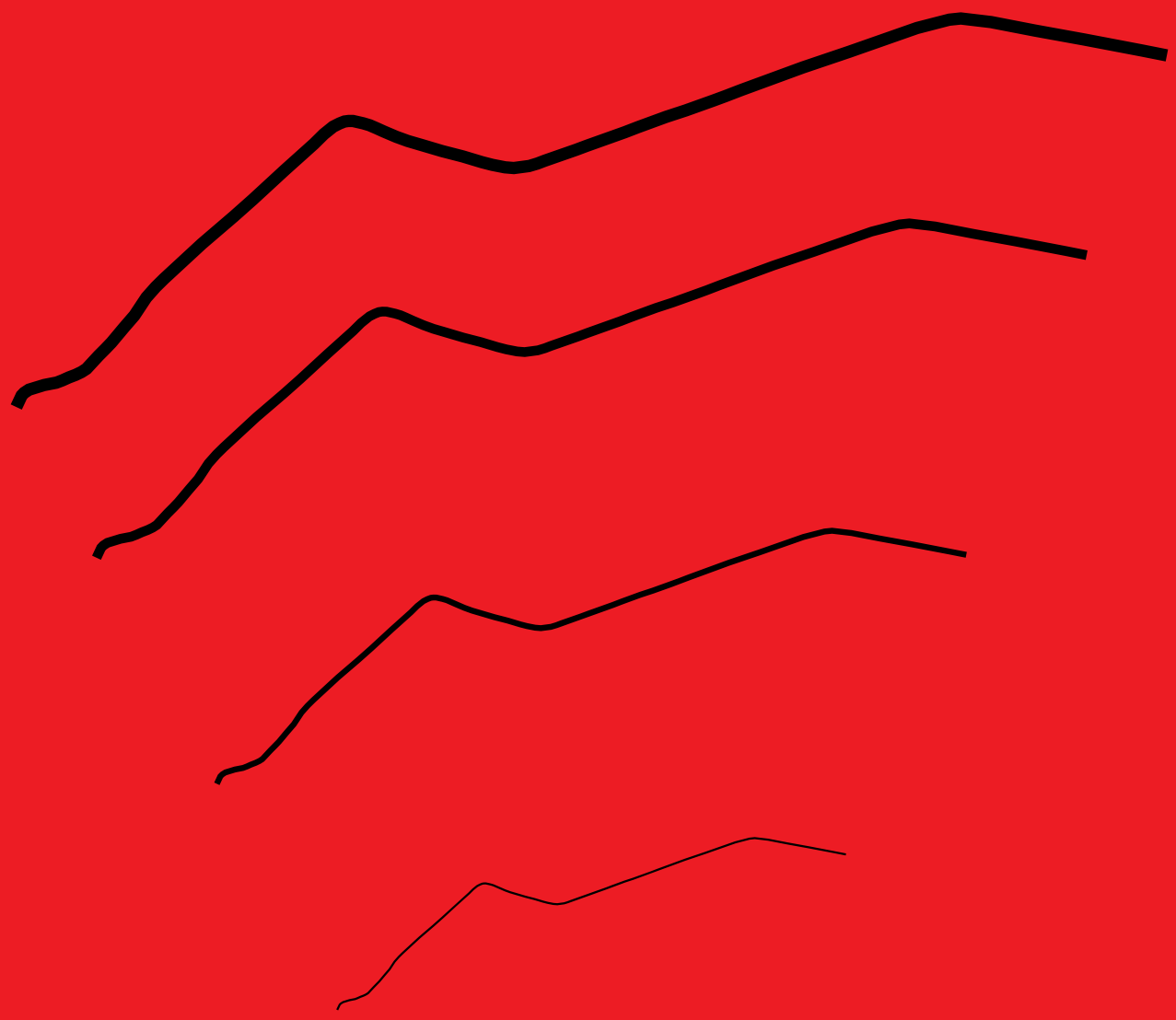
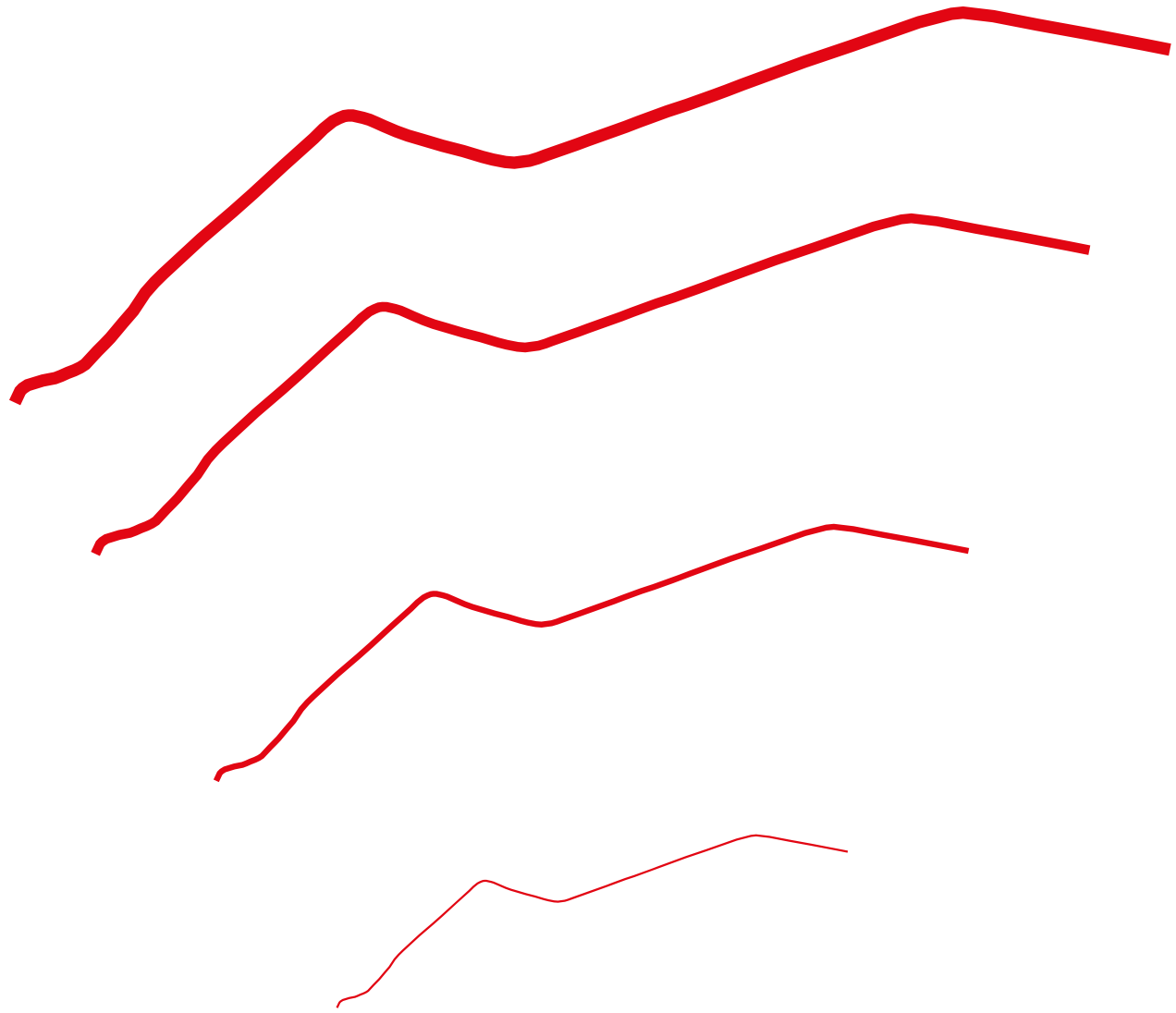
A REQUALIFICAÇÃO DA RODOVIA ADMAR GONZAGA NO BAIRRO ITACORUBI, FLORIANÓPOLIS, SC.



JANINE PORTO MICHELS
ORIENTADORA MARIA DA GRAÇA AGOSTINHO

A REQUALIFICAÇÃO DA RODOVIA ADMAR GONZAGA NO BAIRRO ITACORUBI, FLORIANÓPOLIS, SC.



JANINE PORTO MICHELS
ORIENTADORA MARIA DA GRAÇA AGOSTINHO

AGRADECIMENTOS

Gostaria de agradecer primeiramente à minha mãe, por sempre acreditar na minha capacidade e me dar todo amor do mundo nos momentos que mais precisei. Ao meu pai, minha maior inspiração de ser humano, que onde quer que ele esteja estava sempre olhando e dando forças para mim.

Ao meu companheiro de vida Bruno Haeming por todas as parcerias diárias de estudo, pelas revisões textuais, discussões sobre meu tema e principalmente por entender meus momentos de angústia. Aos meus sogros, em especial à Dona Mara por todo apoio emocional e almoços semanais.

A todos os professores do curso de Arquitetura e Urbanismo da Unisul por terem me transmitido tamanho conhecimento ao longo destes anos. Mas principalmente à Professora Maria da Graça, por ser a melhor orientadora que eu poderia ter tido. Muito obrigada por tudo, pelas conversas cabeças e por acreditar em mim. A cada quarta-feira me sentia sempre mais preparada para encarar mais uma semana! Sem você este TCC não estaria na qualidade em que está.

Aos meus amigos de faculdade que estavam diariamente ao meu lado me dando suporte: Ícaro Coppio por tantas trocas, incentivos e apoio ao longo de todo o curso, desde as aulas de G.D., até o TCC. À Paula Teixeira por ter sido essa parceira incrível e ter doado parte de seu tempo para me dar as melhores dicas de In Design e diagramação, muito obrigada amiga.

E à minha parceira de projeto da faculdade Renata Saragiotto, que sempre foi a pessoa que mais acreditou na minha capacidade e que estava ao meu lado nos momentos mais difíceis do curso, muita sorte ter encontrado você. Aos demais amigos da faculdade, mas não menos importantes, muito obrigada também: Antônio Couceiro, Elisa Roland, Isadora Machry, Marina Vieira e Isabella Postiglione, amo vocês.

E por fim, aos meus amigos de vida: Brunna Nóbrega, Natália Coelho, Martha Dellagnelo e Matheus Ferreira por entenderem meus momentos de ausência neste semestre e em muitos momentos da faculdade, vocês são demais!

"VIVER E NÃO TER A VERGONHA DE SER FELIZ,

CANTAR E CANTAR E CANTAR,

A BELEZA DE SER UM ETERNO APRENDIZ"

GONZAGUINHA | O QUE É, O QUE É?

RESUMO

Este trabalho de conclusão de curso apresenta a **requalificação da Rodovia Admar Gonzaga** em Florianópolis, Santa Catarina. O tratamento da via é importante para este bairro que carece de espaços públicos de qualidade, além da **configuração atual da Rodovia ser insegura para aqueles que necessitam transitar a pé**. A partir de referenciais teóricos pode-se entender a definição de alguns temas pertinentes para este TCC. Seguido dos referenciais projetuais os quais auxiliaram em ideias para **solução de problemas encontrados a partir da elaboração do diagnóstico da área**. Após a conclusão do diagnóstico foi possível entender as **principais problemáticas seguidas de suas diretrizes** a fim de se dar início ao partido projetual. Por fim, são esboçados no partido algumas **ideias iniciais através de esquemas, cortes e croquis**. Conclui-se que este espaço livre público do bairro carece desta requalificação a fim de que ele **perca seu caráter de rodovia**, possibilitando assim um sistema de espaços livres públicos seguro e eficaz.

Palavras-chave | Rodovia Amar Gonzaga, Espaço Livre Público, Requalificação Urbana

ABSTRACT

This graduation final monography presents a requalification of Admar Gonzaga Road, in Florianópolis city, Santa Catarina. The treatment of the road is important for the neighbourhood that lacks quality public spaces, besides the fact that the current Road's configuration is unsafe for one that need do walk by. From the theoretical references was possible to compreheend the defenition of some issues related to this monography, followed by Project references which bring up ideias for possible solutions for problems that have been found in the elaboration of area s diagnosis. After the conclusion of the diagnosis stage was possible to assess the main issues followed by its guidelines in order to begin the projectual parti. Finally, the parti outline some inicial ideas throught schemes, sections and croquis. We conclude that the public free spaces of the neighbourhood lacks this requalification in order to lose the road character, making possible a safe and efficient public free spaces system.

