Trindade e Agrônômica e também pelas melhorias de infraestrutura urbana como o desenvolvimento do sistema viário e de iluminação.

Na década de 70 as principais vias estruturais do bairro

foram construídas, contudo o acesso à lagoa ainda era um caminho de terra pelo Morro do Padre Doutor. Nesse mesmo período, o sistema viário se consolida, permitindo a conexão com as praias e outros bairros, e estruturando as vias para a ocupação do Centrinho (VAZ, 2008). A estrutura fundiária de glebas estreitas e compridas foram os elementos estruturados do traçado dos arruamentos e do processo de loteamento que aconteceriam nos anos seguintes.

A partir da década de 80 são inseridos na paisagem os condomínios residências, principalmente no Canto da Lagoa (SOUZA, 2003). A ramificação da malha viária e a expansão da mancha urbana ficam visíveis e a ocupação da orla do centrinho é adensada. Já em meados do ano 2000, até a configuração atual, a expansão da mancha urbana fica notória, assim como o adensamento da ocupação. Com a urbanização desenfreada iniciada a partir da década de 80 e com a crescente intensidade de turistas, assim como a população da cidade, que de 187.871 habitantes em 1980, passou para 369.102 em 2002 (Prefeitura Municipal de Florianópolis, 2007), a Lagoa da Conceição se mostra frágil e necessitando de um planejamento específico para controlar e ordenar esse crescimento.(VAZ, 2008).



FIG.27 IMAGEM ANTIGA DA LAGOA DA CONCEIÇÃO

Em 1746 começam a chegar os primeiros imigrantes açorianos à Ilha de Santa Catarina. Alguns se estabelecem junto ao assentamento de Nossa Senhora da Conceição, oficializando a Freguesia de Nossa Senhora da Conceição da Lagoa em 19 de junho de 1750.



FIG.28 INSTALAÇÃO DE POSTES DE ENERGIA NA PONTE

Na déc. de 60, pescadores, passaram seus produtos da pesca diária em pequenos restaurantes, normalmente em suas próprias casas, ocupando a margem da Lagoa, porem voltados de costas para a orla.

A década de 70 foi o período que marcou a criação de novas ruas e introduziu o automóvel na paisagem. Foi realizada a pavimentação da estrada pelo morro ligando a localidade aos outros bairros da ilha, e o acesso às praias, fazendo o bairro ser frequentemente visitado para lazer e gastronomia.

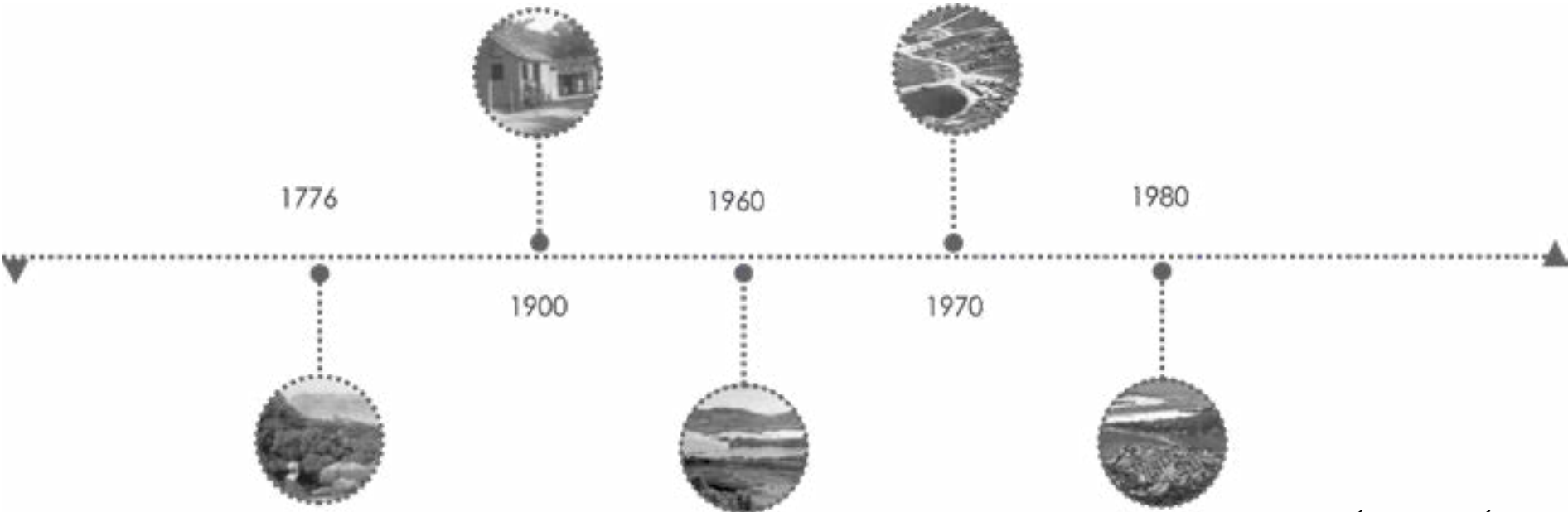


FIG.29 ANÁLISE CRONOLÓGICA

Em 1900, a população era de 3450 habitantes, fomada por pescadores e agricultores, fabricavam aguardente, açúcar, melado, e exportava para a capital alho, cebola, amendoim e gengibre.

A partir do anos 80, a bairro passa a ser opção de moradia, causando uma alta valorização imobiliária e ocupações irregulares, ocupando a orla, causando problemas ambientais por falta de saneamento.



FIG.30 VISTA DO MORRO DA LAGOA 1970

4.3 PÚBLICO X PRIVADO



FIG.31 MAPA PÚBLICO PRIVADO

Em resultado do desmembramento dos antigos lotes agrários - herança do período colonial na região, o traçado irregular é observado com clareza com a malha urbana não apresenta padronizações de quadras e distribuição hierárquica da via.

Nesta análise é iminente a observação da falta de espaços públicos ao longo do bairro, sendo as poucas áreas públicas existentes não possuírem adequada estrutura. Atualmente o espaço público de maior relevância é a Praça Bento Silvério, que mesmo tendo passado por uma qualificação recente não atende aos anseios e necessidades reais

da população.

ESC 1:5000

- LEGENDA**
- PÚBLICO
 - PRIVADO



4.4 HUMANO

- | | | | | | |
|---|--|----|--------------------------------------|----|--|
| 1 | VOO LIVRE NA LAGOA | 6 | FOOD TRACK COM PISTA DE SKYTE | 11 | ACADÊMIA AO AR LIVRE |
| 2 | RUA BOÊMIA (DESTINO DE BARES E RESTAURANTES) | 7 | APRESENTAÇÕES CULTURAIS NAS CALÇADAS | 12 | TERMINAL DE BARCOS PARA A COSTA DA LAGOA |
| 3 | LAZER E DESCANSO NA ORLA | 8 | RODA DE CAPOEIRA | 13 | PONTO DE ENCONTRO DE PESCARIA |
| 4 | ESPORTES NÁUTICOS | 9 | FEIRA ORGÂNICA AOS SÁBADOS | 14 | AULAS E ALUGUEIS DE STAND UP |
| 5 | GRUPO DE REMO E CANOA HAVAIANA | 10 | FEIRA DE ARTESANATOS AOS DOMINGOS | 15 | ATIVIDADES FÍSICAS NA ORLA |

FIG.32 MAPA HUMANO



FIG.33 ENSAIO DA BATERIA ESCOLA SAMBA NO CENTRINHO DA LAGOA

4.5 ESPAÇOS LIVRES PÚBLICOS DE LAZER

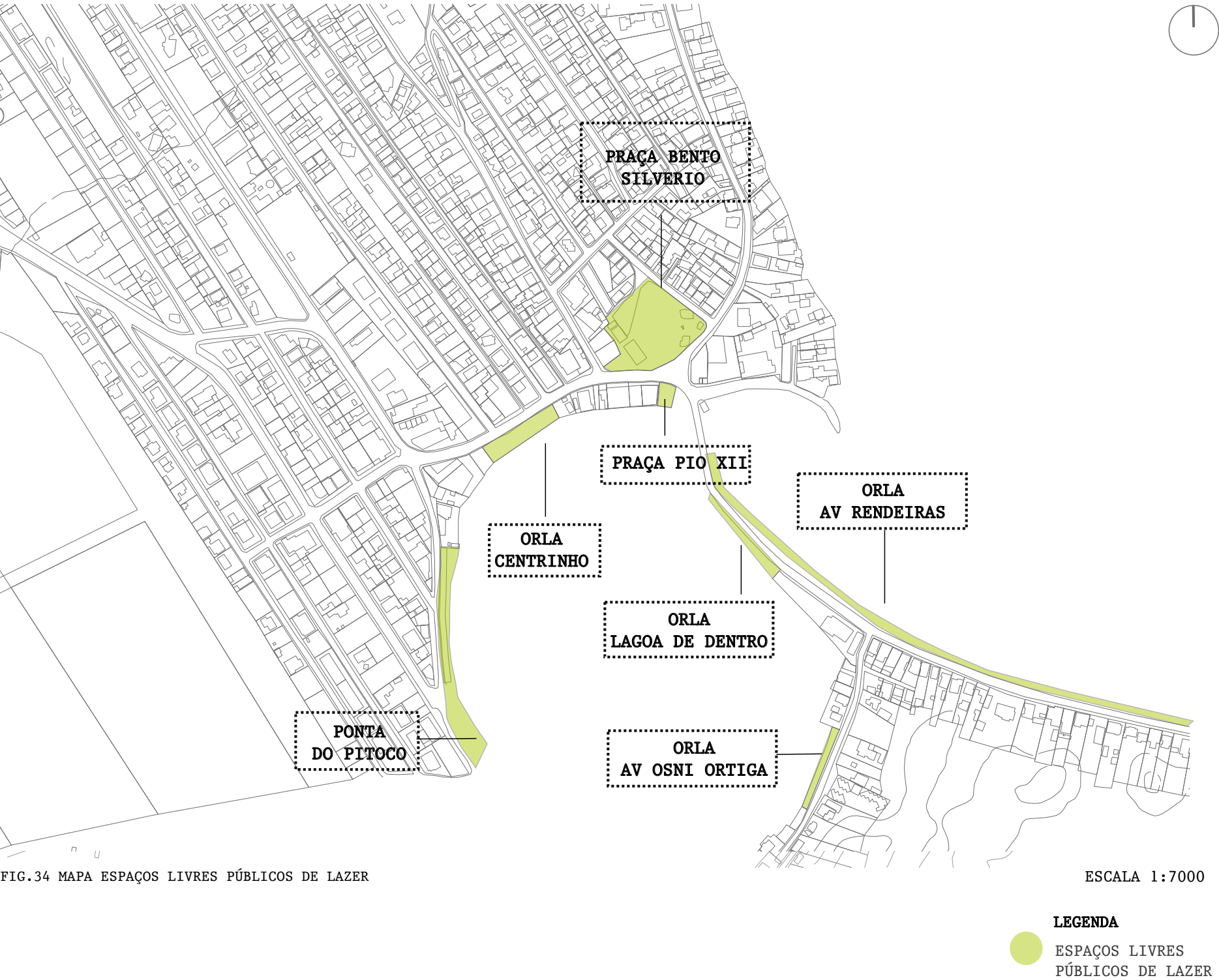


FIG.34 MAPA ESPAÇOS LIVRES PÚBLICOS DE LAZER

O critério para a criação desse mapa foi apontar os espaços que a população utiliza como área de lazer. As orlas apontadas no mapa são espaços de lazer a borda d’água, onde houve apropriação das pessoas para atividades de contemplação e esportes aquáticos, não sendo oferecido espaços de permanências e mobiliário urbano adequado.

A PONTA DO PITOCO

Esse ambiente oferece uma faixa de área verde, arborizada com espécies frutíferas plantadas aleatoriamente em que a população se apropria do espaço utilizando o gramado para descanso, passeio com animais domésticos, encontros para contemplar a natureza e atividade de lazer na Orla. A área possui uma rampa de acesso a embarcações a lagoa. Observa-se a falta de segurança, acessibilidade, inexistência de passeio público além do mobiliário urbano ser escasso e inadequado.



FIG.35 PONTA DO PITOCO

ORLA CENTRAL

Em meio as edificações irregulares da Rua Henrique Veras do Nascimento, localiza-se uma estreita faixa de acesso a orla com uma grande circulação de pedestres, ocorrendo constantes apresentações de músicos, malabaristas e artistas locais e onde ocorre exposição de artesanatos. Esse espaço em meio as edificações percebe-se uma zona de importante contemplação a Lagoa, porém com mobiliário urbano e iluminação escassas.



FIG.36 ESPAÇO LIVRE ORLA CENTRAL

PRAÇA PIO XII

Localizada próximo a ponte de acesso a Av. das Rendeiras essa praça não apresenta um desenho formal, sendo constituída por árvores e canteiros com mobiliário urbano mal distribuídos. A comunidade não faz uso adequado do espaço devido a falta de conexão com o entorno e ao descaso do poder público, proporcionado pela falta de iluminação pública adequada e segurança, deixando a área atualmente ser tomada por moradores de rua e por usuários de drogas.