Keywords | Admar Gonzaga Road, Public Free Spaces, Urban Requalification

LISTA DE FIGURAS

Fig. 01 | Localização | Pg. 14 **|** Fonte: FILHO, Daniel Régis (com alterações feitas pela autora) e Google Earth (com alterações feitas pela autora);

Fig. 02 | Antes e depois First Avenue | Pg. 26 **|** Fonte: PACHECO, Priscila (com alterações feitas pela autora);

Fig. 03 | Antes e depois Columbus Avenue | Pg. 26 **|** Fonte: Idem acima;

Fig. 04 | 2007 Allen Street | Pg. 27 **|** Fonte: Google Earth;

Fig. 05 | 2007 Broadway Street | Pg. 27 **|** Fonte: Google Earth;

Fig. 06 | 2011 Allen Street | Pg. 27 **|** Fonte: Google Earth;

Fig. 07 | 2009 Broadway Street | Pg. 27 **|** Fonte: Google Earth;

Fig. 08 | 2017 Allen Street | Pg. 27 **|** Fonte: Google Earth;

Fig. 09 | 2014 Broadway Street | Pg. 27 **|** Fonte: Google Earth;

Fig. 10 | 2007 Broadway Street | Pg. 28 **|** Fonte: Google Earth;

Fig. 11 | 2017 Broadway Street | Pg. 28 **|** Fonte: Google Earth;

Fig. 12 | 2007 Allen Street | Pg. 28 **|** Fonte: Google Earth;

Fig. 13 | 2012 Allen Street | Pg. 28 **|** Fonte: Google Earth;

Fig. 14 | 2007 17th Street | Pg. 28 **|** Fonte: Google Earth;

Fig. 15 | 2014 17th Street | Pg. 28 **|** Fonte: Google Earth;

Fig. 16 | 2008 Bell Street | Pg. 30 **|** Fonte: Google Earth;

Fig. 17 | 2014 Bell Street | Pg. 30 **|** Fonte: Google Earth;

Fig. 18 | Bell Street 2008 | Pg. 30 **|** Fonte: NACTO;

Fig. 19 | Bell Street 2014 | Pg. 30 **|** Fonte: NACTO;

Fig. 20 | Planta da rua requalificada | Pg. 31 **|** Fonte: Site Workshop;

Fig. 21 | Perspectiva da rua | Pg. 31 **|** Fonte: Site Workshop;

Fig. 22 | Perspectiva da rua | Pg. 31 **|** Fonte: Site Workshop;

Fig. 23 | Vida na cidade em Bell Street | Pg. 32 **|** Fonte: SVR Design;

Fig. 24 | Feiras de rua em Bell Street | Pg. 32 **|** Fonte: The Urbanist;

Fig. 25 | Rua como espaço de lazer em Bell Street | Pg. 32 **|** Fonte: SVR Design;

Fig. 26 | Bacia hidrográfica do Itacorubi | Pg. 35 **|** Fonte: FILHO, Daniel Régis (com alterações feitas pela autora);

Fig. 27 | Sobreposição topografia e hidrografia | Pg. 35 **|** Fonte: Idem acima;

Fig. 28 | Mapa ambiental do Itacorubi | Pg. 35 **|** Fonte: Elaborado pela autora;

Fig. 29 | Análise ortofotos | Pg. 38 **|** Fonte: Elaborado pela autora, base cartográfica do site da PMF;

Fig. 30 | Evolução da malha viária | Pg. 38 **|** Fonte: Elaborada pela autora;

Fig. 31 | Análise ortofotos | Pg. 39 **|** Fonte: Elaborado pela autora com base cartográfica do site da PMF;

Fig. 32 | Evolução malha viária | Pg. 39 **|** Fonte: Elaborado pela autora;

Fig. 33 | Mapa público privado | Pg. 40 **|** Fonte: Elaborado pela autora;

Fig. 34 | Mapa cheios e vazios | Pg. 41 **|** Fonte: Elaborado pela autora

Fig. 35 | Mapa gabarito | Pg. 42 **|** Fonte: Elaborado pela autora;

Fig. 36 | Vista 01 | Pg. 42 **|** Fonte: Foto tirada pela autora e alterada pela autora;

Fig. 37 | Vista 02 | Pg. 42 **|** Fonte: Foto tirada pela autora e alterada pela autora;

Fig. 38 | Vista 03 | Pg. 42 **|** Fonte: Foto tirada pela autora e alterada pela autora;

Fig. 39 | Mapa uso do solo | Pg. 43 **|** Fonte: Elaborado pela autora;

Fig. 40 | Croqui ilust de uma rua com fachadas ativas | Pg. 44 **|** Fonte: Prefeitura de SP;

Fig. 41 | Tipo 01 | Pg. 44 **|** Fonte: Elaborado pela autora;

Fig. 42 | Tipo 02 | Pg. 44 **|** Fonte: Elaborado pela autora;

Fig. 43 | Tipo 03 | Pg. 44 **|** Fonte: Elaborado pela autora;

Fig. 44 | Tipo 04 | Pg. 44 **|** Fonte: Elaborado pela autora;

Fig. 45 | Tipo 05 | Pg. 44 **|** Fonte: Elaborado pela autora;

Fig. 46 | Tipo 06 | Pg. 44 **|** Fonte: Elaborado pela autora;

Fig. 47 | Tipo 07 | Pg. 44 **|** Fonte: Elaborado pela autora;

Fig. 48 | Mapa tipo de fachadas | Pg. 45 **|** Fonte: Elaborado pela autora;

Fig. 49 | Mapa fachadas ativas | Pg. 45 **|** Fonte: Elaborado pela autora

Fig. 50 | Mapa equipamentos urbanos | Pg. 46 **|** Fonte: Elaborado pela autora;

Fig. 51 | Creche Joaquina Maria Peres | Pg. 46 **|** Fonte: Foto tirada pela autora;

Fig. 52 | Centro de Saúde do Itacorubi | Pg. 46 **|** Fonte: Foto tirada pela autora;

Fig. 53 | Mapa espaços livres públicos de lazer | Pg. 47 **|** Fonte: Elaborado pela autora;

Fig. 54 | Jardim Botânico | Pg. 47 **|** Fonte: Foto tirada pela autora;

Fig. 55 | Praça da aroeira | Pg. 47 **|** Fonte: Foto tirada pela autora;

Fig. 56 | Praça Caiçara | Pg. 47 **|** Fonte: Foto tirada pela autora;

Fig. 57 | Praça da FIESC | Pg. 47 **|** Fonte: Foto tirada pela autora;

Fig. 58 | Mapa sistema viário | Pg. 48 **|** Fonte: Elaborado pela autora;

Fig. 59 | Conflito 01 | Pg. 49 **|** Fonte: Google Earth alterado pela autora;

Fig. 60 | Conflito 01 | Pg. 49 **|** Fonte: Foto tirada pela autora;

Fig. 61 | Conflito 02 | Pg. 49 **|** Fonte: Google Earth alterado pela autora;

Fig. 62 | Conflito 02 | Pg. 49 **|** Fonte: Foto tirada pela autora;

Fig. 63 | Conflito 03 | Pg. 49 **|** Fonte: Google Earth alterado pela autora;

Fig. 64 | Conflito 03 | Pg. 49 **|** Fonte: Foto tirada pela autora;

Fig. 65 | Conflito 04 | Pg. 49 **|** Fonte: Google Earth alterado pela autora;

Fig. 66 | Conflito 04 | Pg. 49 **|** Fonte: Foto tirada pela autora;

Fig. 67 | Conflito 05 | Pg. 49 **|** Fonte: Google Earth alterado pela autora;

Fig. 68 | Conflito 05 | Pg. 49 **|** Fonte: Foto tirada pela autora;

Fig. 69 | Zoneamento 1997 | Pg. 50 **|** Fonte: PMF;

Fig. 70 | Zoneamento 2014 | Pg. 50 **|** Fonte: PMF;

Fig. 71 | Corte viário 1997 | Pg. 51 **|** Fonte: Plano diretor 97, desenhado pela autora;

Fig. 72 | Corte viário 2014 | Pg. 51 **|** Fonte: Plano diretor 2014, desenhado pela autora;

Fig. 73 | Proposta do PLAMUS para o BRT | Pg. 51 **|** Fonte: PLAMUS;

Fig. 74 | Mapa Leitura Urbana | Pg. 52 **|** Fonte: Editado pela autora;

Fig. 75 | Ponto de vista 01 | Pg. 53 **|** Fonte: Foto tirada pela autora;

Fig. 76 | Ponto de vista 02 | Pg. 53 **|** Fonte: Foto tirada pela autora;

Fig. 77 | Ponto de vista 03 | Pg. 53 **|** Fonte: Foto tirada pela autora;

Fig. 78 | Ponto de vista 04 | Pg. 53 **|** Fonte: Foto tirada pela autora;

Fig. 79 | Ponto de vista 05 | Pg. 53 **|** Fonte: Foto tirada pela autora;

Fig. 80 | Ponto de vista 06 | Pg. 53 **|** Fonte: Foto tirada pela autora;

Fig. 81 | Ponto de vista 07 | Pg. 54 **|** Fonte: Foto tirada pela autora;

Fig. 82 | Ponto de vista 08 | Pg. 54 **|** Fonte: Foto tirada pela autora;

Fig. 83 | Ponto de vista 09 | Pg. 54 **|** Fonte: Foto tirada pela autora;

Fig. 84 | Ponto de vista 10 | Pg. 54 **|** Fonte: Foto tirada pela autora;

Fig. 85 | Ponto de vista 11 | Pg. 54 **|** Fonte: Foto tirada pela autora;

Fig. 86 | Ponto de vista 12 | Pg. 54 **|** Fonte: Foto tirada pela autora;

Fig. 87 | Problemática | Pg. 55 **|** Fonte: Elaborado pela autora;

Fig. 88 | Diretriz | Pg. 55 **|** Fonte: Elaborado pela autora;

Fig. 89 | Problemática | Pg. 56 **|** Fonte: Elaborado pela autora;

Fig. 90 | Diretriz | Pg. 56 **|** Fonte: Elaborado pela autora;

Fig. 91 | Problemática | Pg. 57 **|** Fonte: Elaborado pela autora;

Fig. 92 | Diretriz | Pg. 57 **|** Fonte: Elaborado pela autora;

Fig. 93 | Problemática | Pg. 58 **|** Fonte: Elaborado pela autora;

Fig. 94 | Diretriz | Pg. 58 **|** Fonte: Elaborado pela autora;

Fig. 95 | Problemática | Pg. 59 **|** Fonte: Elaborado pela autora;

Fig. 96 | Diretriz | Pg. 59 **|** Fonte: Elaborado pela autora;

Fig. 97 | Problemática | Pg. 60 **|** Fonte: Elaborado pela autora;

Fig. 98 | Diretriz | Pg. 60 **|** Fonte: Elaborado pela autora;

Fig. 99 | Problemática | Pg. 61 **|** Fonte: Elaborado pela autora;

Fig. 100 | Diretriz | Pg. 61 **|** Fonte: Elaborado pela autora;

Fig. 101 | Mapa hierarquia sist. viário | Pg. 63 **|** Fonte: Elaborado pela autora;

Fig. 102 | Pefil da via: rua compartilhada | Pg. 64 **|** Fonte: Elaborado pela autora;

Fig. 103 | Pefil da via: zona 30 | Pg. 64 **|** Fonte: Elaborado pela autora;

Fig. 104 | Pefil da via: av. urb. tipo 02 | Pg. 64 Fonte: Elaborado pela autora;

Fig. 105 | Pefil da via: rua peatonal | Pg. 64 **|** Fonte: Elaborado pela autora;

Fig. 106 | Mapa sistema de espaços livres púb. | Pg. 65 **|** Fonte: Elaborado pela autora;

Fig. 107 | Mapa recortes | Pg. 67 **|** Fonte: Elaborado pela autora;

Fig. 108 | Recorte 01| Pg. 67 **|** Fonte: Elaborado pela autora;

Fig. 109 | Recorte 02 | Pg. 67 **|** Fonte: Elaborado pela autora;

Fig. 110 | Mapa esque. inten. proj. rec. 01 | Pg. 69 **|** Fonte: Elaborado pela autora;

Fig. 111 | Mapa indicações cortes | Pg. 70 **|** Fonte: Elaborado pela autora;

Fig. 112 | Croqui proposta ponto 01 | Pg. 70 **|** Fonte: Elaborado pela autora;

Fig. 113 | Corte 01 antes | Pg. 70 **|** Fonte: Elaborado pela autora;

Fig. 114 | Corte 01 depois | Pg. 70 **|** Fonte: Elaborado pela autora;

Fig. 115 | Croqui proposta ponto 02 | Pg. 71 **|** Fonte: Elaborado pela autora;

Fig. 116 | Corte 02 antes | Pg. 71 **|** Fonte: Elaborado pela autora;

Fig. 117 | Corte 02 depois | Pg. 71 **|** Fonte: Elaborado pela autora;

Fig. 118 | Mapa esq. inten. proj. recorte 02 | Pg. 73 **|** Fonte: Elaborado pela autora;

Fig. 119 | Mapa indicações cortes | Pg. 74 **|** Fonte: Elaborado pela autora;

Fig. 120 | Croqui proposta ponto 01 | Pg. 74 **|** Fonte: Elaborado pela autora;

Fig. 121 | Corte 01 antes | Pg. 74 **|** Fonte: Elaborado pela autora;

Fig. 122 | Corte 02 antes | Pg. 74 **|** Fonte: Elaborado pela autora;

Fig. 123 | Croqui proposta 02 | Pg. 75 **|** Fonte: Elaborado pela autora;

Fig. 124 | Corte 02 antes | Pg. 75 **|** Fonte: Elaborado pela autora;

Fig. 125 | Corte 02 depois | Pg. 75 **|** Fonte: Elaborado pela autora;

Fig. 126 | Croqui conexão ao rio | Pg. 75 **|** Fonte: Elaborado pela autora;

SUMÁRIO

1 CAPÍTULO

APRESENTAÇÃO DO TEMA

1.1 INTRODUÇÃO **| 13**

1.2 JUSTIFICATIVA **| 15**

1.3 OBJETIVOS **| 15**

1.4 METODOLOGIA **| 16**

2 CAPÍTULO

FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 ESPAÇO LIVRE PÚBLICO **| 17**

2.2 SIST. DE ESP. LIVRES PÚB. VS. SIST. RODOVIÁRIO **| 18**

2.3 CARROS VS. PEDESTRES **| 19**

2.4 MOBILIDADE URBANA E LAZER **| 21**

3 CAPÍTULO

REFERENCIAL PROJETUAL

3.1 NOVA IORQUE **| 25**

3.2 BELL STREET **| 29**

4 CAPÍTULO

DIAGNÓSTICO DA ÁREA

4.1 AMBIENTAL **| 35**

4.2 HISTÓRICO **| 37**

4.3 PÚBLICO E PRIVADO **| 40**

4.4 CHEIOS E VAZIOS **| 41**

4.5 GABARITO **| 42**

4.6 USO DO SOLO **| 43**

4.7 FACHADAS ATIVAS **| 44**

4.8 EQUIPAMENTOS URBANOS **| 46**

4.9 ESPAÇOS PÚBLICOS LIVRES DE LAZER **| 47**

4.10 SISTEMA VIÁRIO **| 48**

4.11 LEGISLAÇÃO **| 50**

4.12 LEITURA URBANA **| 52**

5 CAPÍTULO

PARTIDO GERAL

5.1 PROBLEMÁTICAS E DIRETRIZES **I 55**
5.2 INTENÇÕES PROJETUAIS MACRO **I 63**
5.3 INTENÇÕES PROJETUAIS RECORTES **I 67**

6 CAPÍTULO

CONSIDERAÇÕES FINAIS

7 CAPÍTULO

REFERENCIAIS

1 | APRESENTAÇÃO AO TEMA

1.1 | INTRODUÇÃO
1.2 | JUSTIFICATIVA
1.3 | OBJETIVOS
1.4 | METODOLOGIA

CAPÍTULO

capítulo 1

Neste capítulo o tema do TCC será apresentado a partir de alguns subcapítulos, tais como a introdução que irá dar uma noção geral do que este trabalho se trata, seguido da justificativa a qual mostrará o porquê este tema é relevante, seguido dos objetivos e metodologia os quais irão mostrar como este trabalho será feito.

1.1 INTRODUÇÃO

Florianópolis possui mais de cem quilômetros de rodovias, as quais fazem a conexão entre muitos bairros da cidade. Por se tratar de rodovias estaduais, a responsabilidade da construção e manutenção desta via ainda é do DEINFRA (Departamento Estadual de Infraestrutura). Gonçalves (2011) aponta que:

> O problema começou no passado quando, por falta de recursos para asfaltar, o município repassou as estradas ao Estado. A maior parte das vias de conexão entre bairros tornou-se rodovia e recebeu apenas asfalto e acostamento.

Porém, em 02 de outubro de 2017, segundo Alves (2017) o governo estadual, emitiu um Decreto (nº 759) que afirma que as prefeituras interessadas em fazer o gerenciamento, manutenção e melhorias em Rodovias pertencentes ao Governo do Estado devem fazer um requerimento ao DEINFRA. Mas até então a prefeitura de Florianópolis não emitiu qualquer solicitação ao Departamento Estadual de Infraestrutura.

Uma destas rodovias é a SC-404, denominada Admar Gonzaga, e a mesma está inserida no bairro do Itacorubi, no contexto da Bacia Hidrográfica do Itacorubi da cidade de Florianópolis.

A prefeitura negligencia o fato de que ao longo destas muitas rodovias espalhadas pela cidade existe uma cidade clamando por espaços livres públicos de qualidade, é como se a elas não fizessem ou não estivessem inseridas no contexto da cidade.

As mesmas precisam mudar sua atual qualificação que vem de um histórico de uso exclusivo e primordial aos automóveis para a conexão entre a área central ao bairro da Lagoa da Conceição, para um espaço que sirva de circulação para todos os modais, principalmente transporte público, pedestres e ciclistas e também como área de encontro e permanência de pessoas.

O problema é que Rodovias tem uma configuração totalmente oposta do ideal para um contexto urbanizado: a de uma via arterial, em geral voltadas apenas para conexões intermunicipais com veículos trafegando em alta velocidade.

Há efeitos negativos para aqueles que necessitam transitar por ela, principalmente para pedestres e ciclistas, já que ela é pensada majoritariamente para o uso de automóveis individuais.

Podemos citar principalmente a condição precária em que se encontram os passeios públicos, ou até mesmo a inexistência deles em alguns trechos. Isto agrava a questão da segurança dos pedestres, a qual já é extremamente perigosa devido ao tráfego intenso de carros.

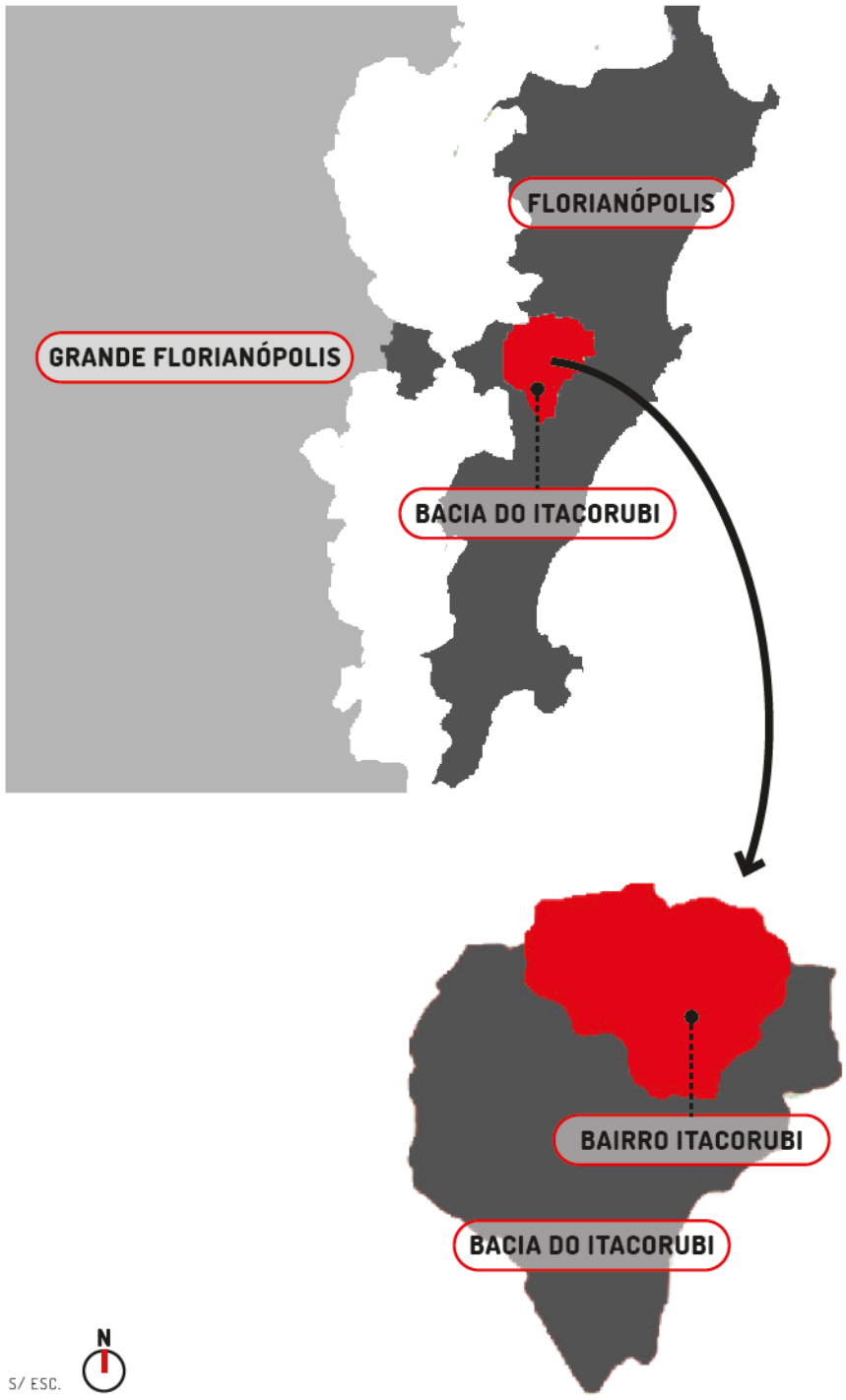
Podemos elencar mais pontos críticos: as ciclovias descontínuas, pontos de ônibus sem acessibilidade ou em condições precárias, iluminação pública voltada apenas para a Rodovia, a qual aumenta a periculosidade para os pedestres à noite, entre outras questões esquecidas pelo poder público.

Maricato (2011, p. 174), reforça que

> [...]a área ocupada e impermeabilizada pelo automóvel nesse modelo de urbanização (estacionamentos, avenidas, amplas

rodovias, viadutos, pontes, garagens, túneis) fragmentando e dividindo bairros inteiros, a custosa e predatória poluição do ar se somam ao incrível número de acidentes com mortes ou invalidez, às horas paradas em monumentais engarrafamentos causadoras de stress.

A partir desta apresentação, é nítida a necessidade do bairro de espaços públicos livres de qualidade, principalmente ao se tratar da Rodovia Admar Gonzaga, cuja atualmente é um elemento segregador do bairro em detrimento da escala humana.



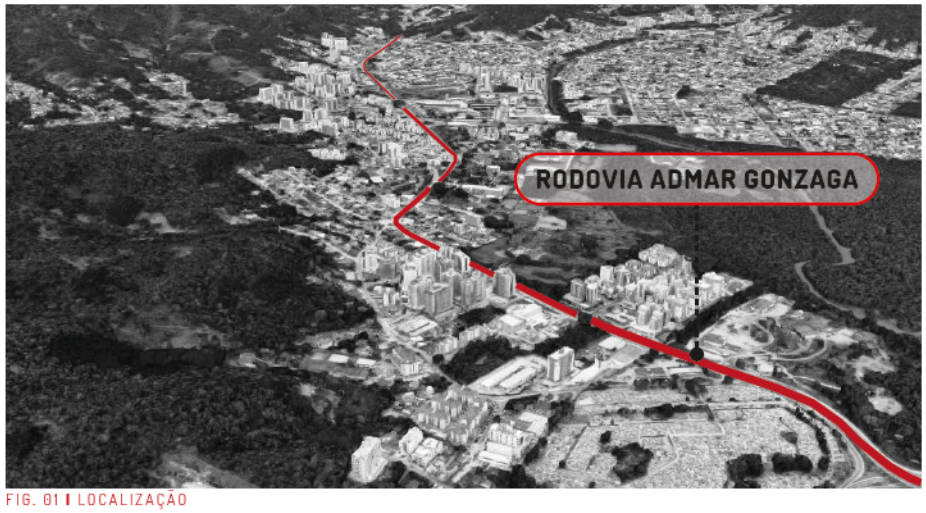


FIG. 01 | LOCALIZAÇÃO

1.2 JUSTIFICATIVA

A grande problemática da Rodovia Admar Gonzaga atualmente é de ainda estar servindo como espaço exclusivo para automóveis individuais, em detrimento dos pedestres.

O paradigma do carro causa um efeito de segregação no bairro, de modo que os moradores acabam por utilizar a Rodovia Admar Gonzaga apenas com seus carros ao saírem ou chegarem de suas casas a um ponto qualquer da cidade, sem haver nenhuma interação social.

Este efeito de separação é um dos motivos principais que levam ao bairro não possuir uma centralidade, ou seja, não há um local importante em que os moradores possuam uma área de comércios vicinais, praças, restaurantes, cafés e serviços públicos. Estes usos existem em pequena quantidade e espalhados pelo bairro, o que dificulta ainda mais as trocas sociais entre a população local.

Isto se deve ao fato principalmente por ter tido um aumento considerável na sua densidade ao longo dos anos, sem ser acompanhado de investimentos em infraestrutura urbana.

A proposta deste TCC é trazer ao bairro, a partir de um desenho humanizado, a integração entre todos os usuários de uma rua: ciclistas, pedestres, transporte público e veículos individuais. Logo, será desenvolvida a qualificação deste espaço livre público importante para a cidade e principalmente para o Itacorubi.

1.3.1 OBJETIVO GERAL

Desenvolver projeto urbanístico de requalificação da Rodovia SC-404 no bairro do Itacorubi, Florianópolis/SC.

1.3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Diagnosticar a área de intervenção a fim de compreender a sua realidade, especialmente os itens citados abaixo;
- Compreender o processo histórico de transformação do bairro Itacorubi e da Rodovia Admar Gonzaga;
- Melhor analisar o sistema viário e mobilidade do bairro Itacorubi;
- Analisar a legislação urbana e ambiental da área;
- Identificar e mapear os espaços livres públicos utilizados, não utilizados e subutilizados ao longo da Rodovia SC-404;
- Descrever as demandas da Rodovia Admar Gonzaga e a partir disto identificar suas diretrizes;
- Elaborar proposta de projeto urbano, etapa partido geral e estudo preliminar.