FIG.37 PRAÇA PIO XI



FIG.38 ATIVIDADE CULTURAL NA PRAÇA

PRAÇA JORNALISTA BENTO SILVÉRIO DA SILVA

A praça localiza-se na esquina da Rua Henrique Veras do Nascimento com a Rua Rita Lourenço da Silveira sendo o maior ponto de encontro do Centrinho da Lagoa. Concentra atividades de lazer, cultura, comércio e recreação. A praça abriga o Centro Cultural Bento Silverio conhecido como Casarão da Lagoa, implantado em 1988, ocupa um imóvel construído em 1912 e conta com uma biblioteca e algumas salas onde são realizadas atividades culturais como cursos e oficinas de artesanato.

Os usuários utilizam desse espaço público para inúmeras atividades diversificadas onde crianças, adolescentes, adultos e idosos compartilham do espaço. Atividades tra-

dicionais como a feira de alimentos orgânicos aos sábados e de artesanato aos domingos dividem espaço com apresentações culturais de múltiplos temas e o popular ensaio da bateria da escola de samba do Bairro (União da Ilha da Magia).

Atualmente a Praça passou por uma requalificação onde foi retirado o parquinho infantil e posto no lugar um espaço para futebol e academia ao ar livre para idosos. Nessa reforma foi feita a pavimentação total da praça e trocado o mobiliário urbano que continua distribuído de forma dispersa e em pequenas quantidades.

4.6 CHEIOS E VAZIOS



FIG.39 MAPA CHEIOS E VAZIOS

Ao cruzar as informações do mapa Público Privado com o de Cheios e Vazios, observa-se a densa ocupação nas margens da Lagoa, e a falta de planejamento no parcelamento do solo do bairro: pois apesar da orla ser área de marinha está tomada de lotes particulares, em situação irregular, carecendo de lotes de domínio público que corresponderiam as áreas verdes de lazer. Percebe-se que a maior área livre do mapa é onde corresponde a Praça Bento Silvério, recentemente requalificada,

sendo que o projeto se ateu a pavimentação, não atendendo as demandas e anseios da comunidade. Outro fator importante da análise é a grande quantidade de pequenos grãos, principalmente na parte mais interna e antiga do bairro, destacando seu caráter residencial, observando-se também a irregularidade da ocupação, havendo lotes com aproveitamento total e outros com mínimo aproveitamento do solo.

4.7 EQUIPAMENTOS URBANOS

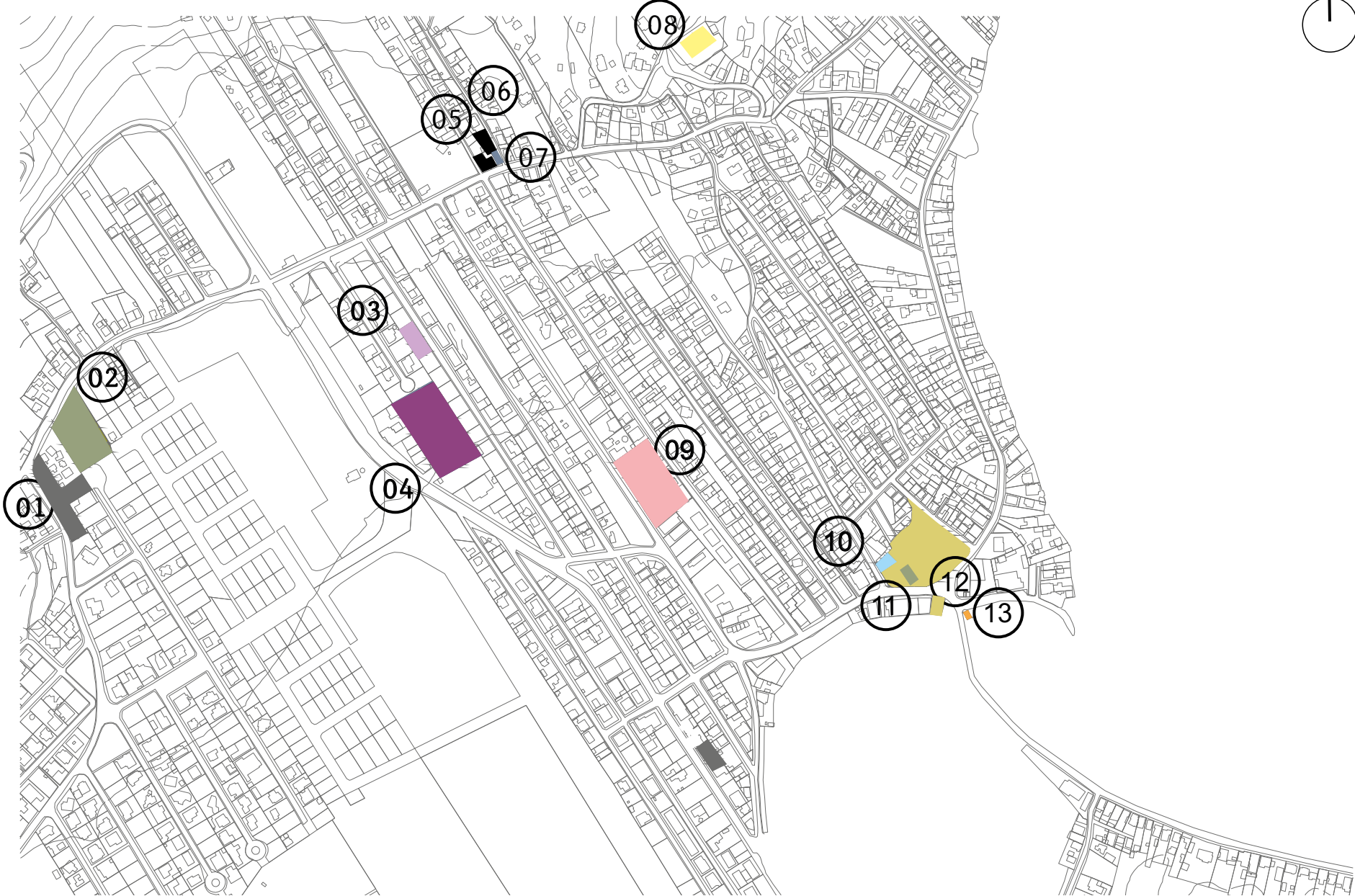


FIG.40 MAPAS EQUIPAMENTOS URBANOS

01. COLÉGIO DA LAGOA

02. CENTRO COMUNITÁRIO

03. DELEGACIA DE POLÍCIA

04. TERMINAL ÔNIBUS (TILAG)

05. ESCOLA ESTADUAL HENRIQUE VERAS

06. NEI ORISVALDINA SILVA

07. POSTO DE SAÚDE

08. IGREJA NOSSA DA CONCEIÇÃO

09. CEMITÉRIO

10. AGÊNCIA DE CORREIOS

11. BIBLIOTECA PUBLICA

12. PRAÇA PÚBLICA

13. TERMINAL TRANSPORTE MARITMO

Analisando o mapa é evidente a falta de equipamentos públicos necessários para atender a comunidade, fazendo a população se deslocar a outros bairros da cidade em busca de serviços como saúde e educação.

Como demonstra os demais estudos, existe uma grande carência de caráter público na Lagoa e a grande parte dos equipamentos disponíveis estão degradados por falta de manutenção ou estão sendo subutilizados.

- LEGENDA
- IGREJA

TRANSPORTE PÚBLICO

EDUCACIONAL PÚBLICO

EDUCACIONAL PRIVADO

LAZER E CULTURA

SEGURANÇA PÚBLICA

SAÚDE PÚBLICA

CEMITÉRIO

CORREIOS

4.8 USO DO SOLO



4. 5 ESPAÇOS LIVRES PÚBLICOS DE LAZER



FIG.41 MAPAS USO DO SOLO

A Lagoa da Conceição tornou-se um bairro com caráter de centralidade, oferecendo a população a possibilidade de morar, trabalhar e ter lazer.

A predominância de uso do solo refere-se a edificações de caráter residencial, concentrando o uso comercial no perímetro central e ao longo da via principal.

Nota-se que o comercio mescla características vicinal,

com atividade de pequeno porte, sendo utilização imediata e cotidiana como farmácias, pequenos mercados, padarias etc com serviços para turistas e vida boemia como bares e restaurantes.

Como é evidenciado no mapa, existem poucas áreas de lazer públicas, mesmo com leis que protegem as bordas d’agua, a orla da Lagoa encontra- se privatizada com os acessos bloqueados devido aos muros das residências.

4.9 GABARITO



FIG.42 MAPA GABARITO

As edificações existentes não ultrapassam altura superior a 4 pavimentos. Fator que se dá a o antigo Plano Diretor (1997) que permitia gabarito de até 4 pavimentos. Com um movimento da comunidade, no ano 2000 foi aprovada uma lei que proibia edificações com mais de 2 pavimentos no Bairro, que hoje continua em vigor com o Plano Diretor vigente (2014).

Nota-se que a grande maioria das construções não ultrapassam 2 pavimentos, tanto na Orla como no interior das

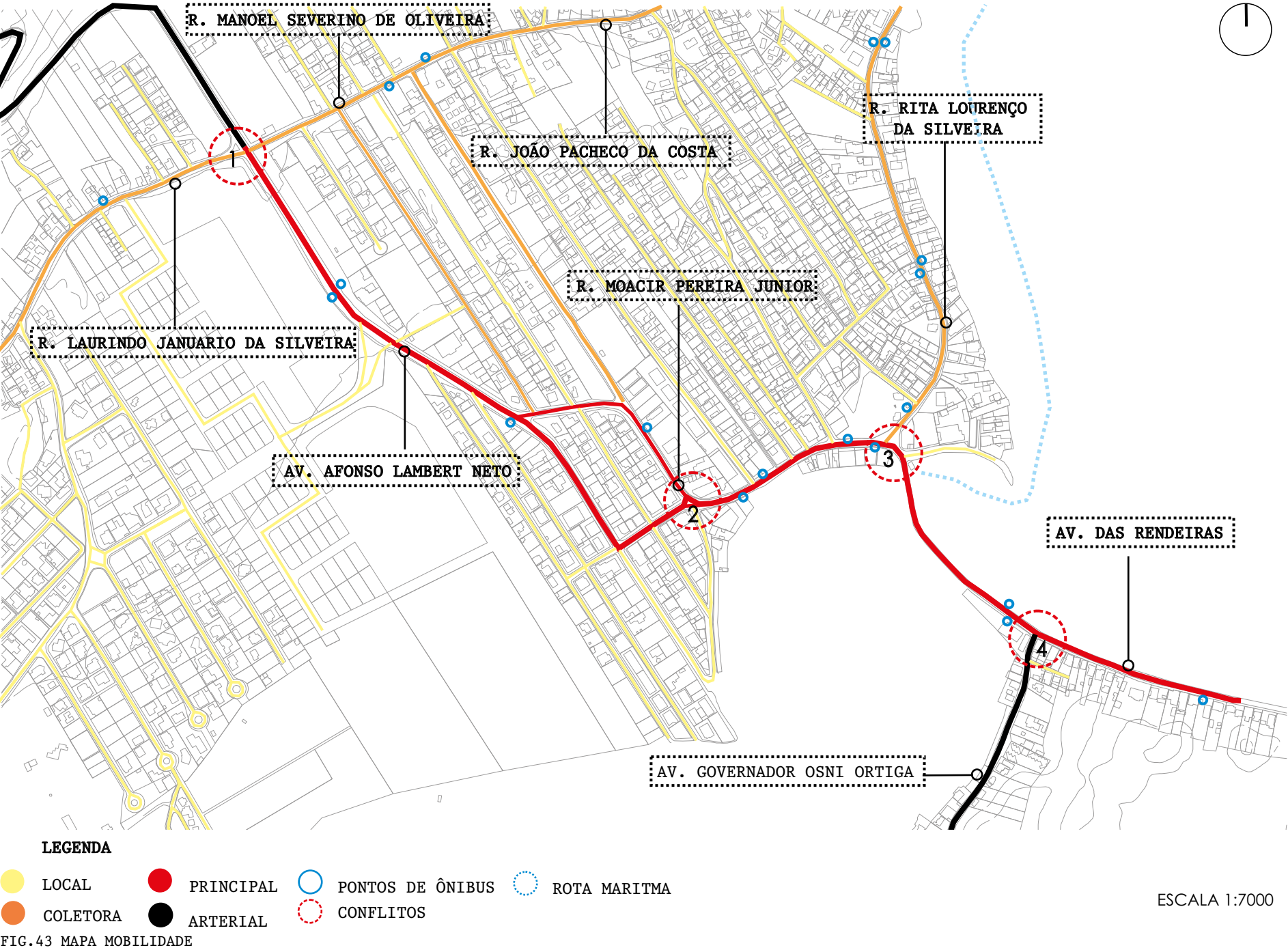
quadras, sendo exceção poucos prédios residenciais e o shopping da Lagoa que possui 4 pavimentos.

A medida do planejamento que garante construções de até 2 pavimentos, tem o intuito de não aumentar o adensamento e a verticalização do bairro, que não possui infraestrutura para suprir a demanda e também em preservar a paisagem natural.