1.4 METODOLOGIA

- Para o desenvolvimento do estudo teórico-conceitual será feita revisão bibliográfica com leitura de revistas, artigos e livros com temas relacionado à intervenção a ser realizada;
- Será pesquisado em revistas e na internet projetos urbanos com propostas relevantes à área de intervenção e após este levantamento será produzido diagramas e esquemas gráficos para melhor entendê-los e explicá-los;
- Serão produzidos mapas dos aspectos urbanos e morfológicos do bairro Itacorubi;
- Serão feitas leituras de mapas no Geoprocessamento da Prefeitura e em artigos sobre o processo histórico do bairro Itacorubi;
- Serão elaborados mapas de estudos referentes ao sistema viário e mobilidade urbana de todo o bairro Itacorubi, aliado à visita em campo ao longo da Rodovia SC-404;
- Será realizada a leitura do plano diretor no recorte da área de intervenção, principalmente do zoneamento e se necessário, será proposto um novo zoneamento ao longo da Rodovia;
- Será feito inicialmente um mapeamento via Google Earth e visita ao local dos espaços livres públicos em desuso ou subutilizados ao longo da Rodovia SC-404, seguido de uma visita em campo;
- Será realizado em todas as visitas em campo fotografias do que se achar relevante para estudo ou até mesmo auxílio na elaboração de croquis da proposta;
- Serão feitos textos, croquis e esquemas gráficos;
- Serão elaborados cortes esquemáticos, esquemas gráficos e croquis para melhor explicar o Partido Arquitetônico da área de intervenção.

CAPÍTULO 2

FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 | ESPAÇO LIVRE PÚBLICO
2.2 | SIST. DE ESP. LIVRES PÚB. VS. SIST. RODOVIÁRIO
2.3 | CARROS VS. PEDESTRES

capítulo 2

Este capítulo irá abordar teorias que são pertinentes ao tema tratado neste TCC e desta forma poderão auxiliar no processo projetual. Os assuntos, resumidamente, tratarão da definição de espaços livres público e do rodoviarismo no Brasil e no mundo.

2.1 ESPAÇO LIVRE PÚBLICO

A fim de entender a grande importância que o espaço livre público tem na cidade, e para que se consiga desenhar áreas urbanas de qualidade, é fundamental entender o seu significado.

Uma definição preliminar para espaço livre é a de que "o espaço livre é todo espaço não ocupado por um volume edificado (espaço-solo, espaço-água, espaço-luz ao redor das edificações a que as pessoas têm acesso)" (MAGNOLI, 2006, p.179).

Segundo definição de Abrahão (2008, p.23) se percebe que tais áreas das cidades vão muito além de um simples espaço físico. O autor afirma que.

> [...]nas duas últimas décadas muitos estudiosos têm classificado os espaços públicos urbanos como espaços de manifestação da esfera pública, da realização da cidadania, atribuindo desta forma à materialidade daqueles espaços uma realização sociopolítica[...]

Deve-se entender que a expressão espaço livre público, não se refere apenas ao conceito jurídico da propriedade, seja ela pública ou privada, mas sim da utilização que estes locais exercem na cidade: convivência e aproximação social entre todos os tipos de classes sociais, sem distinção, e a consequência disto está na diminuição de conflitos urbanos. (PIZZATO, 2016)

> [...] No momento em que as pessoas se aproximam mais da vida de sua cidade e percebem que é possível contribuir para a diminuição dos conflitos urbanos, altera-se a percepção do problema criminal, gerador do sentimento de insegurança [e] uma medida importante para prevenir efetivamente a criminalidade de rua deve ser destacada: o incentivo à criação de vínculos e espaços de sociabilidade, raros em uma cidade[...] (ZACKSESKI, 2004 apud NYGAARG, 2010, p. 150).

Segundo Magnoli (2006), a manutenção e investimentos em espaços livres públicos são essenciais para uma boa qualidade de vida dos habitantes das cidades. Porém a realidade brasileira é outra, já que a maioria destes espaços livres públicos se encontra ou em desuso ou subutilizados, como estacionamentos, praças degradadas e sem falar nas áreas destinadas apenas para circulação de carros.

Jacobs (2011, p. 29) afirma que as calçadas e ruas não devem ser encaradas unicamente como um local de circulação, "as ruas das cidades servem a vários fins além de comportar veículos; e as calçadas - a parte das ruas que cabe aos pedestres – servem a muitos fins além de abrigar pedestres."

Entretanto, Nygaard afirma que a cidade e suas ruas tem sido tratadas pelos governantes de uma maneira totalmente oposta do proposto por Jane Jacobs, ou seja, como um local de circulação rápida de veículos e mercadorias o mais rápido possível.

> "[...] e essas exclusivas preocupações transformaram a rua em uma estrutura essencialmente tecnocrática, que conforma, com os demais espaços da cidade, por sua vez também configurados através de regras e normas técnicas expressas nos planos diretores, um ambiente urbano frio, estéril e simplório" (Nygaard, 2011, p.151).

Tais preocupações em que o governo despende tempo e dinheiro são cálculos e previsões de fluxos de automóveis, mapeamento de áreas que necessitam de recapeamento, temporizador de semáforos, etc. Ou seja, o investimento de tempo e dinheiro do governo quando se trata de projeto de ruas ainda é equivocado por estar voltado apenas para a mobilidade mais eficaz de automóveis individuais. Ou seja, a rua por ser um dos maiores espaços públicos livres das cidades, merece um olhar mais humanizado.

2.2 SISTEMAS DE ESPAÇOS LIVRES PÚBLICOS VS. SISTEMA RODOVIÁRIO

É importante entender o significado de sistema de espaços livres públicos em uma cidade, a fim de que ele exerça o seu papel da maneira correta:

Llardent (1982, p.151, apud RUBIRA, 2015, p.137) define sistemas de espaços livres como um "conjunto de espaços urbanos ao ar livre destinado ao pedestre para o descanso, o passeio, a prática esportiva e, em geral, o recreio e entretenimento em sua hora de ócio." Acresenta-se a esta definição, o papel da circulação. Panerai (1994, p.79) afirma que sistema de espaços livres públicos vai

> "além de sua justificação funcional como espaço de circulação (não apenas de veículos), o espaço público se define primeiramente como espaço do público. Aberto e acessível a todos, a todo o momento, ele pertence à coletividade, ele é, para retomar a expressão latina coisa pública (res publica). Seu traçado se confunde com o plano da cidade".

Panerai (1994) comenta que estes sistemas se refletem em muitos espaços que vão além da praça e da rua, são eles os bulevares, avenidas e alamedas.

Preto (2009) ainda cita o potencial que esses espaços exercem nas cidades com o papel de revalorização de áreas urbanas consolidadas, impactando diretamente na qualidade de vida dos moradores de uma cidade pois são nesses locais que há trocas sociais e um aumento no envolvimento da população no espaço urbano, fundamental para uma cidade mais viva.

Segundo Park (2013), houve um incentivo às construções de rodovias no Brasil e no mundo por volta dos anos 50 e 60 (existia uma meta de construção de 64 mil quilômetros de rodovias até 1970 nos EUA), pois se pensava que esses investimentos diminuiriam o congestionamento, e consequentemente aumentariam a segurança das cidades.

Park (2013, p.9) ainda explica que "o enorme investimento público em vias expressas, feito no último século, reduziu a capacidade das cidades para conectar as pessoas entre si e estimular a cultura e o comércio.", ou seja, o efeito gerado foi o oposto do esperado, pois além de aumentar o congestionamento, a segurança nas cidades também diminuiu.

Custódio, et al (2013), critica a maneira como o sistema de espaços livres públicos ainda são tratados pelos governantes no Brasil, os quais são majoritariamente estruturados para os veículos. Ele diz que:

> Os sistemas de espaços livres, sobretudo os públicos, significam uma possibilidade de realização da esfera pública deveriam ser resultado e alvo de políticas públicas e gestão urbana. Entretanto, em inúmeros casos, os espaços livres são resultado de ações pontuais (CUSTÓDIO, et al, 2013, p.3).

A partir de tanto investimento do governo em rodovias, Silva Junior e Ferreira (2008) afirma que bairros começaram a crescer cortados pelas mesmas e isto gera um grande risco para os habitantes, já que é necessário o cruzamento delas para que consigam realizar suas atividades diárias.

Bellia e Bidone (1993 apud Freire, 2003, p.26) reforça a ideia de que a existência de rodovias:

> [...] tende a intensificar a ocupação do solo num crescimento linear à via, pois proporciona a acessibilidade do sentido longitudinal. Quando a municipalidade não controla esta ocupação, não prevê ou não possui recursos para uma urbanização planejada, geram-se problemas na própria infraestrutura urbanística como segregação urbana e favelização, que se refletem na comunidade do município.

As rodovias são inadequadas ao cortarem cidades, pois "elas dependem da limitação do acesso às mesmas para poderem minimizar as interrupções e maximizar o fluxo. Mas as cidades são caracterizadas por redes viárias robustas e interconectadas" (PARK, 2013, p.9).

Nota-se a partir de tantos relatos que o ideal para uma área urbanizada é a mudança imediata do caráter de Rodovia para Avenida Urbanizada. Freire (2003, p. 27) afirma que:

> quando detectada a segregação urbana, fazem-se necessárias ações na rodovia para mitigá-la ou eliminá-la, tais como: melhorias das condições físicas e operacionais, fiscalização do tráfego e engajamento das autoridades do município no processo de melhoria do sistema viário da cidade e de controle da ocupação do solo no processo de urbanização junto à rodovia.

Gonçalves (2011) define a principal diferença entre uma Rodovia e uma Avenida: a primeira está voltada exclusivamente para a conexão de dois locais a partir de um veículo individual em alta velocidade, enquanto a outra prioriza um desenho humanizado, focado nos pedestres e transportes alternativos.

Muitas cidades ao redor do mundo já conseguem priorizar pedestres e transportes alternativos, em detrimento do carro, como é o caso de Copenhague, na Dinamarca. Porém, no Brasil este processo parece estar se iniciando apenas a alguns anos, de forma lenta e quase que imperceptível. Rolnik (2000, p.3) culpabiliza a administração das cidades que

> em vez de exercer sua função pública de cuidar de todos os âmbitos da vida cotidiana, se preocupa apenas em garantir a fluidez do sistema viário que liga essas ilhas, minguando-se para um papel ridículo e ínfimo (ROLNIK, 2000, p. 3).

É preciso estar atento às demandas das cidades, a fim de buscar nelas sempre o seu melhor. E pode-se afirmar que atualmente o que mais se necessita é uma mudança na maneira como encaramos as ruas, não mais como um local de circulação prioritária dos carros, mas sim como um local de encontro a partir da pedestrianização.

2.3 CARROS VS. PEDESTRES: UMA MUDANÇA DE PARADIGMA NA MOBILIDADE URBANA

Ao se falar de cidades pensadas para carros, não se pode deixar de citar o projeto de cidade moderna idealizada por Le Corbusier, entre as décadas de 20 e 30. Elas foram colocadas em prática por muitas cidades décadas depois,

como é o caso de Brasília. Segundo Jacobs (2011, p. 381), ele:

> bordou (acho que esta palavra faz jus ao enfoque dele) as vias expressas e o tráfego em seu projeto da Ville Radieuse numa quantidade que aparentemente satisfazia sua noção de projeto, mas não tinha relação alguma com a quantidade imensamente maior de automóveis, vias e extensão de estacionamentos e manutenção que seriam necessários em seus amontoados de pessoas, verticais e repetitivos, separados por vazios.

O paradigma dos carros nas cidades começou a sair do papel por volta de 1950 quando, segundo Gehl (2015, p.5), "grandes quantidades de carros invadiram as cidades do mundo todo, marcando o início do processo que corroeu as condições necessárias para as pessoas se envolverem em uma vida na cidade".

Jan Gehl também afirma que em virtude deste aumento desordenado dos carros nas cidades,

> por décadas, a dimensão urbana tem sido um tópico do planejamento urbano esquecido e tratado a esmo, enquanto várias outras questões ganham mais força, como a acomodação do vertiginoso aumento do tráfego de automóveis (GEHL, 2015, p.3).

No Brasil a questão da priorização dada aos carros teve seu início no governo JK (por volta de 1950, com o Plano de Metas), pois se pensava que era necessário modernizar o país através da construção de rodovias de norte a sul, acrescido de toda uma pressão da indústria automobilística estrangeira (SILVA JÚNIOR e FERREIRA, 2008).

Vasconcellos (1996 apud Silva Júnior; Ferreira, 2008) também afirma que a partir do momento em que se iniciou a ampliação da produção de veículos motorizados foi mais perceptível a frota de automóveis circulando no perímetro das cidades e aliado a isto houve a valorização de um planejamento urbano voltado para os automóveis.

Para Maricato (2012, p. 171), "aquilo que era inicialmente uma opção – para os mais ricos, evidentemente o automóvel passou a ser uma necessidade de todos. E como necessidade, que envolve todos os habitantes da cidade, ele não apenas matou a cidade, mas a si próprio".