A cidade sustentável é geralmente fortalecida se grande parte de seu sistema de transporte puder se dar por meio da mobilidade verde , ou seja, deslocar-se a pé, de bicicleta ou por transporte público. Esses meios proporcionam acentuados benefícios à economia e ao meio ambiente, reduzem o consumo de recursos, limitam as emissões e diminuem o nível de ruídos.

Jan Gehl

4.10 MOBILIDADE



A partir do mapa percebe-se que para acessar o Bairro existem três formas: o Morro das Sete Voltas, sendo a principal conexão com o centro, acesso ao Sul da Ilhas pela Rodovia Vereador Osni Ortiga e o acesso a Barra da Lagoa que faz a conexão com as praias do Leste e Norte da ilha.

O traçado do bairro conhecido como espinha de peixe foi herança da colonização Açoriana. Caracterizado por longas vias ligadas a uma única via principal sendo poucas co-

nexões diretas entre elas. A falta de conexão entre vias da Lagoa dificulta os deslocamentos de pedestres entre elas, fazendo todos os deslocamentos canalizarem para a via principal causando a saturação do sistema viário pela via principal, gerando alta quantidade de fluxo nos horários de pico e em finais de semana e alta temporada. Outro problema gerado nesse tipo de traçado urbano é a grande concentração do uso comercial nestas vias, fazendo com que o comércio que atende o bairro pouco distribuído.



FIG.44 CONFLITO DESCIDA MORRO



FIG.45 FILA NO MORRO



FIG.46 CONFLITO PRAÇA E PONTE



FIG.47 FILAS PONTE



FIG.48 CONFLITO CENTRINHO



FIG.49 FILA NO CENTRINHO



FIG.50 CONFLITO ACESSO OSNI ORTIGA



FIG.51 TRÂNSITO NO CRUZAMENTO



FIG.52 TRÂNSITO CAÓTICO PARA LAGOA E PRAIAS

A acesso com maior fluxo se dá pelo Morro das Sete Voltas, que conecta a Lagoa a Universidade Federal de Santa Catarina e o centro da cidade. Com apenas uma via para cada sentido da rua resulta em um congestionamento diários nos períodos de maior fluxo.

O transporte Coletivo ocorre por meio de ônibus partindo do terminal da Lagoa (TILAG) responsável pela distribuição e organização de todas as rotas que dão acesso ao bairro

e de transporte marítimo que atende o centro do Bairro à Costa da Lagoa com linhas circulares diárias, estando seu terminal marítimo degradado e sua rota defasada.

Não existe traçado de ciclovia que permeia o bairro, tendo um trecho na Rua Vereador Osni Ortiga como opção de passeio e lazer, porém é interrompida pelas residências irregulares que tomam a orla próximo ao cruzamento entre a Osni Ortiga e a Av. das Rendeiras.



FIG.53 MAPA LEITURA URBANA - VISÃO SERIADA

4.11 VISÃO SERIADA

Como fator chave para o entendimento do espaço urbanizado utilizando a visão serial sugerida por Gordon Cullen, foi realizado um percurso ao longo do eixo de análise onde foi registrado por meio de fotografias com o intuito de elaborar uma linguagem síntese dos vários elementos socioculturais e espaciais do ambiente para compreender as sensações e os sentimentos e percepções em relação a paisagem.

A conclusão dessa análise demonstra a negligência com o espaço público e com a comunidade, onde a omissão dos órgãos no cumprimento as leis que deveriam proteger a Lagoa garantindo o uso público em toda a sua borda hoje está privatizada praticamente por inteira. Outro aspecto importante

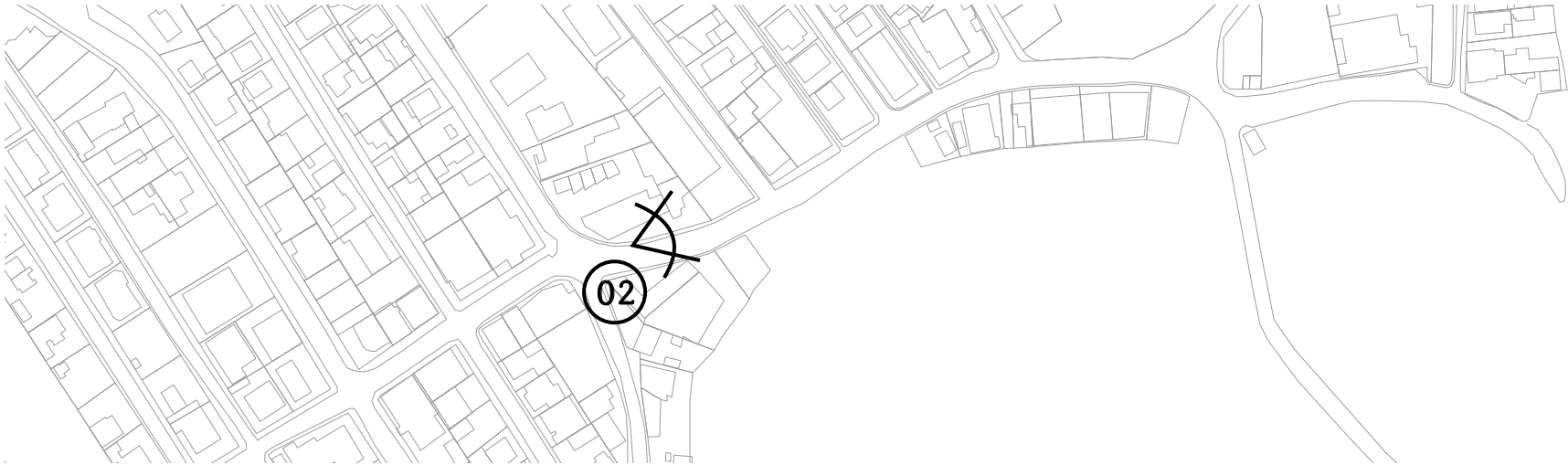
dessa análise mostra o descaso com o pedestre e ciclista, através de um passeio público muitas vezes interrompido por muros de edificações particulares e a total falta de ciclovias, gerando um caos na mobilidade atualmente incentivada a ser exclusiva de automóveis particulares.



4.11.1 VISÃO SERIADA - SÉRIE 1



FIG.54 VISÃO SERIADA PONTA DO PITOCO



4.11.2 VISÃO SERIADA - SÉRIE 2



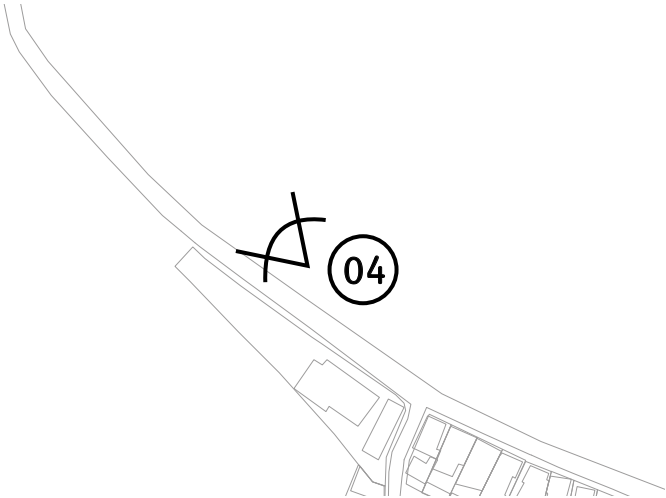
FIG.55 VISÃO SERIADA ORLA CENTRA



4.11.3 VISÃO SERIADA - SÉRIE 3



FIG.56 VISÃO SERIADA RUA IVO D'AQUINO



4.11.4 VISÃO SERIADA - SÉRIE 4



FIG.57 VISÃO SERIADA PONTE

Do ponto de vista dos indivíduos, a desejável conexão emocional entre o lugar e seus residentes sugere que o planejamento de uma cidade inteligente precisa envolver seus moradores no processo de construção da visão de futuro. A construção de uma cidade ou região inteligente é um processo de longo prazo e varia de acordo com a regionalidade. O que tem valor e é culturalmente importante para uma região pode não ser para outra e isto deve ser levado em consideração quando feito o planejamento de cada cidade.

Ágoralab

4.12 LEGISLAÇÃO



- LEGENDA**

 - APP ÁREA DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE
 - AVL ÁREAS VERDES DE LAZER
 - ACI ÁREA COMUNITÁRIA/INSTITUCIONAL
 - ARP ÁREA RESIDENCIAL PREDOMINANTE
- AMC ÁREA MISTA CENTRAL
 - ARM ÁREA RESIDENCIAL MISTA
 - ATR ÁREA TURIÍTTICA RESIDENCIAL
 - PROJETO DE INTERSECÇÃO



FIG.58 PLANO DIRETOR 2014 E MOBILIDADE

- LEGENDA**
- ARTERIAIS
 - COLETORAS
 - SUBCOLETORAS

O Plano diretor dos Balneários de 1985, tratava a área sobre o zoneamento e ocupação do solo como Áreas Especial de Interesse Turístico. Atualmente Florianópolis é regido pelo seu quarto Plano Diretor, vigente desde 2014, através da Lei Complementar nº 482/2014. Nesse novo olhar, o plano propõe a ordenação da cidade como um todo, não mais com desmembramentos da cidade.

Sobre o Fortalecimento do Uso do Marna seção IV do capítulo II no Plano vigente garante:

Art. 18. A Política de Recuperação das Baías e Fortalecimento do Uso do Mar, consiste na valorização do uso das baías com fins ambientais, de produção pesqueira, aquícola, desportiva náutica e balneária, e de transporte marítimo entre a Ilha de Santa Catarina e o Continente.

Já o Plano de 1985 tratava a área de marinha segundo o artigo 89, onde:

O poder público garantirá o livre acesso e circulação de pedestres pela orla marítima, lacustre e fluvial, por via terrestre, no interesse geral da pesca, da navegação, do lazer e do turismo.

§ 1º - Quando autorizada a construção de diques de defesa contra invasão das águas do mar, atracadouros, marinas e terminais pesqueiros, deverá ser reservado local para a passagem de pedestres.

Ainda sobre áreas de marinha, o artigo 124 garantia que:

Os terrenos de marinha que estiverem no uso comum do povo constituem logradouros públicos municipais.

§ 1º - Os acrescidos de terrenos de marinha, formados por acessão natural ou artificial, serão destinados a implantação de áreas verdes de uso público.

§ 2º - Os terrenos de marinha que se encontrarem vagos ou ocupados irregularmente, serão requeridos pelo Município à União Federal sob o regime da cessão gratuita (art. 1º do Decreto-Lei nº 178 de 16 de fevereiro de 1967).

De acordo com Fabio Bispo 2015, estima-se que existam ao menos mil imóveis em áreas consideradas de preservação permanente na Lagoa. Uma ação pública, movida em 2003 pelo Ministério Público Federal determina a proibição de construções nas margens da Lagoa da Conceição, com fim de

preservar o meio ambiente e o recurso hídrico, a medida ba-sea-se no cumprimento do Código Florestal (LEI 4.771/65), na Política Nacional dos Recursos Hídricos (LEI 9.433/97), e na Resolução do Conama 303/2002, do Código das Águas (Decreto 24.643/1934) e no Plano Diretor do Balneários. Como ressalta Fabio, mesmo após a determinação da justiça em 2005 que protegia a área de marinha em uma faixa de 33m foram erguidos 62 imóveis ilegalmente no entorno da Lagoa. Apesar da ação aberta em 2003 ter sido concluída em 2010, nenhum levantamento sobre a área ocupada na faixa dos 30 metros, autuação ou fiscalização foi feita, permitindo que construções clandestinas continuassem a ser erguidas até 2014, quando o Ministério Público Federal voltou a se manifestar cobrando a decisão judicial.

Sobre Políticas de mobilidade o Plano atual prevê:

Art. 21. Visando a mudança dos paradigmas atuais, a estratégia de mobilidade e acessibilidade complementada pela política de fortalecimento da multacentralidade, conterà a previsão da instalação de corredores de transporte de passageiros, de linhas circulares e intra-bairros para o transporte coletivo, bem como a diversificação dos modais de conexão entre as diversas localidades do Município e entre a Ilha e o Continente e também com a região metropolitana.

Art. 22. Para alcançar os resultados desta estratégia, o Município implementará as seguintes políticas: I - de transporte hidroviário; II - de desenvolvimento do transporte de massa; III - de reestruturação da malha viária, incluindo as ações de melhoria de fluxos; e IV - de incremento da mobilidade com base na autopropulsão de pedestres e ciclistas.

Sobre as Áreas Verdes de Lazer (AVL):

Art. 57. Áreas Verdes de Lazer (AVL) são os espaços urbanos ao ar livre de uso e domínio público que se destinam à prática de atividades de lazer e recreação, privilegiando quando seja possível a criação ou a preservação da cobertura vegetal.

Detalhe para a Praça Bento Silvério que passou por uma requalificação que fez a pavimentação total de sua área.

Sobre o Gabarito:

O Plano de 1985, permitia a construção de dois pavimentos para toda a extensão da Lagoa da Conceição, porém com muitas ressalvas que resultavam em edifícios de quatro pavimentos como determinava os artigos 47 e 50.

§ 2º - Não serão computados, para efeito único de determinação de gabaritos os sub-solos, os áticos ou andares de cobertura quando a área coberta não ultrapassar a 1/2 (um meio) da superfície do último pavimento da edificação, chaminés, casa de máquinas e demais instalações de serviço implantadas na cobertura, e os pavimentos em pilotis, quando abertos e livres no mínimo em 70% (setenta por cento) de sua área

§ 3º - A altura é medida a partir do nível do logradouro até o cimo das edificações, não se nos considerada nesse cálculo a altura as chaminés, casas de máquinas e demais instalações de serviço implantadas na cobertura.

Já em 2002, com uma mobilização popular, foi aprovado pela câmara uma lei complementar nº 099/2002 que alterava os limites de construções para número máximo de dois pavimentos, não sendo permitido a construção de áticos, pilotis, pavimento garagem e qualquer outro tipo de incentivo. Embora existiam leis que garantiam a proteção da Lagoa, o que se vê foi um total descumprimento e uma absoluta negligencia pelo poder público desde então.

o partido

capítulo

CAPÍTULO 5

Após a finalização dos capítulos anteriores, foi possível compreender as carências da área, as quais serão propostas soluções iniciais a partir das intenções projetuais que serão apresentadas em mapas esquemáticos e croquis.

Este capítulo foi subdividido em três etapas onde serão demonstrados o conceito CHIS, as problemáticas e diretrizes e as intenções projetuais.

5.1

Precisamos de novas escolhas
novos produtos que equilibrem as
necessidades de indivíduos e da
sociedade como um todo; novas
ideias que lidem com os desafios
globais de saúde, pobreza e edu-
cação; novas estratégias que re-
sultem em diferenças que importam
e, um senso de propósito que in-
clua todas as pessoas envolvidas
[] Precisamos de uma abordagem
à inovação que seja poderosa,
eficaz e amplamente acessível,
que possa ser integrada a to-
dos os aspectos dos negócios e
da sociedade e que indivíduos e
equipes possam utilizar para ge-
rar ideias inovadoras que sejam
implementadas e que, portanto,
façam a diferença.

Tim Brown

visão

- 1 . a t o o u e f e i t o d e v e r
- 2 . capacidade de avaliação e compreensão de situações
- 3 . d e s e j o i n t e n s o e p e r s i s t e n t e
- 4 . Percepção das possibilidades, significados etc. de cada coisa

chis

idades humanas | inteligentes | sustentáveis

5.1 O CHIS

Uma Cidade mais Humana, Inteligente e Sustentável (CHIS) pode ser definida como uma comunidade que promove sistematicamente o bem-estar completo de todos os seus residentes e, proativamente e sustentavelmente, é capaz de se transformar num lugar cada vez melhor para as pessoas morarem, trabalharem, estudarem e se divertirem.

LabCHIS (2018)

Segundo Costa (2018), o CHIS é um conceito recente que engloba a dimensão humana com a integração das tecnologias urbanas indo além de tratar as cidades como “Smarts Cities” e sim buscando unir a essência no ser humano, na sociedade e na sustentabilidade trazendo como enfoque a questão das pessoas para o planejamento das cidades.

Tendo em vista os inúmeros desafios urbanos sustentado em diversas regiões, o LABCHIS - Laboratório de Cidades Humanas, Inteligentes e Sustentáveis, do Departamento de Engenharia e Gestão do Conhecimento - EGC, da Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC, localizado na UFSC em Florianópolis apoia as cidades a se tornarem mais Humanas, Inteligentes e Sustentáveis - CHIS.

De acordo com o LabCHIS (2014), existe um resgate do olhar medieval para o planejamento das cidades, nesse aspecto, moradias lazer e trabalho estariam no mesmo lugar e com zoneamento misto, onde a participação popular, os desejos, interesses e necessidades do cidadão são relevantes para o planejamento e para as decisões sobre o espaço. Com esse olhar, de acordo com Costa (2018), existe também um pensar sobre o processo atual de desindustrialização mental, onde se fala sobre uma sociedade com horários mais flexíveis e com maior equilíbrio entre trabalho e lazer. Chegar ao mesmo tempo no trabalho e sair na mesma hora não cabe mais ao modelo de sociedade atual.

Para o LABCHIS (2014), a ótica sobre as cidades busca respostas às questões que emergem do processo de urbanização acelerado pelo qual nosso planeta vem passando (segurança pública e mobilidade urbana; degradação da biosfera; escassez energética e de alimentos; combate à pobreza; produção de respostas a desastres naturais; melhoria dos serviços providos por governos; etc.).

É importante pensarmos em cidade, ainda que sejam as cidades inteligentes, no sentido humano e sustentável. A inteligência necessária para desenvolver novas tecnologias depende de seres humanos vivendo de maneira sustentável. Por exemplo, a presença de câmeras e nuvens de dados com informações em tempo real não significa segurança, mas os dados extraídos podem ser estudados e utilizados para buscar soluções que tornem a cidade mais segura, e esse é o papel do homem. E para isso ele precisa ter acesso à educação, moradia, e boas condições de vida no geral.

Eduardo Costa (2018)

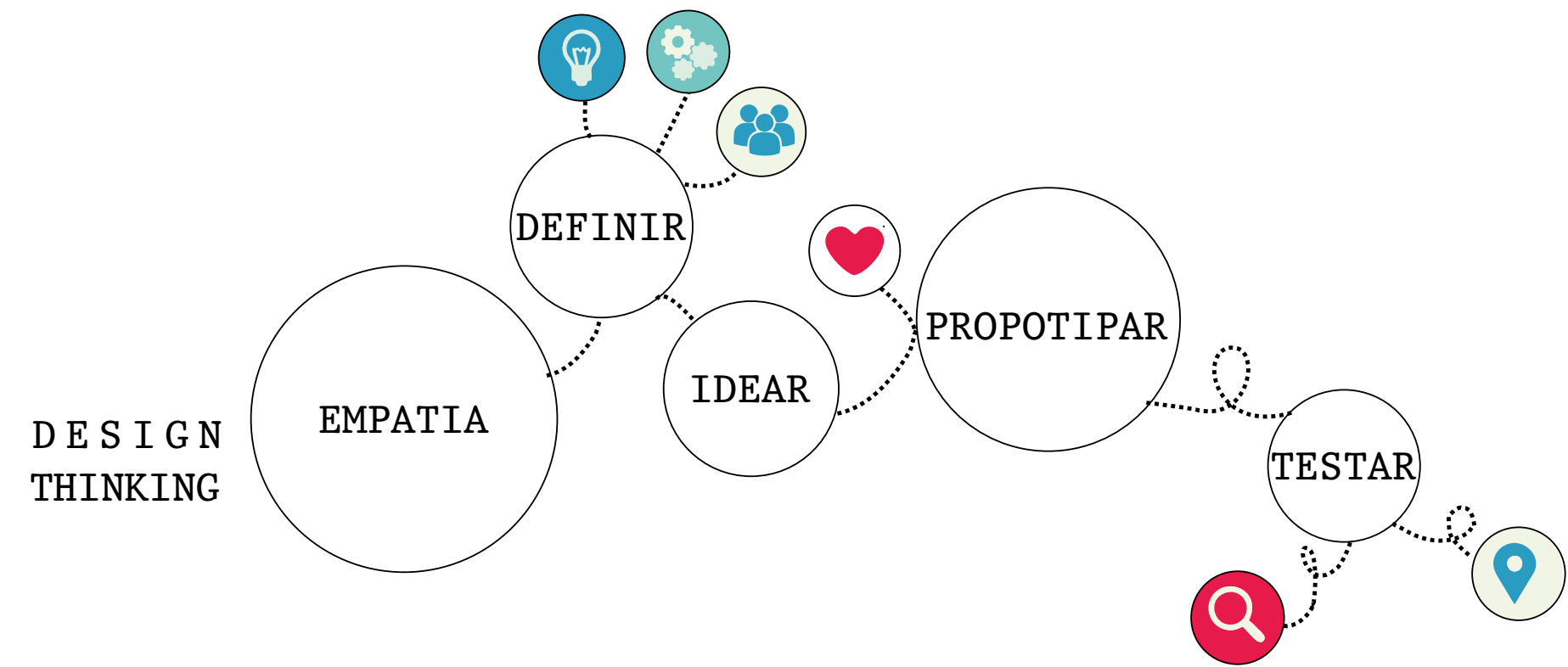


FIG.59 MAPA DESIGN THINKING

5.1.2 O CHIS NA LAGOA

A Partir do Relatório do Workshop Lagoa da Conceição 2014, realizado pelo LabCHIS (Laboratório Cidades mais Humanas, Inteligentes e Sustentáveis), Departamento de Pós Graduação em Engenharia e Gestão do Conhecimento da Universidade Federal de Santa Catarina, que no mês de julho de 2014, e com o apoio do Ágora Lab foi desenvolvida a disciplina Cidades do Conhecimento, na modalidade de workshop de imersão, utilizando como case a Lagoa da Conceição.

O grupo multidisciplinar, formado por membros da comunidade, (sociedade civil), instituições públicas (prefeitura e governo) e universidade (acadêmicos e professores),

por meio da metodologia conhecida como Desing Thinking analisou a problemática do bairro. A autora coletou as informações desse workshop e utilizou como base para o processo de criação do partido de projeto a ser exposto a seguir.

Visando tornar a Lagoa um local de bem viver, onde as pessoas, tanto moradores, turistas ou transeuntes sintam prazer em vivenciar o espaço tornando-a um lugar de experimentação.

a comunidade + a governança

e os conceitos



É importante tratar uma cidade inteligente como um conjunto de uma ou mais comunidades locais que podem ser definidas como bairros ou regiões de uma localidade.

Essa inteligência se manifesta quando a cidade promove o desenvolvimento econômico com justiça social e sustentabilidade ambiental; adota e desenvolve tecnologias apropriadas para sua realidade local e usa processos de governança que ajudam a construir uma comunidade alinhada com a cultura, os valores e o estilo de vida que seus residentes desejam manter ou abraçar.

LABCHIS (2014)

Uma **cidade é inteligente** quando os investimentos em seu capital humano, social e tradicional (transporte) e em modernas infraestruturas de comunicação (TICs) alimentam um crescimento econômico sustentável e uma elevada qualidade de vida, com um prudente gerenciamento dos recursos naturais, através de uma governança participativa. (Caragliu, 2009)

A **economia inteligente** é a interface entre criatividade, cultura, economia e tecnologia, expressa na capacidade de criar e fazer circular capital intelectual com o potencial de gerar renda, empregos e exportações, junto com a promoção da inclusão social, a diversidade cultural e o desenvolvimento humano. Isto é o que a economia criativa emergente está conseguindo fazer. (UNCTAD, 2008)

Governança Inteligente compreende uma governança interna e distribuída por toda a cidade, incluindo os serviços e interações que ligam e, quando necessário, integram o público, o privado e a sociedade para que a cidade possa funcionar com eficiência e eficácia como um organismo. (MANVILLE, 2014)

Mobilidade inteligente são sistemas de transporte e logística apoiados e integrados em TICs. Estes priorizam opções limpas e muitas vezes não motorizadas. Informações relevantes podem ser acessadas em tempo real pelo público, a fim de economizar tempo e melhorar a eficiência, economizar custos e reduzir as emissões de CO2, bem como para melhorar os serviços e fornecer feedback aos cidadãos. (MANVILLE ET AL, 2014)

Lugar Inteligente também é saudável e seguro viver, em uma cidade culturalmente vibrante, com diversos atrativos culturais e incorpora uma habitação de boa qualidade. Lugar inteligente também é dependente de altos níveis de coesão social e capital social. (MANVILLE ET AL, 2014)

Ambiente inteligente compreende energias renováveis, redes de energia com base nas TICs, medição, controle e monitoramento da poluição, renovação de edifícios e instalações, edifícios verdes, planejamento urbano verde, bem como eficiência do uso de recursos. (MANVILLE ET AL, 2014)

52

Para começar a correção de nossa posição a bordo da grande nave, o planeta Terra, antes de mais nada devemos reconhecer que a abundância dos recursos imediatamente consumíveis, inevitavelmente desejáveis ou absolutamente essenciais, até agora, foi suficiente para permitir que continuemos nossa jornada, apesar de nossa ignorância. Estes recursos, em ultima instancia esgotáveis e dilapidáveis, foram adequados até este momento crítico. Aparentemente, essa espécie de amortecedor dos erros de sobrevivência e crescimento da humanidade foi alimentado, até agora, da mesma forma que um pássaro dentro do ovo se alimenta do liquido envoltório, necessário para uma etapa de seu desenvolvimento somente até certo ponto.

Buckminster Fuller
Manual de Operações para o Planeta Terra

problemas
e diretrizes



ANÁLISE GERAL

PROBLEMAS



- Aterro canal da ponte, não permitindo a troca entre as águas causando mau cheiro nas águas e problemas ambientais;
- Lançamento de esgoto nas águas;
- Construções avançando a borda d'água.



- Ausência de ciclovias,
- Ausência de planejamento e manutenção do passeio público;
- Precariedade das paradas de ônibus;
- Falta de sinalização;
- Corros ocupam lugares de pedestres;
- Intenso tráfego de veículos na via principal;
- Aumento de veículos no período de verão e fins de semana;
- Baixa frequência das linhas de ônibus.