Além de rodovias começarem a cortar cidades, outro fenômeno visto no mundo foram cidades e bairros começarem seu crescimento ao redor das mesmas. Um dos motivos era a facilidade de acesso ao local de trabalho, já que muitas indústrias eram colocadas ao longo delas. Outro motivo vem do fato de governantes optarem por localizar moradias de interesse social em suas bordas, por serem terrenos mais baratos.

Porém, o resultado disto, segundo Gehl (2015, p.3) são pessoas sendo deixadas de lado e cada vez mais maltratadas em virtude de cidades com "espaço limitado, obstáculos, ruído, poluição, risco de acidentes e condições geralmente vergonhosas [...]".

Nygaard (2010, p.111) ainda afirma que

> mesmo com as progressivas ocupações e densificações dos terrenos, a ideia dominante sempre foi a de que as ruas devem ser, acima de tudo, eficientes e seguras para o trânsito, relegando

> a plano totalmente secundário, ou a plano nenhum, a sua função de espaço de convívio e interação social (Nygaard, 2010, p. 111).

Porém, segundo Gehl (2015), esta preocupação em excesso voltada ao trânsito e à construção de mais vias, pontes e duplicações nas cidades é um ciclo vicioso, pois investimento em infraestruturas para veículos é sinônimo de falta de investimento em transportes alternativos (bicicletas, BRT s, ônibus, trem, etc) e de passeios públicos de qualidade.

Ainda conforme Gehl, apesar do aumento vertiginoso dos carros ao redor do mundo, muitas cidades estão fazendo o movimento contrário após perceberem tantos pontos negativos (já citados acima) corroendo a vida urbana. Gehl (2015, p.6) afirma que após tantas décadas de cidades valorizando o espaço dos carros nas cidades, sem pensar nas pessoas:

> agora, no início do XXI, podemos perceber os contornos dos vários e novos desafios globais que salientam a importância de uma preocupação muito mais focalizada na dimensão humana. A visão de cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis tornou-se um desejo universal urgente.

No Brasil recentemente, segundo a WRI Brasil , em 2012 foi instaurada a Política de Mobilidade Urbana (PNMU) a partir da Lei Federal n. 12.587. É exigido a partir desta que todas as cidades com mais de 20.000 habitantes utilizem a mobilidade urbana sustentável, que é definida como a integração entre os diferentes modais de transporte e melhor acessibilidade, como condição para conseguirem recursos financeiros vindos do Governo. Isto é uma maneira de incentivo para que o país se torne mais humanizado e menos pensado para os carros.

Aos poucos a mudança do paradigma do carro como solução única de meio de transporte vai acontecendo a partir de uma necessidade global por um mundo mais humanizado, acessível a todos e seguro, refletindo diretamente na qualidade de vida das pessoas.

2.4 MOBILIDADE URBANA E LAZER

A fim de que a população de uma cidade tenha qualidade de vida é necessário que elas não apenas tenham acesso à saúde, moradia, serviços públicos, comércio e lazer, mas que seja possível a circulação de um local ao outro de uma maneira segura, confortável e rápida. Logo, é imprescindível uma mobilidade urbana de qualidade nas cidades (PIRES; PIRES, 2016).

Segundo Pires;Pires (2016,p.7) a mobilidade urbana muitas vezes é de maneira equivocada

> associada exclusivamente à circulação de veículos. Contudo, é um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano, ou seja, é o resultado da interação entre os deslocamentos de pessoas e bens.

Maricato (2011) afirma que em muitos subúrbios americanos é impossível se deslocar a uma padaria para comprar pão sem depender de um carro e isto é reflexo da falta de uma mobilidade urbana de qualidade não apenas nos Estados Unidos, mas no mundo todo.

As pessoas impossibilitadas de se locomover com segurança devido à falta de infraestrutura nas cidades para pedestres e ao elevado número de carros

circulando, resulta em uma população mundial totalmente dependente de carros, e aqueles que não podem pagar pelo preço alto de um automóvel, ficam às margens de transporte público, passeios e ciclovias sem qualidade.

É preciso encarar o fato de que ruas não são apenas voltadas para a mobilidade urbana, são pontos de recreação, de encontro de pessoas, sendo fundamental para o retorno da escala humana das cidades (ABRAHÃO, 2008).

Qualidade de vida, lazer e mobilidade urbana estão interligadas, pode-se dizer que sem um não há como ter o outro. Rolnik (2000) justifica esta condicionante ao afirmar que se despendemos uma hora ou duas durante o deslocamento a um parque ou a um café, por exemplo, o nosso tempo de lazer e relaxamento será muito menor se tivéssemos um transporte público de qualidade ou um passeio agradável de caminhar. Rolnik (2000, p. 2) ainda afirma que

> quando a cidade se transforma em um lugar absolutamente inóspito, sem qualquer possibilidade de prazer, ao invés de um lugar onde as pessoas se sintam inseridas na harmonia de uma comunidade urbana, o lazer estará restrito a espaços e tempos determinados. (ROLNIK, 2000, p. 02).

Para Rolnik (2000) o mercado imobiliário se utiliza desta segregação da cidade e das áreas de lazer como marketing para seus empreendimentos. Algo alarmante, pois a cidade ao invés de conectar seus espaços livres públicos, está segregando para uma parcela da população privilegiada. E aqueles que não podem pagar por isso geralmente ficam sem acesso a estas áreas de lazer: às beiras de vias de circulação rápida, jogados nas periferias em condições insalubres ou a quilômetros do centro da cidade.

Além de se apropriar de áreas privilegiadas, o mercado imobiliário muitas vezes olha apenas para o seu terreno, ao invés de pensar na cidade como um todo, e acaba se murando totalmente, trazendo áreas de lazer para a parte interna de seus edifícios.

> Na verdade, o espaço público vai diminuindo ao ser capturado e privatizado, restando apenas e tão somente aquele necessário para a circulação de mercadorias, inclusive de mercadorias humanas; esvazia-se a dimensão coletiva e o uso multifuncional do espaço público, da rua, do lugar de ficar, de encontro, de prazer, de lazer, de festa, de circo, de espetáculo, de venda. Assim, funções que recheavam o espaço público e lhe davam vida migraram para dentro de áreas privadas, tornando-se, em grande parte, um espaço de circulação (ROLNIK, 2000, p.4).

O ônus de tudo isto, é que com as áreas de lazer sendo privatizadas e muradas, a rua vai perdendo seu real valor de troca de relações entre as pessoas, tornando-se um local sem atrativos e cada dia mais perigoso. “A calçada por si só não é nada. É uma abstração. Ela só significa alguma coisa junto com os edifícios e os outros usos limítrofes a ela ou a calçadas próximas” (JACOBS, 2011, p. 30).

> Pode-se até dizer que rua insegura é cidade insegura. A cidade vive, agita-se, movimenta-se sempr e a partir da rua. Pouco adianta estabelecimentos comerciais [...], enfim todas as atividades de uma cidade protegerem os seus espaços exclusivos, gradearem-se, organizarem-se defensivamente, se o espaço que os (inter)liga e que lhes dá acesso e sentido de lugar, for inseguro (NYGAARD, 2010, p. 105).

'Uma cidade precisa de uma mobilidade urbana de qualidade para que seus

habitantes possam usufruir tudo que ela é capaz de oferecer: para que uma simples ida à padaria seja uma experiência de relaxamento e de troca social, e não algo que desperte insegurança nas pessoas; para que a volta do trabalho seja rápida, a fim de que os momentos de lazer e relaxamento das pessoas sejam maiores; para que aos finais de semanas as pessoas passem mais tempo em parques, praças e em comércios de ruas do que em shoppings centers enclausurados.

Enfim, quanto mais pessoas nas ruas, melhores as vendas para os comerciantes, mais saudáveis as pessoas ficam, maiores as trocas sociais, mais apropriação, menos violência urbana, logo menos gastos com segurança e mais viva a cidade fica.

CAPÍTULO 3

REFERENCIAL PROJETUAL

3.1 | NOVA IORQUE
3.2 | BELL STREET

capitulo 3

A partir da compreensão dos temas que serão abordados neste TCC, foi possível encontrar referenciais projetuais que irão auxiliar na elaboração do desenho do Partido Arquitetônico. Foram encontrados dois referenciais relevantes ao tema: o primeiro é o caso da cidade de Nova Iorque que desde os anos 90 está requalificando suas ruas em busca de uma mobilidade mais sustentável e o segundo referencial fala de Bell Street, a primeira rua de Seattle a ser redesenhada de modo que privilegie os pedestres em detrimento dos carros.

NOVA IORQUE
NI \ EUA

A prefeitura de Nova Iorque lançou em 1997 a proposta New York Bycicle Master Plan, após um estudo sobre a condição da mobilidade urbana na cidade.

Segundo este estudo, no ano de 1997 existia um total de apenas 191 quilômetros de ciclovias e ciclofaixas na cidade de Nova Iorque.

Após esta ação inicial da cidade de incentivo ao uso de bicicletas, foi nítido o aumento de ciclovias/ciclofaixas: segundo Neto (2014) de 2006 a 2009 mais de 300 km de ciclovias foram construídas e a partir de 2007 a prefeitura de Nova Iorque lançou o programa PlanNYC, o qual tem por objetivo criar soluções para uma cidade mais sustentável até 2030.

Algumas destas ações estão representadas nos cortes esquemáticos ao lado, bem como nas comparações de imagens das páginas seguintes. Elas são: a diminuição de pistas para carros convertidas em pista exclusiva para ônibus, ciclovias e arborização.

As conclusões das ações feitas até então, a partir de um relatório da prefeitura (The Economic Bennefits of Sustainable Streets) em 2013, foram:

- Aumento de vendas nos comércios, devido a um aumento da acessibilidade e conforto nas ruas;
- Maior segurança nas ruas com relação à criminalidade, já que há mais pessoas transitando nelas
- Diminuição de acidentes em 73% entre 2000 e 2011;
- De 1997 até 2007 cresceu em 183% o número de ciclistas na cidade;