- Carência de áreas verdes de lazer;
- Desmatamento irregulares para loteamentos;
- Ocupação urbana irregular causando perda da identidade com a paisagem natural.



- Não possui rede de esgoto, sendo os detritos lançados diretamente na Lagoa ou no lençol freático;
- Precariedade na coleta de reciclados;
- Rede de água e energia não supre a demanda da população na alta temporada.



- Carência de equipamentos públicos;
- Praça seca subutilizada;
- Casarão Cultural em decadência;
- Mau uso das fachadas na via principal;
- Ausência de praças e parques;
- Ausência de mobiliários urbanos qualificados;
- Falta de áreas de permanência e lazer;
- Carência de rampas e áreas de esportes náuticos.



- Construções irregulares ocupando a área de marinha, causando segregação da orla;
- Uso e ocupação do solo em atrito as normas do código de obra;

DIRETRIZES GERAIS



- Envolver a população na concepção, planejamento e administração do espaço público para orla. Permitir que se apropriem dos elementos presentes no espaço. Fazer da participação social um elemento central para a construção de um lugar mais seguro, equitativo e com uma identidade integrada ao bairro;
- Potencializar a cultura gastronômica, incentivar os pequenos comércios e empreendimentos que conferem a personalidade e a identidade do local. Manter o caráter bucólico e incentivar cultura ligada ao mar.



- Criar ruas planejadas para garantir a circulação segura de todos os usuários pedestres, ciclistas, motoristas e usuários de transporte coletivo, promovendo uma rua compartilhada, diminuindo a velocidade dos automóveis e incentivando outros modos.
- Limitar o acesso de veículos ao centrinho, criando novas conexões com outros pontos da cidade;
- Estimular a criação vagas e edifícios garagens;
- Alterar o sentido das vias.
- Propor ciclovia em toda extensão da orla.



- Propor uma revisão no zoneamento previsto no Plano Diretor que concede o uso residencial em áreas central da orla necessitando uso misto a esse espaço;
- Mesclar o uso residencial com áreas de trabalho e usos comerciais, como bares, restaurantes, cafés e comércio local, atraindo as pessoas e tornando o ambiente mais seguro e amigável, contribuindo para a segurança dos espaços.



- Devolver a balneabilidade a Lagoa;
- Promover rede de esgoto e tratamaneto;
- Remover construções irregulares na borda d'água e promover uma ampla rede de fiscalização;
- Ampliar a rede de coleta de reciclados e promover uma economia circular através de feiras e exposições;
- Prever taxa de turismo através de valor diário por pessoa ao permanecer na cidade, a ser investido em saneamento e infraestrutura.



- Calçadas em boas condições, infraestrutura para bicicletas, mobiliário urbano e sinalização para todos os usuários;
- Criar múltiplos destinos onde os cidadãos criariam um sentido de comunidade em espaços públicos abertos, garantindo uma orla ativa, diversificada e multifuncional.
- Garantir comunicação entre o nível térreo dos prédios, a calçada e a rua em frente, contribuindo para a segurança e também tornando o desenho urbano atrativo;
- Assegurar uma borda costeira caminhável com uma ampla variedade de atividades em toda a extensão e conectadas entre si.



- Promover ruas, praças, parques, calçadas e ciclovias amplas e acessíveis e um mobiliário urbano que estimula a interação entre as pessoas e o ambiente;
- Criar espaços públicos de qualidade oferecendo áreas de lazer e convivência, fomentando a economia local e trazendo boas condições de circulação das pessoas a pé ou de bicicleta leva também à facilidade de acesso ao comércio local.
- Criar um ciclo através da economia criativa e circular para manter viva a centralidade do bairros essencial para fortalecer a economia da região.

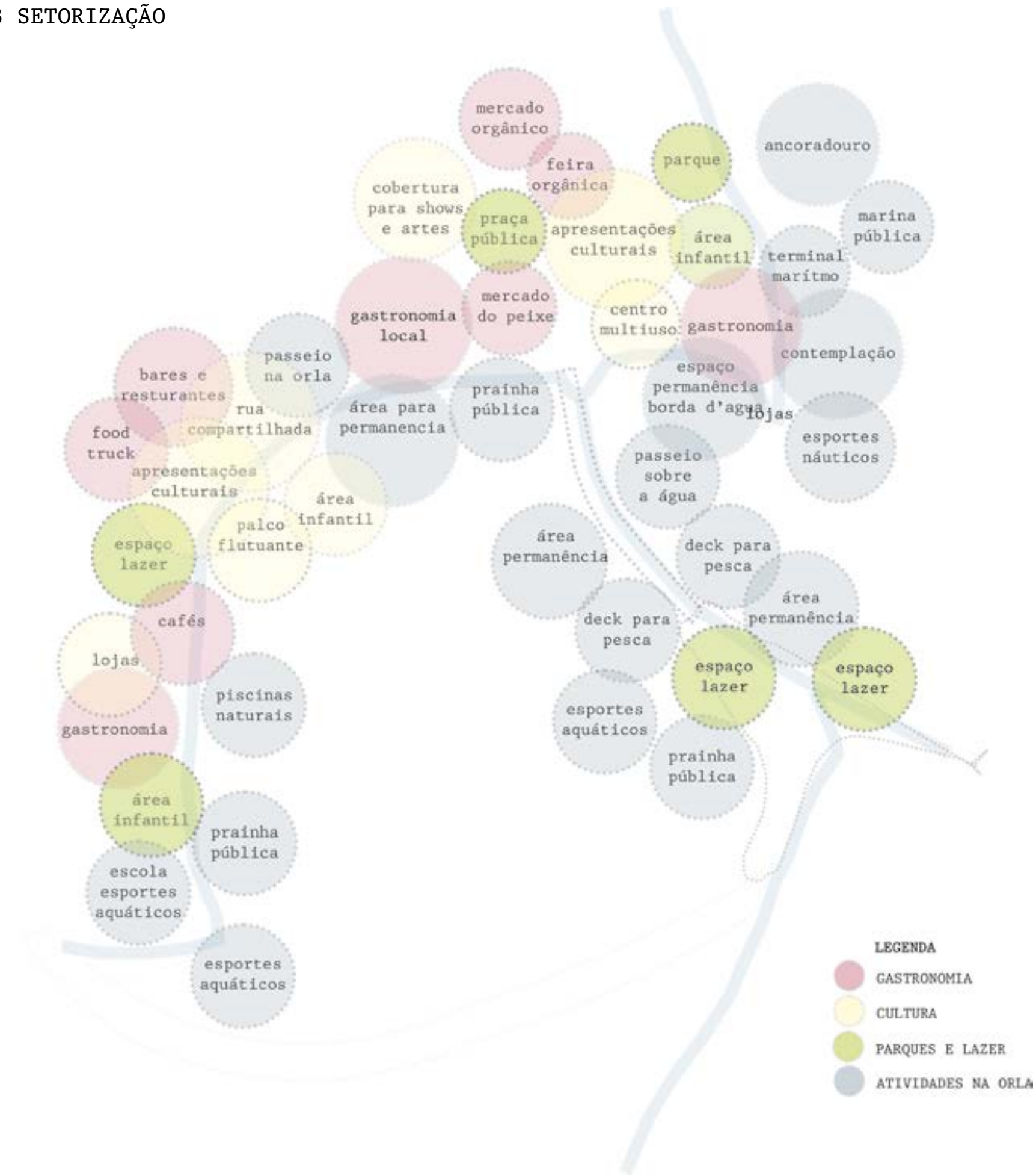


FIG.60 MAPA SETORIZAÇÃO

A cidade como local de encontro é uma oportunidade para trocas democráticas, onde as pessoas têm livre acesso para expressar sua felicidade, tristeza, entusiasmo ou raiva em festas de rua, manifestações, marchas ou encontros. Além dos vários encontros diretos e com os concidadãos, essas manifestações são uma condição indispensável para a democracia.

Jan Gehl

co.ne.xão

sf.1. ato ou efeito de conectar, de ligar ou de unir.
união, coesão. 2. enlace ou vínculo entre pessoas
ou entidades. 3. relação ou ligação lógica

Buscando um novo paradigma que garanta uma melhor qualidade de vida nas cidades e que torne a vida urbana mais prazerosa o tema de mobilidade torna-se de maior relevância entre as preocupações políticas e sociais atuais e de grande impacto no partido deste projeto para a requalificação da Lagoa.

Buscar novas soluções para o problema crescente de mobilidade diz respeito também à mudança de cultura, hábitos e estratégias que a cidade e sua população usam para realizar deslocamentos de pessoas. De acordo com o ÁgoraLab, 2014 uma estratégia inteligente: é oferecer e integrar diferentes meios de transporte, com alta disponibilidade, pontualidade, conforto e eficiência (mobilidade física; das pessoas); e oferecer boa disponibilidade e infraestrutura de telecomunicações e acesso à Internet (mobilidade virtual; dos dados e informações).

As mudanças de hábitos e rotinas (gestão da demanda de mobilidade), para o ÁgoraLab tratia uma cidade eficiente morar perto de tudo ou ter tudo por perto e poder se locomover à pé; optar por veículos não motorizados (ex.: bicicleta), no lugar de transporte motorizado, favorecer o transporte coletivo, dispensar o veículo individual e ampliar a rede de veículos compartilhados, no lugar de veículos particulares; incentivar veículos não poluentes; e acompanhar o novo modelo de sociedade onde a tecnologia

possa ser usada a nosso favor, melhorar a distribuição da demanda, ao longo do dia (evitar que todos precisem se deslocar no mesmo horário).

Para uma mobilidade inteligente Manville (2014), acredita que seja essencial o apoio de tecnologias da informação e comunicação tanto para o transporte como para a logística, promovendo informações em tempo real e opções de mobilidade de limpas. O caminho para a sustentabilidade na mobilidade conforme Okuda (2012) é garantido através de transportes coletivos tanto para bens quanto para pessoas.

Seguindo o pensamento de que a mobilidade urbana influencia o modo de vida das cidades, garantir o transporte sustentável, eficaz e eficiente através de veículos intermodais é a premissa da diretriz apresentada.

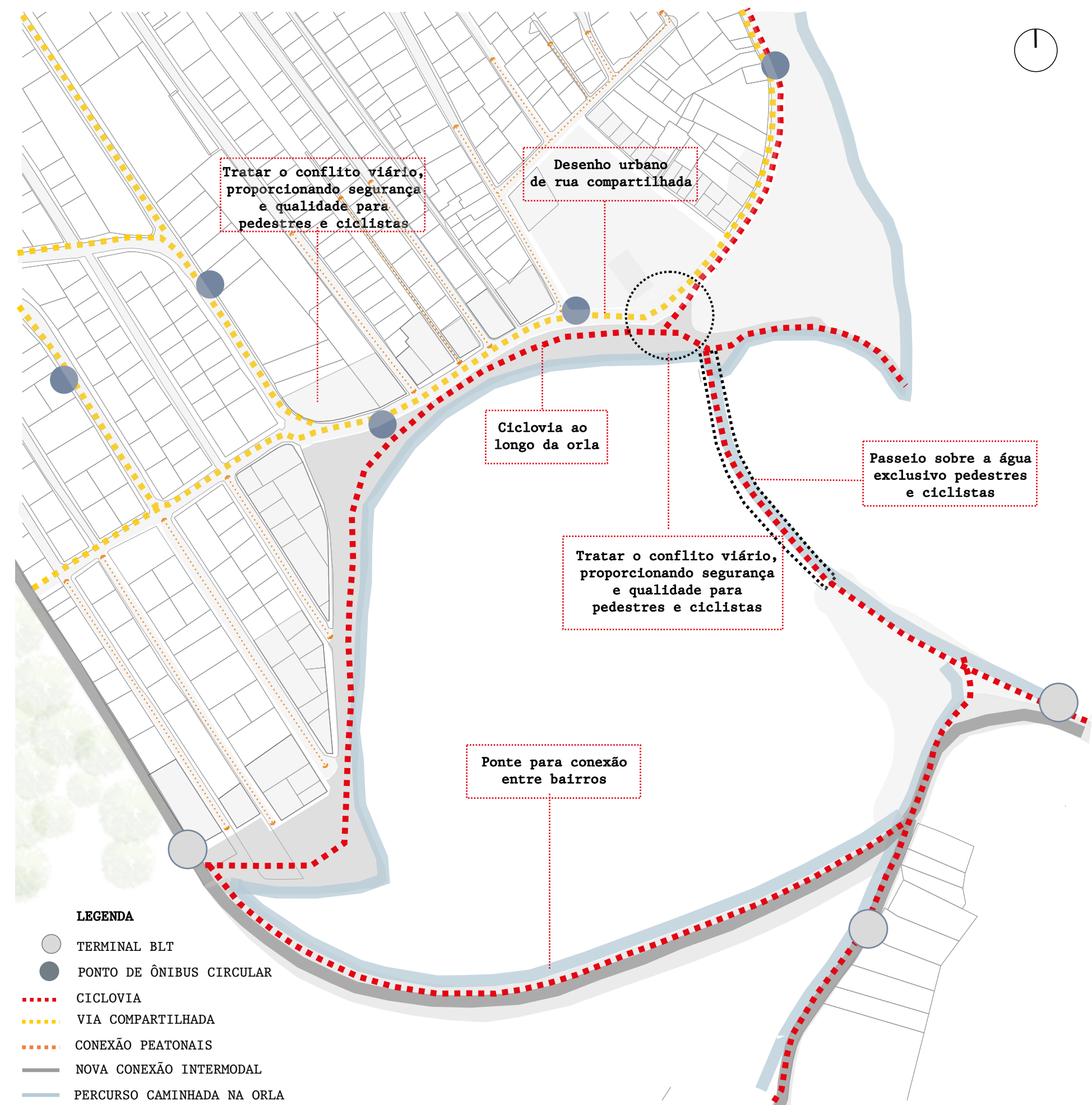


FIG.61 MAPA PROPOSTA MOBILIDADE

diretrizes

mobilidade

01 Criação de uma via para acesso as praias e sul da Ilha, através de uma nova ponte, com ciclofaixa, ciclovia, passeio para pedestres, via exclusiva para transporte coletivo (BLT) e faixa ida e volta para veículos particulares;