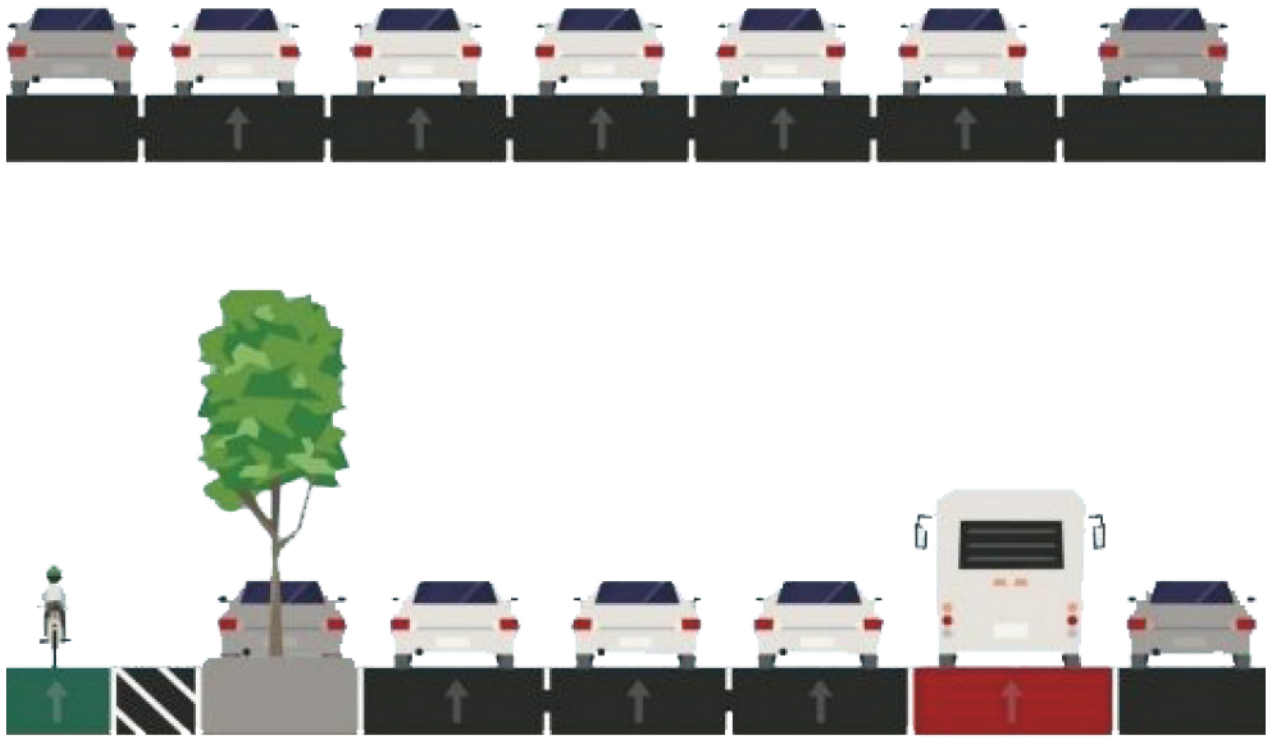


FIG. 02 I ANTES E DEPOIS FIRST AVENUE

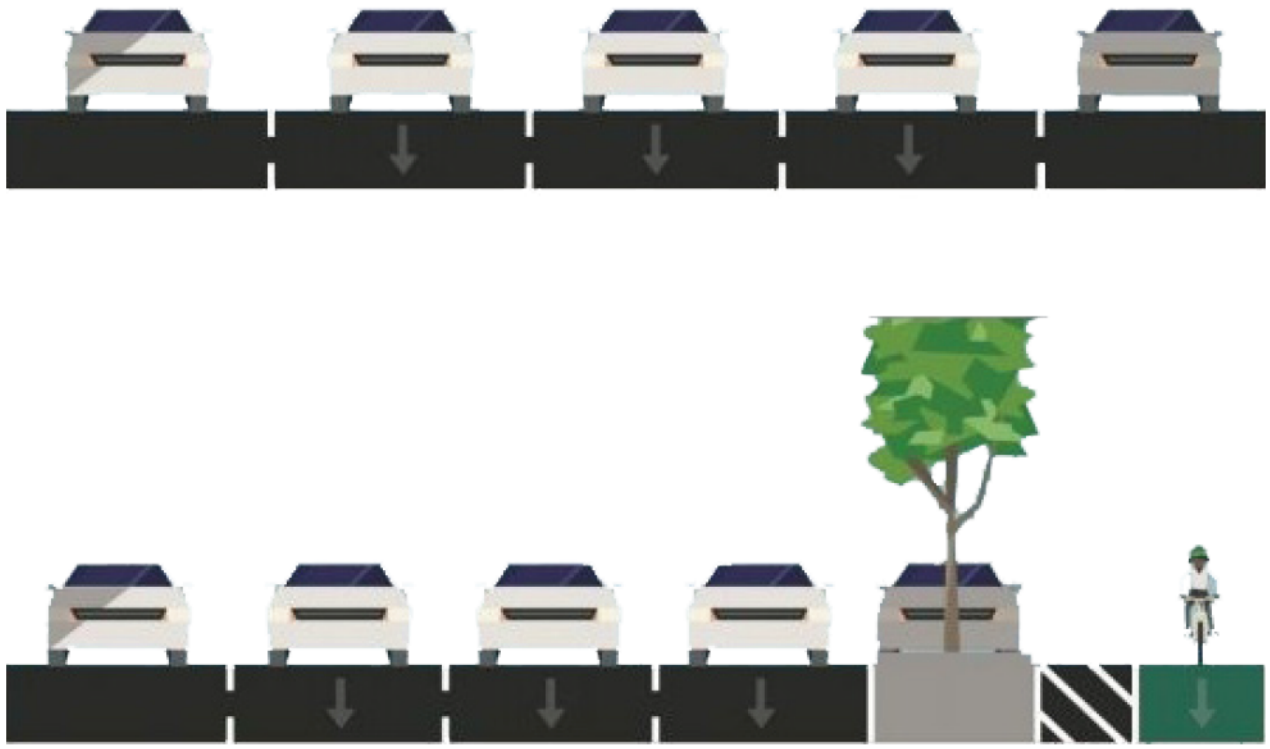


FIG. 03 I ANTES E DEPOIS COLUMBUS AVE

FIG. 04 | 2007 | ALLEN STREET

Observa-se em ambas as imagens ruas desenhadas para os carros, sem ciclovias e com faixas largas em grande quantidade dedicada ao uso de veículos.

FIG. 05 | 2007 | BROADWAY ST.

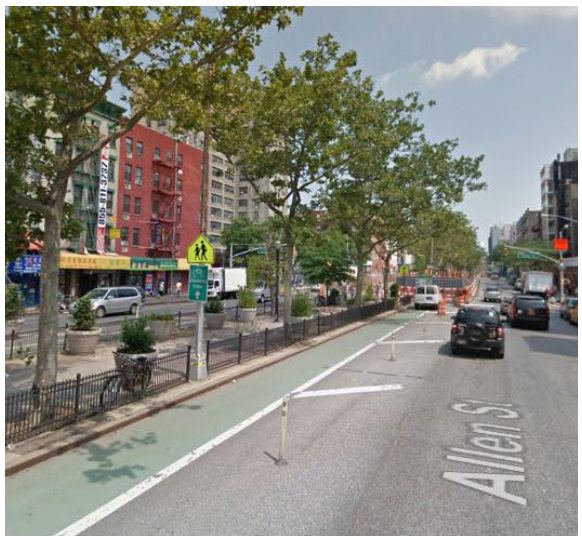


FIG. 06 | 2011 | ALLEN STREET

Na imagem à esquerda se percebe a utilização de pintura para a diminuição do número de vias destinadas aos veículos e inclusão de uma ciclovia. No caso da figura à direita o que se percebe é o aumento do passeio próximo à faixa de pedestres, deixando assim a curva mais acentuada para as manobras dos carros, forçando-os a andarem mais devagar, além da inclusão de uma faixa exclusiva para ciclistas, diminuindo assim as pistas para veículos.

FIG. 07 | 2009 | BROADWAY ST.

FIG. 08 | 2017 | ALLEN STREET

Na figura à esquerda, já percebe-se a colocação de um espaço para aluguel de bicicletas, onde antes era apenas uma pintura branca, e também já serve como uma barreira física, dando assim mais segurança aos ciclistas. Na figura à direita se aumentou o passeio próximo à faixa, também se reduziu de duas para apenas uma faixa de veículo, além da colocação de mobiliário urbano na calçada incentivando pontos de encontros da população ao longo da cidade.

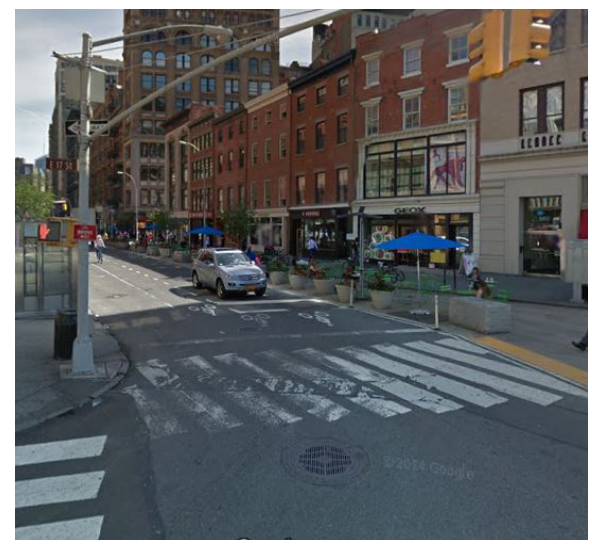


FIG. 09 | 2014 | BROADWAY ST.

FIG. 10 | 2007 | BROADWAY ST

FIG. 11 | 2017 | BROADWAY ST

Esta imagem mostra o observador dentro da rua Broadway já mostrada na página anterior, apenas para reforçar o quanto ela era desenhada para os carros no ano de 2007, insegura para ciclistas e pedestres que desejavam cruzar por ela, além de não ser nenhum pouco convidativa para se caminhar por ela. Enquanto que 10 anos depois, nem se parece a mesma rua: com mobiliário urbano, passeios e ciclovias ocupando o local que antigamente era do carro.

FIG. 12 | 2007 | ALLEN STREET

FIG. 13 | 2012 | ALLEN STREET

Esta comparação parece banal, porém o simples fato de se colocar um canteiro maior próximo à faixa de pedestres, já diminui a curva de acesso aos carros na rua, obrigando-os a andar de maneira mais lenta, prestando assim mais atenção aos pedestres que cruzam a faixa.

FIG. 14 | 2007 | 7TH STREET

FIG. 15 | 2014 | 17TH STREET

Neste exemplo trata-se de uma rua que antigamente era dois sentidos, com duas faixas cada lado de uso exclusivo de veículos. No ano de 2014 o cenário é diferente: há apenas um sentido com uma pista para uso exclusivo de automóveis, um passeio maior, inclusão de uma ciclovia, além de local para aluguel de bicicletas. Nota-se nesta imagem também a existência de uma praça, que anteriormente nem se enxergava por conta do grande volume de carros.

BELL STREET
SEATTLE
WA \ EUA

Bell Street está situada no bairro Beltown, da cidade de Seattle. Este é um dos bairros mais adensados da cidade, com bastante uso misto. O bairro teve um crescimento populacional muito alto por volta dos anos 90, o qual não foi acompanhado por uma infraestrutura urbana de qualidade, como espaços livres públicos por exemplo.

Suas ruas eram apenas utilizadas para carros e com passeios desanimadores, utilizados apenas para circulação, sem nenhum outro atrativo. Em 2008, a falta de espaços livres públicos neste bairro começou a ganhar notoriedade e preocupação perante aos governantes da cidade, já que os índices de criminalidade só vinham aumentando, pois as pessoas não tinham vontade ou motivo de estar nas ruas.

Em 2009, após algumas reuniões entre as pessoas do bairro, a administração pública e o escritório de arquitetura e urbanismo responsável Hewitt, chegaram à conclusão de que, por falta de terrenos disponíveis no bairro, não haveria como construir algum tipo de praça ou parque e a solução foi trazer para as ruas do bairro seu real significado: circulação, área de encontro e lazer.

A construção se iniciou no ano de 2013, e o primeiro passo era a requalificação de quatro quadras, e a premissa é de que o bairro inteiro adote este desenho de rua gradativamente. Em 2014 as obras das primeiras quadras foram finalizadas. Desde a implementação das ruas completas neste bairro, o fluxo de carro e as suas velocidades diminuíram, encorajando os pedestres a utilizarem mais as ruas. E os comércios obtiveram mais lucros.

FIG. 16 | 2008 | BELL STREET

FIG. 17 | 2014 | BELL STREET

Percebe-se que, apesar desta rua não possuir a mesma configuração de uma Rodovia, como é o caso d a SC-404, elas tem muitas coisas em comum: um passeio pouco convidativo, áreas para estacionamento em ambos os lados da via, além de duas pistas exclusivas para veículos e isto resulta no que a imagem demonstra: poucos pedestres usufruindo deste espaço livre público.

A rua fica mais atrativa para a circulação de pedestres e ciclistas, devido ao aumento da largura dos passeios, resultado da redução para apenas uma pista exclusiva de automóveis, com bolsões de estacionamentos intercalados, fazendo com que os carros precisem andar mais devagar, pelo seu desenho de via irregular, não mais reta e larga.

FIG. 18 | 2008 | BELL STREET

FIG. 19 | 2014 | BELL STREET

FIG. 20 | PLANTA DA RUA REQUALIFICADA

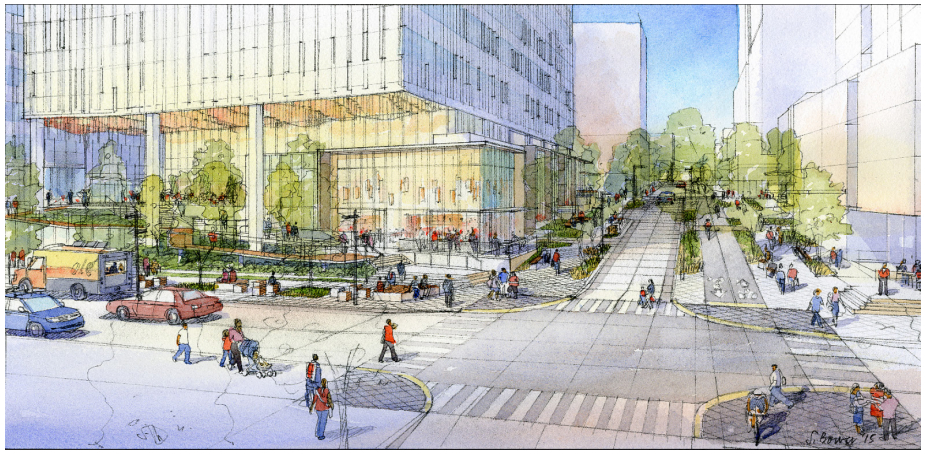


FIG. 21 | PERSPECTIVA DA RUA

FIG. 22 | PERSPECTIVA DA RUA

A planta do projeto demonstra a unidade projetual ao longo das diversas ruas de Seattle, com espaço dedicado à ciclistas em todas elas, devidamente separado por um canteiro da pista dos carros, conferindo mais segurança àqueles que utilizam bicicleta.

Com largos passeios muito bem arborizados e com mobiliário urbano garantindo que as pessoas além de uma circulação segura e agradável tenham espaços de estar na cidade. Os arquitetos apontam que antigamente as ruas contavam apenas com postes muito grandes, específicos para carros, deixando os pedestres em um breu nas noites. Aspecto este que também foi alterado e agora os postes iluminam bem os passeios à noite.

Outro ponto que chama atenção foi a escolha da cor dos materiais, as quais são uma composição de cinzas claro, escuro e médio, deixando as cores para o verde das plantas e um toque de vermelho em alguns mobiliários, o que permite uma unidade no projeto sem monotonia.

FIG. 23 | VIDA NA CIDADE EM BELL STREET

FIG. 24 | FEIRAS DE RUA EM BELL STREET

“A SEGURANÇA DAS RUAS É MAIS EFICAZ, MAIS INFORMAL E ENVOLVE MENOS TRAÇOS DE HOSTILIDADE E DESCONFIANÇA EXATAMENTE QUANDO AS PESSOAS AS UTILIZAM E USUFRUEM ESPONTANEAMENTE E ESTÃO MENOS CONSCIENTES, DE MANEIRA GERAL, DE QUE ESTÃO POLICIANDOO”.