02 Criação de estacionamentos próximo a pontos de conexão de intermodais antes do morro da Lagoa; na ligação com a Barra e Rio Tavares, criando o incentivo ao uso de transporte coletivo e disponibilizando guarda volumes;

03 Suspender a passagem de veículos na antiga ponte da Lagoa, reformulando seu caráter para uso exclusivo de pedestres e ciclistas;

04 Propor uma orla de via compartilhada e baixa velocidade, atendendo a moradores e turistas, privilegiando o pedestre e os espaços públicos na orla;

05 Criação de um terminal marítimo que atenda tanto a linha da Costa da Lagoa como paradas no acesso a Praia Mole e Barra da Lagoa;

06 Promover a conexão de intermodais que preferencialmente utilizem combustíveis de fontes renováveis;

07 Criar um passeio publico amplo e com desenho que atenda a acessibilidade universal, em toda a extensão da orla central;

08 Transpor a fiação e cabeamento para o sub-

terrâneo;

09 Ampliar a linha de ônibus com conexões diretas entre os principais destinos que possibilitem o transporte de bicicletas e pranchas;

10 Construção de novos pontos de ônibus, integrativos, com informações turísticas e clima. Com pontos elevados e bicicletários;

11 Disponibilidade de bicicletas para locação em pontos estratégicos;

12 Proibir estacionar veículos particulares ao longo da rodovia que da acesso as Praias Mole e Joaquina e Av. das rendeiras, fomentando a utilização do transporte coletivo e ampliando as linhas;

13 Disponibilizar a locação de compactos elétricos e compartilhados;

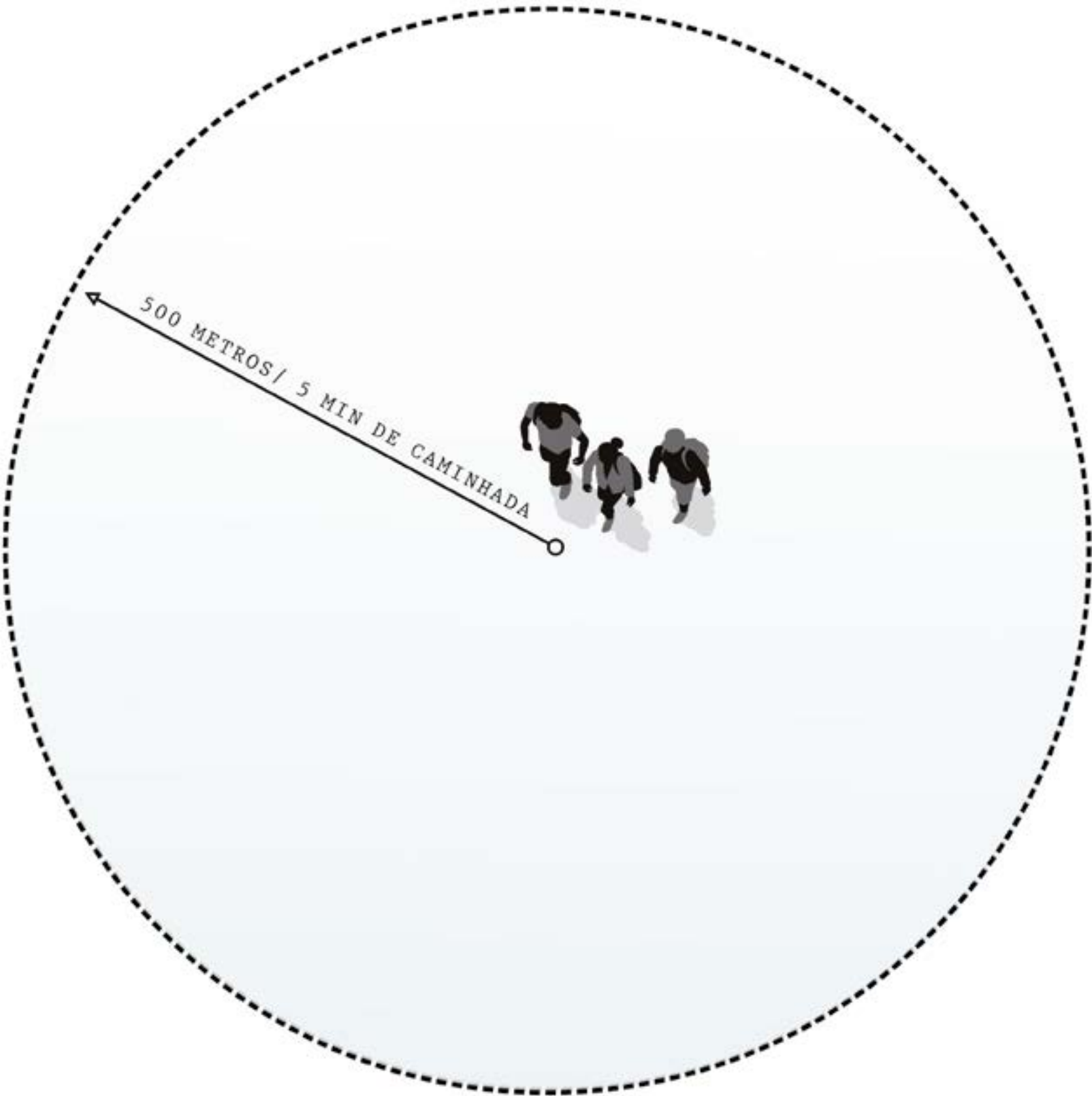


FIG.62 MAPA DISTÂNCIA CAMINHADA



LEGENDA
● ÁREAS PARA ESTACIONAMENTOS
FIG.63 MAPA ÁREAS DE ESTACIONAMENTO

percursos e potencialidades

01. áreas de interesse histórico e cultural 02. áreas com grande potencial paisagístico, ambiental e turístico. 03. pontos com forte ocupação tradicional. 04 .variadas características ambientais e urbanísticas. 05. diversidade de usos. 06. atividades produtivas marítimas variadas. 07. organização social. 08. disponibilização de grandes áreas livres e públicas já apropriadas pela população.

LEGENDA
..... PERCURSO PEDESTRES

FIG.64 MAPA PERCURSO PEDESTRES



DIRETRIZES PROJETUAIS



ESC 1:3000
FIG.65 MAPA PRINCIPAIS DIRETRIZES PROJETUAIS



FIG.66 PRIMEIRO RECORTE

PRIMEIRO RECORTE DIRETRIZES PROJETUAIS

1.Criação de uma nova ponte que faça a conexão entre bairros e praias, com via exclusiva para BLT e ciclistas. Esse novo percurso faz com que a orla central fique preservada da grande movimentação de veículos diariamente e na temporada de verão;

3.Retirada de todas as edificações irregulares a borda d'água, proporcionando espaços para parques, áreas de permanência e novos mobiliários urbanos;

2.Alteração da caixa de rua, tornando-a uma via compartilhada, com prioridade na hierarquia de pedestres e ciclistas;

4. Manter o gabarito baixo em todo o balneário garantindo a preservação da paisagem natural e assegurando um ambiente mais vivo e ativo. Construir em escala humana causa um efeito positivo na apropriação dos espaços mostrando que o cidadão faz parte do ambiente;



FIG.67 SEGUNDO RECORTE

SEGUNDO RECORTE DIRETRIZES PROJETUAIS

5.Oportunizar a experiência do pedestre com as fachadas abertas e ativas, transparentes, acolhedoras e movimentadas proporcionando atratividade ao espaço urbano;

6.Redesenhar a praça da Lagoa, tonando o prédio tombado um centro gastronômico, com caráter de mercado do peixe e bancas de gastronomia local. Trazer para a praça uma mescla entre pavimentação e áreas verdes, propondo uma cobertura pra receber eventos culturais;

7.Criação de um parque na orla, com diversas atrações de lazer, ancoradouro e prédio multiuso, atendendo a demanda da comunidade por equipamento com coworking, cafés, lojas, espaços de permanências públicos, terminal transporte marítimo, informações turísticas, banheiros e espaços para exposições;

8.Passeio sobre a água interligando a Avenida das rendeiras com o centrinho da Lagoa sendo exclusivamente para pedestres e ciclistas, com áreas de permanência e espaços para pesca;



FIG.68 TERCEIRO RECORTE

TERCEIRO RECORTE DIRETRIZES PROJETUAIS

9. Interligação da Lagoa de dentro e da Lagoa de fora através de uma praia urbana, com atrativos para esportes náuticos e espaços de lazer na orla.

53

Caminhar na cidade permite longo tempo para vivenciar aquilo que as áreas ao nível da rua têm a oferecer, e saborear a riqueza de detalhes e informações. As caminhadas tornam-se mais interessantes e significativas, o tempo passa rapidamente e as distâncias parecem mais custas.

Jan Gehl

intencões
projetuais



FIG.69 CROQUI PROPOSTA RUA COMPARTILHADA

5.3.1 proposta para

para a orla

- ① Nova conexão entre bairro e praias, com via exclusiva BRT
- ② Praia urbana com piscinias naturais para prática de esportes e lazer
- ③ Anfiteatro ao ar livre com palco flutuante
- ④ Orla com fachadas vivas e ativas e espaços para permanência e lazer
- ⑤ Praia urbana para lazer com decks para lazer e passeio sobre a água
- ⑥ Área gastronômica, com mercado do peixe e espaços cobertos para feiras e shows

- ⑦ Ancoradouro para pequenas embarcações
- ⑧ Parque público com centro multiuso e terminal marítimo
- ⑨ Orla com decks e espaços para permanência e lazer, com piscinas e áreas verdes
- ⑩ Passeio sobre a água exclusivo para pedestres e ciclistas
- ⑪ Praia urbana com conexão entre a Lagoa
- ⑫ Orla livre para caminhadas e lazer



FIG.70 INTENÇÕES PROJETUAIS



5.3.2 proposta para

para a rua

CORTE ESQUEMÁTICO DO EIXO DA RUA ATUAL

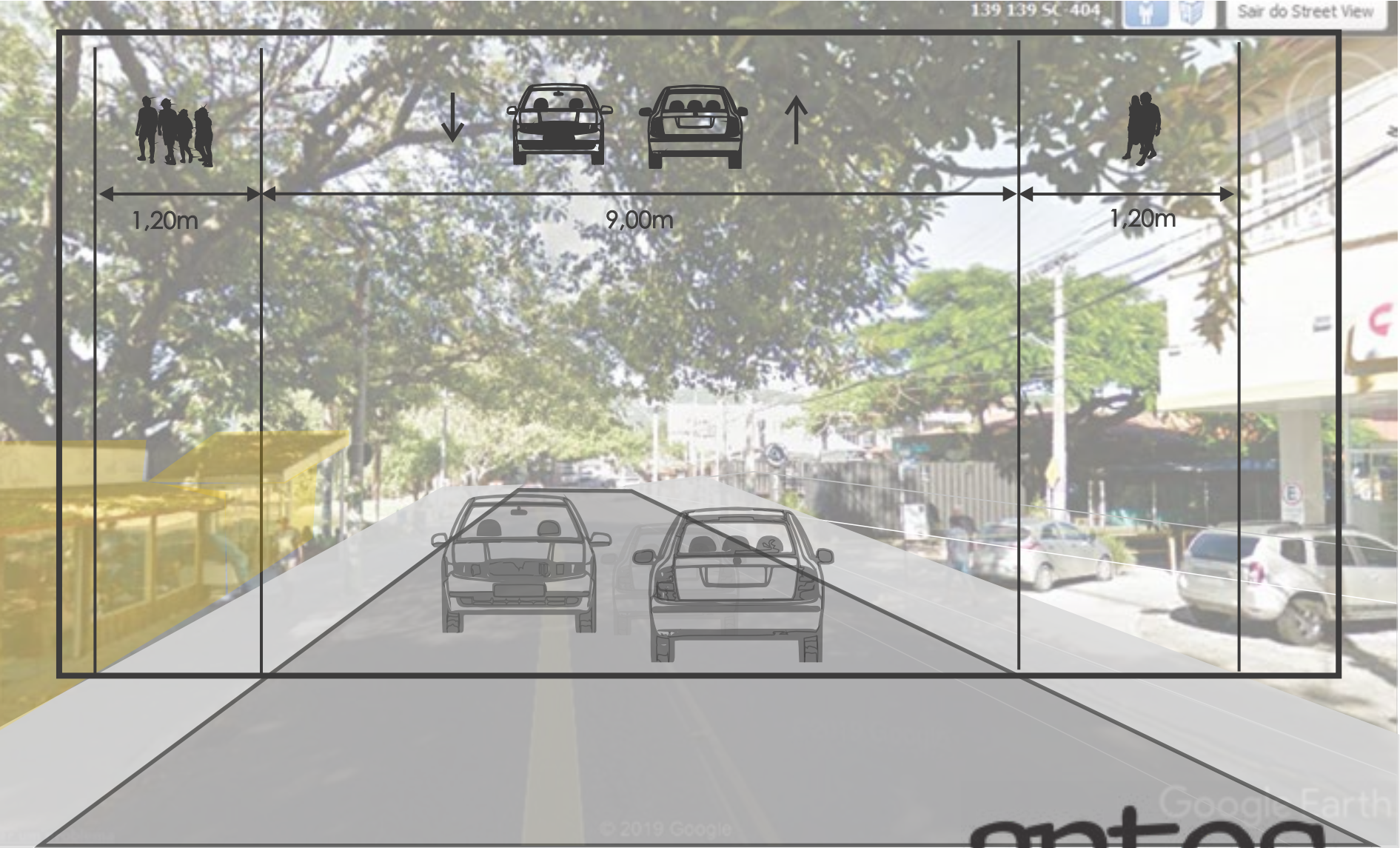


FIG.72 CORTE ESQUEMÁTICO DA RUA ATUAL

antes



FIG.73 PERFIL DA VIA ATUALMENTE

CORTE ESQUEMÁTICO PARA NOVO EIXO RUA

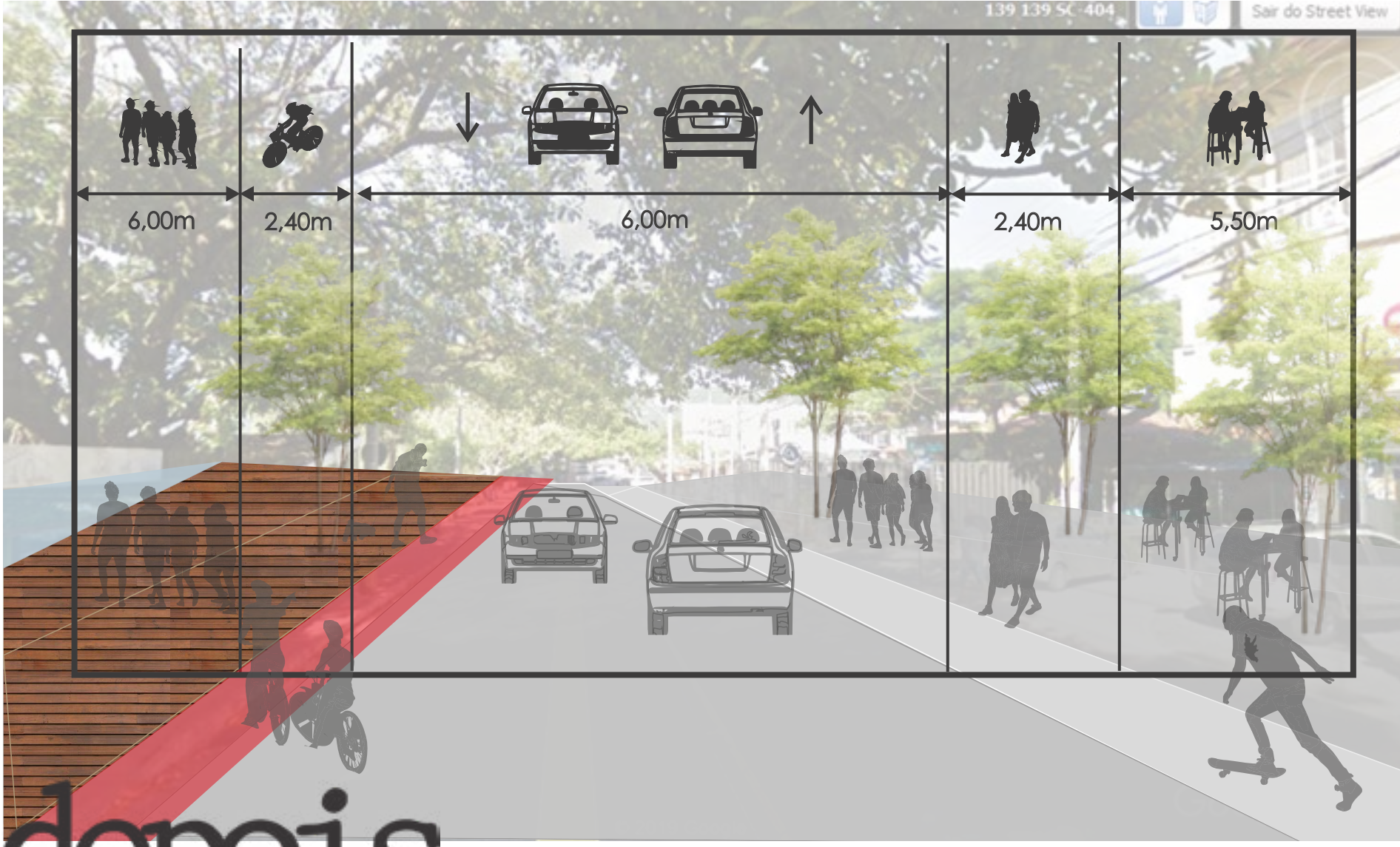


FIG.74 CORTE ESQUEMÁTICO PROJETO PARA A RUA

depois



FIG.75 PERFIL DA VIA COM NOVO PROJETO

Calçadas com nove ou dez metros de largura, são capazes de comportar praticamente qualquer recreação informal além de árvores para dar sombras e espaço suficiente para a circulação de pedestres e para a vida em público e ócio dos adultos. Há poucas calçadas com largura tão farta. Invariavelmente, a largura delas é sacrificada em favor da largura da rua para os veículos, em parte porque as calçadas são tradicionalmente consideradas um espaço destinado ao trânsito de pedestres e ao acesso aos prédios e continuam a ser desconsideradas e desprezadas na condição de únicos elementos vitais e imprescindíveis da segurança, da vida pública e da criação de crianças nas cidades.

Jane Jacobs

5.3.3 os envolvidos

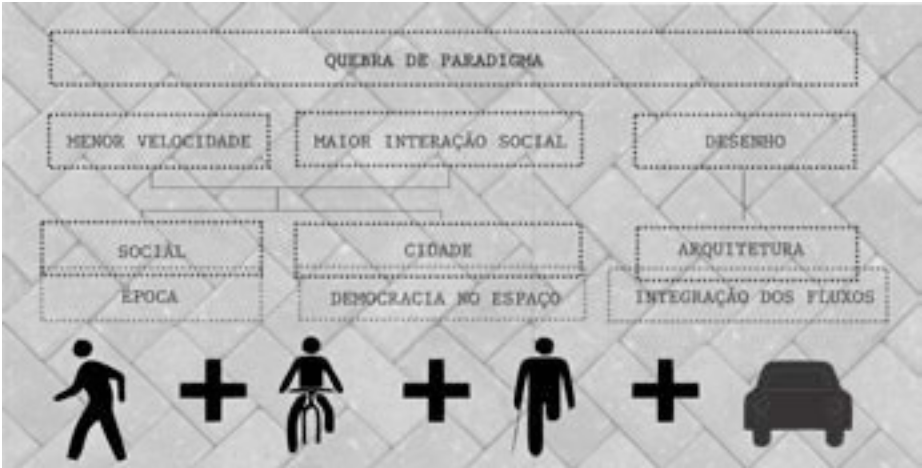


FIG.76 ASPECTOS SOBRE RUAS COMPARTILHADAS

PROPOSTA PARA PERFIL DA VIA COMPARTILHADA, VIVA E ATIVA

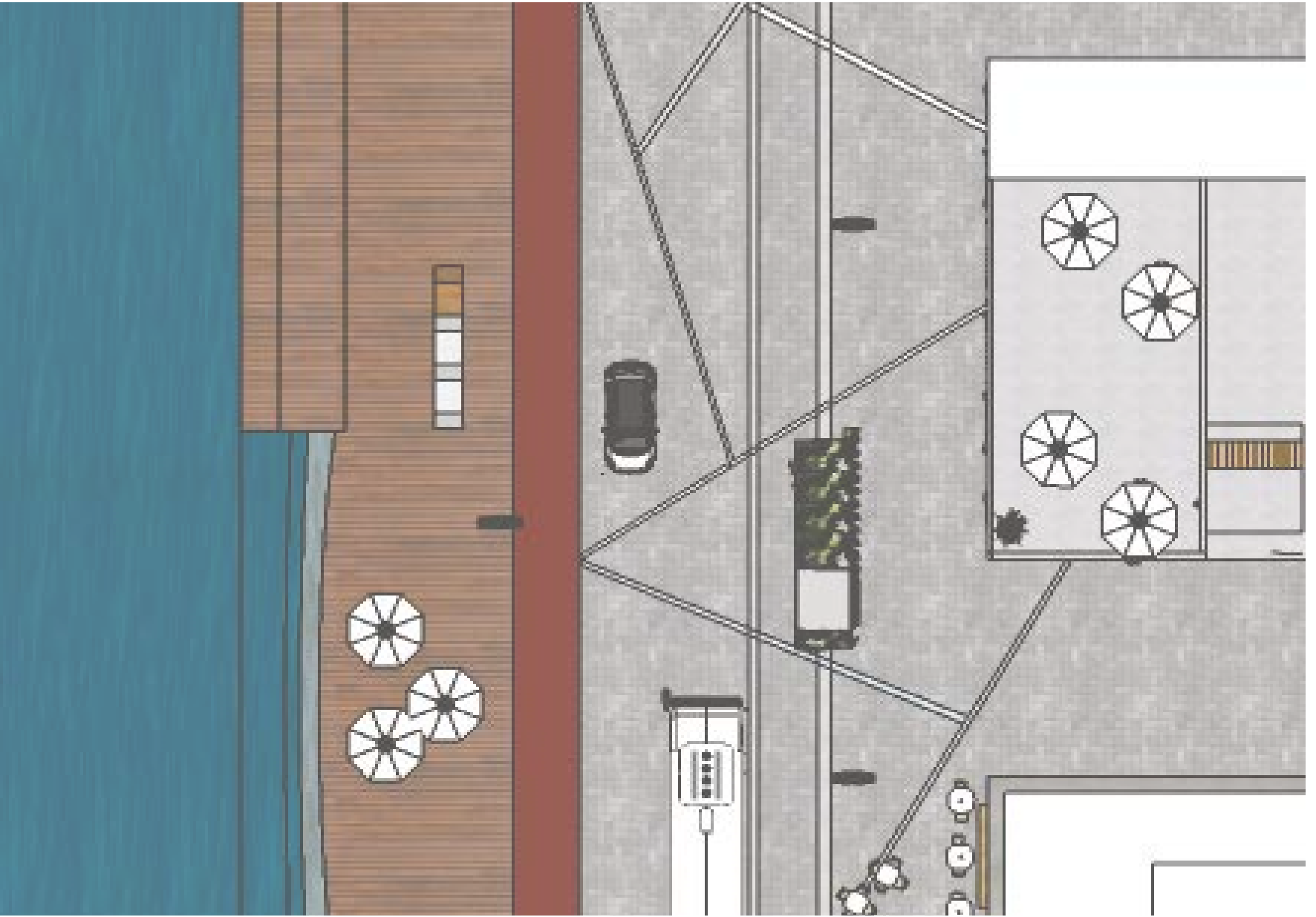


FIG.77 PERFIL DA VIA CENTRAL E PLANTA ESQUEMÁTICA

5.3.4 proposta para um passeio sobre a água

Ruas, praças, parques: os espaços públicos são essenciais ao bom ambiente urbano. A forma como são desenhadas e mantidas essas “salas de estar” ao ar livre e, sobretudo, a interface que a dimensão privada a elas oferece – janelas, “olhos”, permeabilidade ao invés de muros, grades, barreiras – é determinante para a vivacidade do cenário citadino.

Jaime Lerner

CROQUI PASSEIO SOBRE A ÁGUA



FIG.78 CROQUI DO PASSEIO SOBRE A ÁGUA

5.3.5 proposta para a borda d'água

Não resta duvida de que as áreas urbanas com diversidade emergente geram usos desconhecidos e imprevisíveis e perspectivas visuais peculiares. Mas não se trata de um inconveniente da diversidade. Trata-se da questão essencial, ou parte dela. Isso está de acordo com uma das atribuições das cidades.

Jane Jacobs



FIG.79 CROQUI ACESSO AO PASSEIO SOBRE A ÁGUA



FIG.80 CROQUI CORTE PERSPECTIVADODA RUA



FIG.81 CROQUI ORLA ATIVA



FIG.82 CROQUI CORTE LONGITUDINAL PARA VIA COMPSRTILHADA

orla viva, ativa e humana



FIG.83 CROQUI VIA COMPARTILHA
[138]



FIG.84 CROQUI ORLA VIVA.