(JACOBS, 2014, p. 37)

FIG. 25 | RUA COMO ESPAÇO PÚBLICO DE LAZER EM BELL STREET

CAPÍTULO 4

DIAGNÓSTICO DA ÁREA

4.1 AMBIENTAL
4.2 HISTÓRICO
4.3 PÚBLICO E PRIVADO
4.4 CHEIOS E VAZIOS
4.7 FACHADAS ATIVAS
4.8 EQUIPAMENTOS URBANOS
4.9 ESPAÇOS PÚBLICOS LIVRES DE LAZER
4.10 SISTEMA VIÁRIO
4.11 LEGISLAÇÃO
4.12 LEITURA URBANA

capítulo 4

Neste capítulo será feito o diagnóstico da região do Itacorubi a partir da elaboração de mapas e interpretação do levantamento de dados. Este estudo será pertinente para que a haja uma compreensão da área e com isso conseguir identificar as principais necessidades do bairro a fim de que sejam propostas soluções as quais irão aparecer já no partido e futuramente mais aprofundadas no TCC dois.

FIG. 26 I BACIA HIDROGRÁFICA DO ITACORUBI

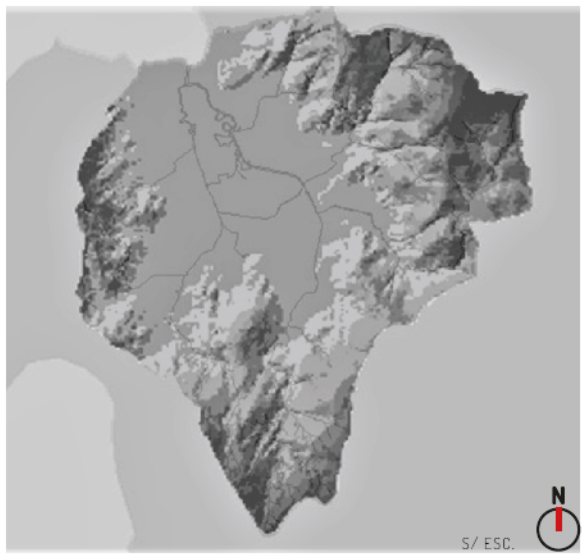


FIG. 27 I SOBREPOSIÇÃO TOPOGRAFIA E HIDROGRAFIA

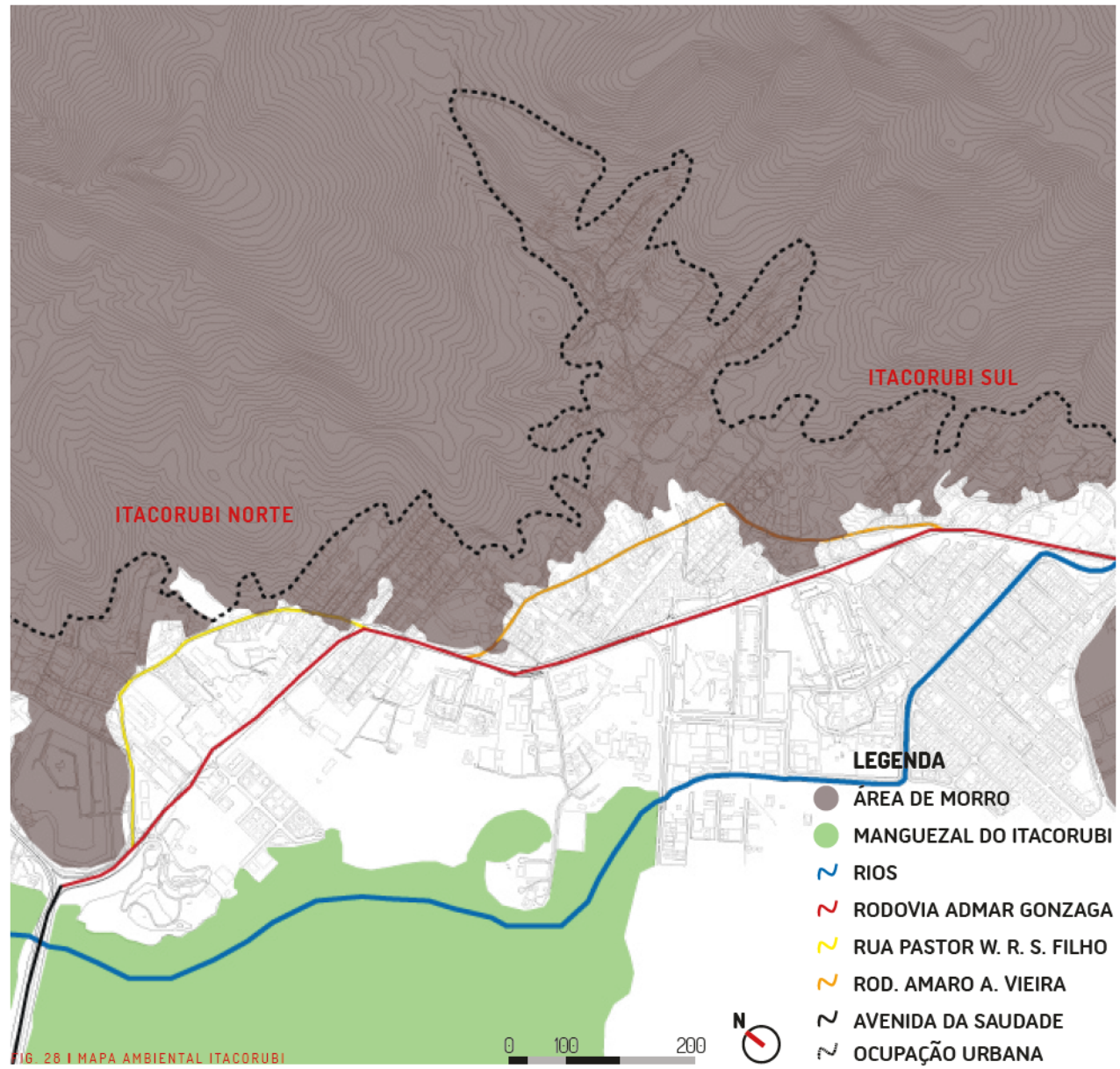


FIG. 28 I MAPA AMBIENTAL ITACORUBI

O bairro do Itacorubi está localizado dentro da Bacia Hidrográfica do Itacorubi, além dos bairros Córrego Grande, Santa Mônica, parte do Pantanal e Trindade também fazerem parte desta bacia.

O entendimento das características físico-ambientais do bairro auxilia no entendimento do porquê a evolução urbana ocorreu da maneira que se vê atualmente. É nítido o desenho das primeiras ruas (em laranja e amarelo no mapa) aparecerem beirando a cota de nível mais baixa do morro.

A ocupação urbana está dividida em uma parte mais íngreme (ao longo do morro) e uma parte mais plana (antiga área de mangue) e vale ressaltar que o desenho da Rodovia marca bem esta divisão de ocupação urbana.

Grande parte do bairro é marcada pela presença do mangue, ambiente que ainda é fonte de renda para muitos pescadores da Ilha, além da sua importância para o equilíbrio da fauna e flora de Florianópolis.

Características essas pouco conhecidas pelos moradores, já que é uma área pouco valorizada pelo poder público. Pode-se destacar também a segregação do mangue marcada pela Avenida da Saudade (em preto).

Os rios são parte importante do bairro também, mas que não fazem parte do dia-a-dia dos moradores, já que parte dele está canalizado, sem qualquer tipo de integração com o desenho urbano.

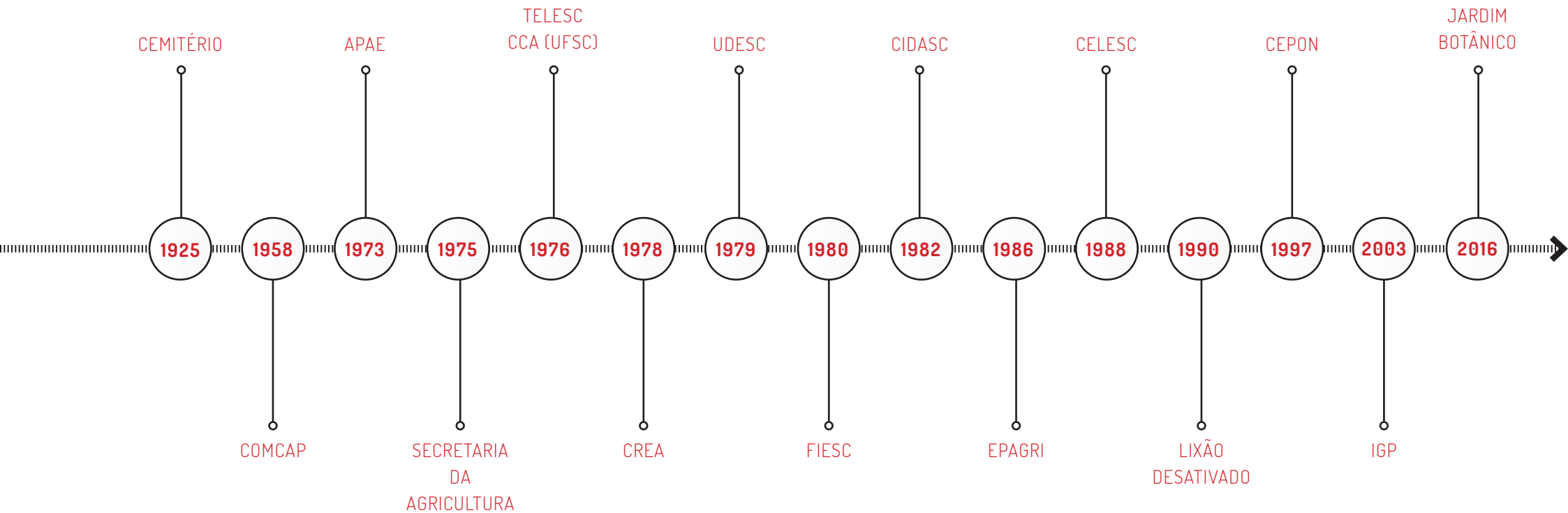
"EM SINTONIA COM A FLORESCENTE EXPANSÃO URBANA, O DESENVOLVIMENTO DA CIDADE TRANSFERIU-SE PARA PROFISSIONAIS, OS URBANISTAS. TEORIAS E IDEOLOGIAS COMEÇARAM A SUBSTITUIR A TRADIÇÃO COMO BASE PARA O DESENVOLVIMENTO. O MODERNISMO TEVE ENORME INFLUÊNCIA, COM SUA VISÃO DE CIDADE COMO MÁQUINA E COM SUAS PARTES SEPARADAS POR FUNÇÃO."

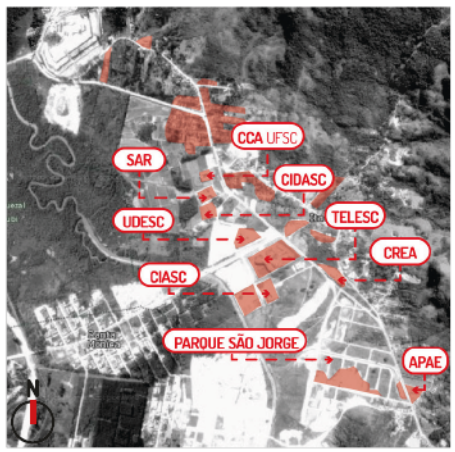
(GEHL, 2015, P.XIV)

4.2 HISTÓRICO

O início do povoamento na Bacia do Itacorubi, onde está inserido o bairro da proposta, se deu ao longo do século XIX, após um aumento na densidade demográfica na Ilha de Santa Catarina. Isto fez com que houvesse um deslocamento em direção ao interior de Florianópolis à procura de terras. Além do Itacorubi, outros bairros como Pantanal e Trindade também foram povoados de tal maneira, eram as chamadas Freguesias, ambas com um caráter de chácaras, com agricultura de subsistência e criação de animais. A partir daí alguns tipos de comércios começam a surgir principalmente devido à dificuldade de acesso ao centro (CRISTO, 2002).

Segundo Faccio (1997) até a década de 60 o bairro Itacorubi ainda possuía um caráter rural, como principal atividade a produção de gados leiteiros. A partir do Governo de Celso Ramos (1961-65), Glauco Olinger (assessor de agricultura do PLAMEG Plano de Metas do Governo Estadual) decide concentrar o sistema público agrícola do Estado no bairro Itacorubi, pois afirmava que os agricultores sentiam dificuldade em encontrá-los, já que eles estavam espalhados pela cidade. Uma atitude contemporânea ao urbanismo moderno, o qual tinha este ideal segregador para as cidades.