Se houver vontade para cria-las, as cidades do futuro poderiam proporcionar a fundação de uma sociedade, na qual todos teriam saúde, segurança, inspiração e justiça. Uma nova tecnologia poderia dotar nossas cidades de um novo meio de vida, uma vida mais sociável, mais bonita e, sobretudo, determinada coletivamente por seus cidadãos.

Richards Rogers

FIG.85 CROQUI DA PROPOSTA PARA PONTE

o desfecho

capítulo

6

6.1 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este Trabalho de Conclusão de Curso TCC, inicia-se com a proposta de delinear em extensão e profundidade um campo ampliado de análises, conhecimento e proposta. A Lagoa da Conceição, foi apresentada no olhar mais humano para sua orla, inteligente para sua mobilidade e sustentável para sua comunidade. A Visão CHIS Cidades mais Humanas Inteligentes e Sustentáveis apresenta os quereres e as necessidades dos seus habitantes. O desenho projetual lançado no Partido, para uma orla mais humanizada e um traçado que priorize o transporte coletivo emerge nas questões de quereres da comunidade.

A partir da leitura dos referenciais teóricos, projetuais e do diagnóstico, foi possível criar a concepção do partido arquitetônico para este primeiro TCC. Os desenhos serão aprofundados na etapa de TCC2 mostrando o Estudo Preliminar para o projeto pretendido para o bairro que demonstre através de recorte no trecho central espaços vivos, ativos e humanos.

Nestes desenhos, além do novo traçado viário, serão representados: arborização, mobiliários urbanos, pavimentação, iluminação em escala humana e as demais infraestruturas necessárias para garantir uma orla pública, para uma cidade mais humana, inteligente e sustentável.

referencial

capítulo

7

7.1 REFERENCIAIS

ÁGORALAB. Cidades do conhecimento = cidades inteligentes. Workshop Lagoa da Conceição, Florianópolis, Brasil, 2014. PDF

ANPROTEC. CIDADES MAIS HUMANAS E SUSTENTÁVEIS BUSCAM SOLUÇÕES PARA OS IMPACTOS CAUSADOS PELA URBANIZAÇÃO ACCELERADA. Goiania Brasil, 21 set. 2018. Disponível em: <http://conferenciaanprotec.com.br>. Acesso em: 03 maio 2019.

BARBOSA, T. C. P. 2003. ECOLAGOA Um breve documento sobre a ecologia da bacia hidrográfica da Lagoa da Conceição. Edição do Autor, Florianópolis, Brasil, 86pp.

BISPO, Fábio. Prefeitura de Florianópolis anuncia processo para demolição de 23 imóveis na Lagoa da Conceição. Disponível em: <https://ndmais.com.br/noticias/prefeitura-de-florianopolis-anuncia-processo-para-demolicao-de-23-imoveis-na-lagoa-da-conceicao/> Acesso em 02 de junho de 2019

BITENCOURT, Neres de Lourdes da Rosa; SORIANO-SIERRA, Eduardo Juan. Gestão ambiental integrada da orla marítima: estudo de caso, conflitos de uso do canal da Barra da Lagoa Ilha de Santa Catarina, Brasil. Revista de Estudos Ambientais, v.10, n. 1, p. 65-73, jan./jun. 2008.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. Projeto Orla: fun-

damentos para Gestão Integrada. Secretaria de Qualidade Ambiental nos Assentamentos Humanos / Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, Secretaria do Patrimônio da União, Brasília, DF, Brasil, 2006. Disponível em: http://www.mma.gov.br/estruturas/orla/_arquivos/11_04122008111238.pdf. Acesso em 02 maio 2019

BRITTO, Fernanda. 13 princípios para converter uma orla em um espaço público transitável e culturalmente ativo 14 Fev 2013. ArchDaily Brasil. Acessado 14 maio 2019. <<https://www.archdaily.com.br/97309/13-principios-para-converter-uma-orla-em-um-espaco-publico-transitavel-e-culturalmente-ativo>> ISSN 0719-8906

CARAGLIU, Andrea et al. Smart cities in Europe. In: 3rd Central European Conference in Regional Science CERS, 2009.

COSTA, Eduardo; OLIVEIRA, Álvaro D. Humane Smart Cities, 2016. Disponível em: <http://www.labchis.com/wp-content/uploads/2017/07/Humane-Smart-Cities.pdf>. Acesso em: 20 maio 2019.

DECIDIM BARCELONA. Decidamos la Barcelona que queremos. Espanha, [2018]. Disponível em: <https://www.decidim.barcelona/?locale=es>. Acesso em: 3 maio 2019

GEHL, Jan. Cidades para pessoas. São Paulo. Perspectiva, 2015.

GEHLPEOPLE. Construindo um bairro completo. São Francisco EUA, 2014. Disponível em: <https://gehlpeople.com>. Acesso em: 3 maio 2019.

JACOBS, Jane. Morte e Vida de Grandes Cidades. São Paulo: Martins Fontes, 2007.

LABCHIS. Disponível em: <http://www.labchis.com>. Acesso em 04/04/2019.

LABCHIS. Workshop Lagoa da Conceição. Economia e pessoas: Cidades Humanas, Inteligentes e Sustentáveis: Florianópolis: EGC/UFSC, 2014. PDF

MANVILLE, Catriona; CACHRANE, Gavin; CAVE, Johnathan; MILLARD, Jeremy; PEDERSO, Jimmy Kevin. Mapping Smart Cities in the EU: A New Study. The European Parliament. 2014.

NAKANO, Kazuo. Projeto Orla: implementação em territórios com urbanização consolidada. São Paulo: Instituto Polis; Brasília: Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, 2006. 80 p. Disponível em: [\[coes/181008_projeto-orla-implementacao-em-territorios-com-urbanizacao-consolidada-2006.pdf\]\(#\). Acesso em: 03 maio 2019](http://www.planejamento.gov.br/secretarias/upload/arquivo/spu/publica-</p></div><div data-bbox=)

NAM, Taewoo; PARDO, Theresa. Conceptualizing smart city with dimensions of technology, people and institutions. Proceedings of the 12th Annual International Digital Government Research Conference: Digital Government Innovation in Challenging Times. ACM, 2011.

OKUDA, Tatsuo; HIRASAWA, Shigeki; MATSUKUMA, Nobuhiko; FUKUMOTO, Takashi; SHIMURA, Akitoshi. Smart Mobility for Smart Cities. Hitachi Review, vol. 61, n. 3. 2012.

OLIVEIRA, Márcia Regina Lima de; NICOLODI, João Luiz. A gestão costeira no Brasil e os dez anos do Projeto Orla: uma análise sob a ótica do poder público. Journal of Integrated Coastal Zone Management. 24 abr. 2012.p. 89-98. Disponível em: <http://repositorio.furg.br/handle/1/2074> . Acesso em: 02 de maio 2019.

PACHECO, Priscila. Espaços Públicos: 10 princípios para conectar as pessoas e a rua 21 Jun 2017. ArchDaily Brasil. Acessado 02 abril 2019. <<https://www.archdaily.com.br/br/873962/espacos-publicos-10-principios-para-conectar-as-pessoas-e-a-rua>> ISSN 0719-8906

PEREIRA, N. C. 2003. Diagnóstico ambiental da Lagoa da Conceição, utilizando-se o berbigão, Anolamocardia brasiliiana (Gmelin, 1791) como bioindicador de poluição aquática, através da análise bioquímica do estresse oxidativo. Dissertação de Mestrado, Universidade Federal de Santa Catarina, Brasil, 91pp.

RITCHIE, J.R.Brent.; CROUCH, Geoffrey I. The competitive destination: a sustainable tourism perspective. Estados Unidos: CAB Internacional, 2003. Disponível em: https://www.academia.edu/22467171/_J._R._Brent_Ritchie_Geoffrey_Ian_Crouch_Sustainable_Destination_Competitiveness_Index. Acesso em: 20 junho 2019.

ROGERS, Richard. Cidades para um pequeno Planeta. Barcelona: Gustavo Gili, 2001

ROSÁRIO, Bianca. Design Thinking Entenda o que é e como aplicar. Brasil, [2018]. Disponível em: <https://manual-dasecretaria.com.br/design-thinking/>. Acesso em: 16 jun. 2019.Acesso em 16/06

RUFINO, Gilberto D'Àvila. Patrimônio costeiro e seus fundamentos jurídicos. In: BRASIL, Ministério do Meio Ambiente, Secretaria de Qualidade Ambiental nos Assentamentos Humanos / Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, Secretaria do Patrimônio da União. Projeto Orla:

subsídios para um projeto de gestão. Brasília, DF, Brasil, 2004. p. 65- 86. Disponível em: <https://www.publicacoesacademicas.uniceub.br/rdi/article/view/3371>. Acesso em: 03 de maio 2019

RUSCHMANN, Dóris van de Meene. Turismo e planejamento sustentável. 7.ed. São Paulo: Papirus, 2001. SANTOS, Milton. A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção. - 4. ed- São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006. Disponível em: <http://bibliodigital.unijui.edu.br:8080/xmlui/bitstream/handle/123456789/1799/A%20natureza%20do%20Espa%C3%A7o.pdf?sequence=1>. Acesso em: 03 maio 2019.

SARTOR, V. V. de B.; Santos, C. R. 2005. Preservação ambiental: dilema e complexidade na ilha de Santa Catarina. Secco, Florianópolis, Brasil, 248pp

SCHERER, Marinez. Gestão de praias no Brasil: subsídios para uma reflexão. Journal of Integrated Coastal Zone Management, v. 1, p. 3-13, 2013. Disponível em: http://www.aprh.pt/rgci/pdf/rgci_13-3_screen.pdf. Acesso em 20 junho 2019.

SOM. INDIA BASIN. [S. l.], [2018]. Disponível em: https://www.som.com/projects/india_basin. Acesso em: 05 maio 2019.

reflexões da autora

Quando iniciei essa pesquisa, tinha certeza de uma coisa: queria falar sobre espaços públicos e pessoas. A vida urbana sempre me fascinou, pois é a rua o espaço democrático, onde se encontra a diversidade - a multidão. Por um período tive a oportunidade de viajar por algumas cidades brasileiras e por outras pelo mundo e muito antes de pensar em urbanismo já me fascinava o desenho dessas cidades, o modo inédito como cada corpo social de comportava.

Durante minha trajetória acadêmica tive a experiência de passar por algumas instituições com problemáticas de cidades muito distintas, porem em todas elas, sempre me interessei pelas questões sociais relacionadas ao campo do urbanismo e planejamento. Ao iniciar o Trabalho de Conclusão de Curso, percebi que seria improvável não relacionar meu gosto e apreço pela temática. Desta maneira percebo que meu trabalho não iniciou este ano, mas no dia que entrei para o curso, movida pelo desejo por conhecimento.

Neste trabalho, por intermédio de minha orientadora, conheci o LABCHIS e pude mergulhar nas questões de cidades do modo que sempre observara em meus trajetos, ora em estudos, outrora em viagens o Humano, o inteligente e o sustentável. Economia circular, novos métodos de trabalhos e a relação com o consumo e estilo de vida podem moldar e regenerar uma sociedade. As conversas aprofundadas com minha orientadora sobre esses aspectos influenciaram o método de trabalho e contribuíram para o desenvolver de minhas habilidades de análises do espaço urbano.

A escolha da Lagoa da Conceição parte por um sentimento de pertencimento de uma multidão por esse território, juntamente com o desejo de ocupação que move as pessoas e encoraja ações de cunho político. Tanto as diretrizes como o projeto proposto se inserem nesse contexto, possibilitando um mais acertado planejamento do espaço e da vida pública. Com intenção de tornar a Lagoa um bairro ainda mais habitável e do qual as pessoas poderão visitar e investir, entender as necessidades em detalhes através dos olhos do usuário e do mapeamento e diagnostico influenciaram nas propostas apresentadas, fornecendo informações sobre o que funciona e o que precisa ser aprimorado em suas variadas perspectivas.

“Uma cidade voltada para o ser humano é aquela que propicia múltiplas oportunidades para explorar o potencial de cada residente e guiá-los a uma vida criativa”.

Nam 2011

A realização desse trabalho está sendo essencial para minha formação como arquiteta e urbanista. As questões multidisciplinares, filosóficas e antropológicas colaboraram para uma maior compreensão do assunto. Os autores estudados para elaboração do trabalho ampliaram meu repertório e expandiram diferentes ponto de vista reforçando ainda mais meu querer sobre a temática de cidades para as pessoas. Essa experiência me inseriu no ambiente da pesquisa, fomentando outros trabalhos futuros sobre a questão.

SOUZA, Juliana Castro. Análise da paisagem: instrumento de intervenção nos espaços livres da lagoa da conceição, Florianópolis. 2003. 109 p. Dissertação (Mestrado). Programa de PósGraduação em Engenharia de produção. UFSC. Florianópolis. 2003.

UNCTAD. The Creative Economy Report. Geneva/ New York. 2008. Disponível em: http://unctad.org/en/Docs/ditc-20082cer_en.pdf. Acesso em: 20 junho 2019.

UNITED NATIONS. World urbanization prospects the 2007. United Nations, New York: Department of Economic and Social Affairs. 2008

VAZ, Marcelo Cabral. Lagoa da Conceição: a metamorfose de uma paisagem. 2008. 154 p. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade. UFSC. Florianópolis. 2008