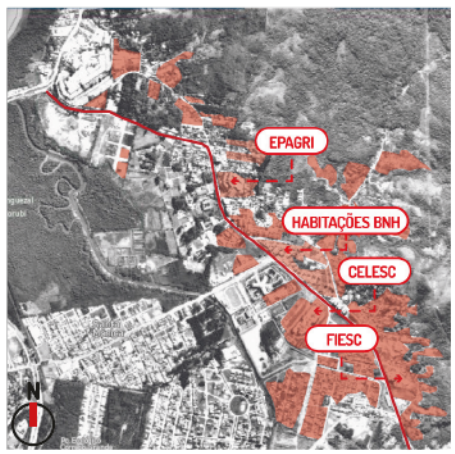


FIG. 29 I ANÁLISE ORTOFOTOS

| 1938 |

| 1957 |

| 1977 |

| 1994 |

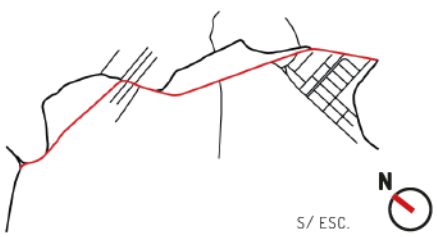


FIG. 30 I MALHA VIÁRIA

Neste ano nota-se como o bairro tinha uma característica ruralizada, mais reforçada após a vinda do cemitério da área central para o Itacorubi. A Avenida da Saudade aparece com o intuito de conectar o centro ao bairro devido ao Cemitério. Além de um fino caminho onde atualmente fica a Rua Pastor William R. S. Filho.

O bairro ainda continua pouco densificado, porém já se percebe que está mais descampado, muito provavelmente para o início das obras dos edifícios públicos. A COMCAP já aparece instalada no bairro. Quanto à malha viária, o caminho ainda continua com um traçado bem tortuoso e sem planejamento, já percebendo o que é atualmente a Rod. Amaro Antônio Vieira.

Com um salto de 20 anos, nota-se como o bairro se adensou, além de muitos dos equipamentos públicos já estarem com a sua construção finalizada. A Rodovia Admar Gonzaga já aparece, e se notarmos bem, aparenta que seu desenho conecta os pontos dos antigos caminhos já existentes no bairro, formando a partir disto a malha viária irregular do bairro e uma falta de conexão entre a Rodovia e a parte interna destas duas "alças". Os lotes e ruas menores vão surgindo em uma espécie de "espinha de peixe" a partir da rodovia. O loteamento do Parque São Jorge começa a surgir para que os trabalhadores consigam ficar mais próximos de seu local de trabalho.

Neste mapa nota-se que a malha viária teve um aumento, porém de maneira irregular e sem planejamento, principalmente em se tratando do Morro do Quilombo, que já aparece mais adensado. Percebe-se também as moradias sociais do BNH nas franjas da Rodovia, ocupando parte do lote entre ela e a Rod. Amaro A. Vieira, nota-se que as construções não são pensadas junto a algum tipo de caminho para conexão, isto reforça a ideia da Rodovia não ser parte do bairro, mas sim apenas um eixo de conexão entre o centro e a lagoa, ou centro e instituições públicas, ou seja, desde então a Rodovia não exerce seu papel completo como um espaço livre.

FIG. 31 | ANÁLISE ORTOFOTOS

| 2002 | | 2007 | | 2009 | | 2017 |

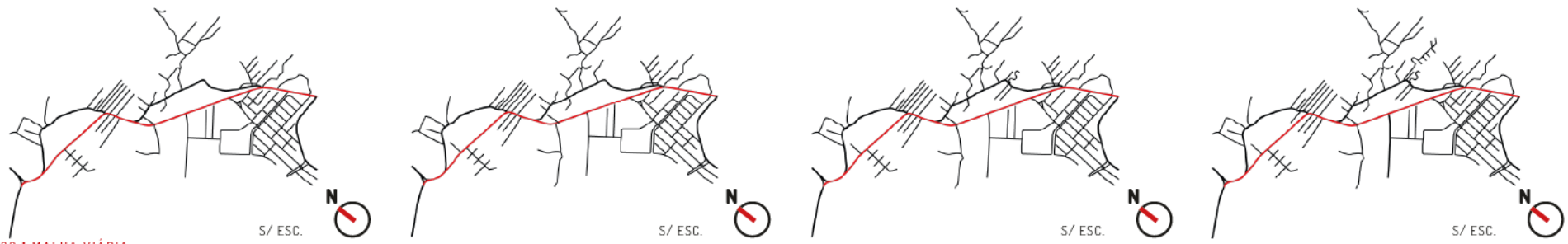


FIG. 32 | MALHA VIÁRIA

Percebe-se que do ano anterior, ao atual a quantidade de manchas de ocupação urbana diminuem consideravelmente, aparecendo novos edifícios no loteamento ao lado da COMCAP principalmente. A malha viária também permanece praticamente a mesma. A partir disto pode-se perceber que o grande aumento na ocupação urbana do bairro ocorreu entre os anos 70 e 90, fato que se deve à chegada das instituições públicas de uma maneira apressada e sem planejamento. Período marcado pela ditadura militar que se pensava apenas em um crescimento rápido do país muito baseado nas cidades modernas fragmentadas e espraiadas, contudo desacompanhada de um planejamento urbano de qualidade.

A evolução urbana de 2002 para 2007 é mais nítida no Morro do Quilombo, onde há um aumento populacional cada vez mais longe da parte baixa do morro. Vale apontar que apenas no ano de 2006 a Prefeitura de Florianópolis finalizou a regularização desta área como parte formal da cidade acompanhada da instalação de infraestrutura urbana. Mas apesar disto, a maioria da população desta região é de baixa renda, principalmente a população mais recente instalada na parte mais alta, de acesso mais difícil e que ainda não chega transporte público.

O que mais se nota neste mapa é o início das construções da construtora Magno Martins no terreno que fica entre a Rodovia e a Rua Pastor William R. S. Filho, porém ainda também neste grande vazio, sem nenhuma conexão entre a Rodovia e a parte interna do bairro, reforçando a ideia da negação da Rodovia SC-404 como parte importante do bairro. Percebe-se que desde os anos 2000, a malha viária teve seu crescimento diminuído, porém sua densidade populacional continuou aumentando.

Em 2017, o terreno anteriormente citado já aparece completamente tomado pelas construções dos edifícios da Construtora Magno Martins, tornando o bairro ainda mais adensado, sem se pensar no caos que esta quantidade de edifícios residenciais novos trariam para a mobilidade urbana do bairro. Pode-se dizer que a problemática da mobilidade no bairro é um fator histórico, principalmente pela falta de planejamento urbano: com a vinda das instituições públicas para um bairro que nem conexão viária com o centro possuía. Seguido da construção de uma rodovia que até os dias atuais é uma segregação no bairro reforçando a falta de centralidade do Itacorubi até os dias atuais.

4.3 PÚBICO PRIVADO

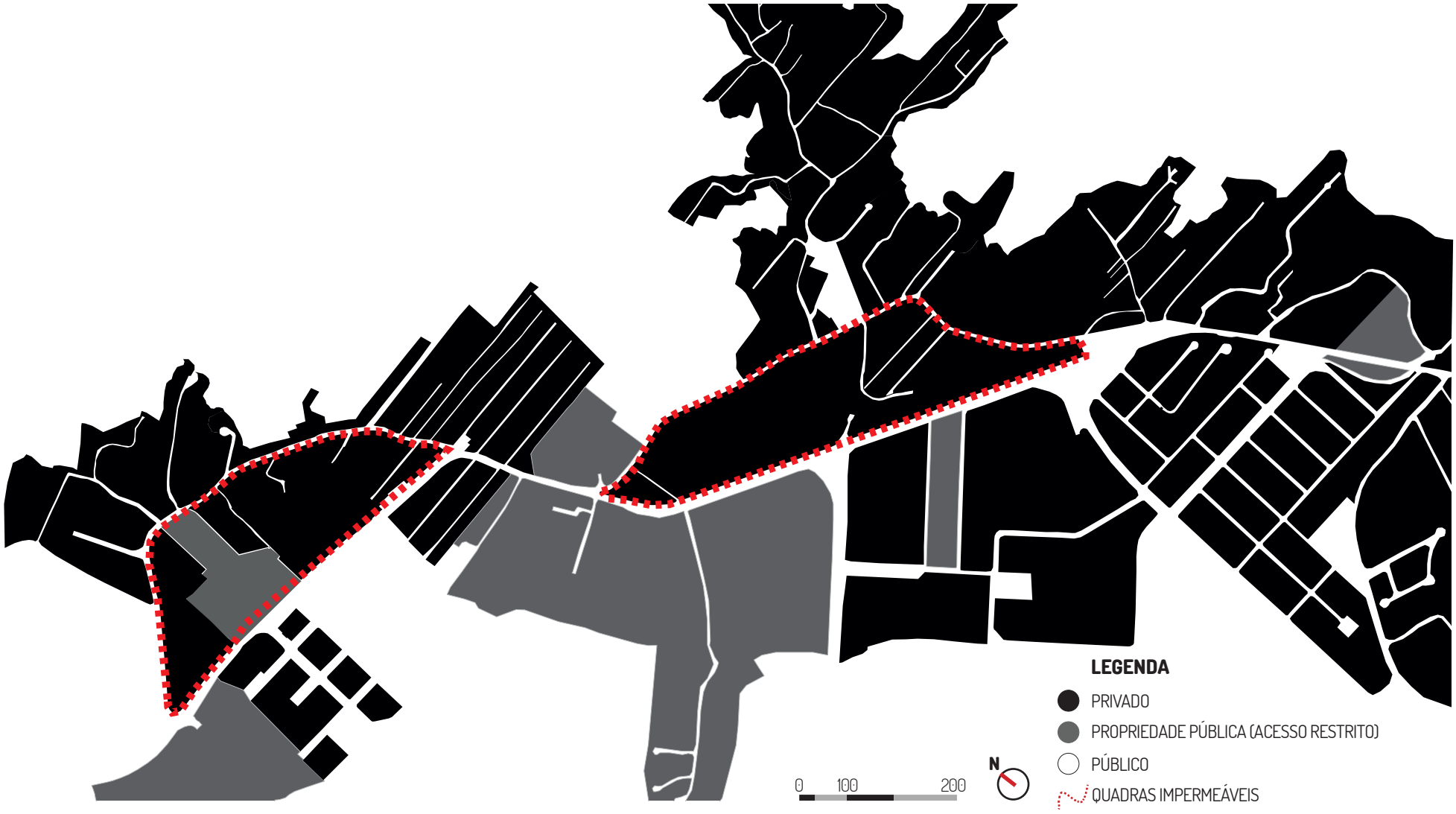


FIG. 33 | MAPA PÚBLICO PRIVADO

Foi sentida a necessidade de se criar uma nova categoria nesta análise do mapa público e privado do bairro Itacorubi: público de acesso restrito, por se tratar de um local com grandes terrenos de propriedade pública, mas que seu uso é privado, ou seja, não se pode considerar como sendo um espaço livre público já que seu acesso à população é restrito.

A importância de se saber quais são os espaços públicos, porém de acesso restrito para este trabalho se deve mais à questão de uma facilidade de negociação do poder público para o caso da necessidade de alargamento da Rodovia em alguns pontos.

Percebe-se a partir da interpretação deste mapa a deficiência do bairro em espaços públicos, pois a maioria do que está em branco é área de morro e mangue (APP), ou são AVLs subutilizadas ou muitas vezes sem manutenção, além da presença das ruas e da Rodovia, espaços públicos importantes em qualquer cidade, porém voltada quase que exclusivamente para a mobilidade de veículos e não da troca social entre os moradores da cidade de do bairro.

Neste mapa é possível observar também a importância das hierarquias das vias: por exemplo, a Rodovia Admar Gonzaga está em maior destaque, comparada às demais.

É importante citar que este mapa destaca bem um grande problema do bairro: as enormes quadras não-permeáveis, fruto de um parcelamento do solo espontâneo e do processo histórico, sem um projeto urbanístico como houve com o loteamento do Parque São Jorge. Além destas quadras enormes não permitirem uma circulação pelo bairro facilitada, as mesmas tornam o percurso ao longo destas grandes ruas desinteressante, pela falta de esquinas e oportunidade de diferentes percursos, diminuindo assim o contato entre a vizinhança.

“O ESPAÇO LIVRE PÚBLICO É O ESPAÇO DA VIDA COMUNITÁRIA POR EXCELÊNCIA.”

(MAGNÓLIA, 2006, p. 182)

FIG. 34 | MAPA CHEIOS E VAZIOS

Ao cruzar as informações do mapa Público Privado com o de Cheios e Vazios, nota-se que apesar de aparecer uma grande área de espaço público com acesso restrito, neste mapa percebe-se como suas construções são espalhadas nestas áreas, diminuindo a relação entre o espaço da rua e da edificação, já que elas se encontram centralizadas no lote.

Ao se percorrer este trecho ao longo da Rodovia Admar Gonzaga, há muita área inativa, tornando este espaço livre público um local desinteressante e perigoso. Isto demonstra uma falta de planejamento no parcelamento do solo do bairro: pois apesar de se terem muitos lotes de domínio público, o bairro ainda carece de espaços públicos.

Outra característica que se percebe neste mapa é a grande quantidade de pequenos grãos, principalmente na parte mais interna e antiga do bairro, destacando seu caráter residencial.

A característica mais importante evidenciada por este mapa é o grande espaço vazio ao longo da Rodovia Admar Gonzaga, comprovando como há espaços ociosos que poderão ser apropriados ao longo da proposta projetual.

4.5 GABARITO

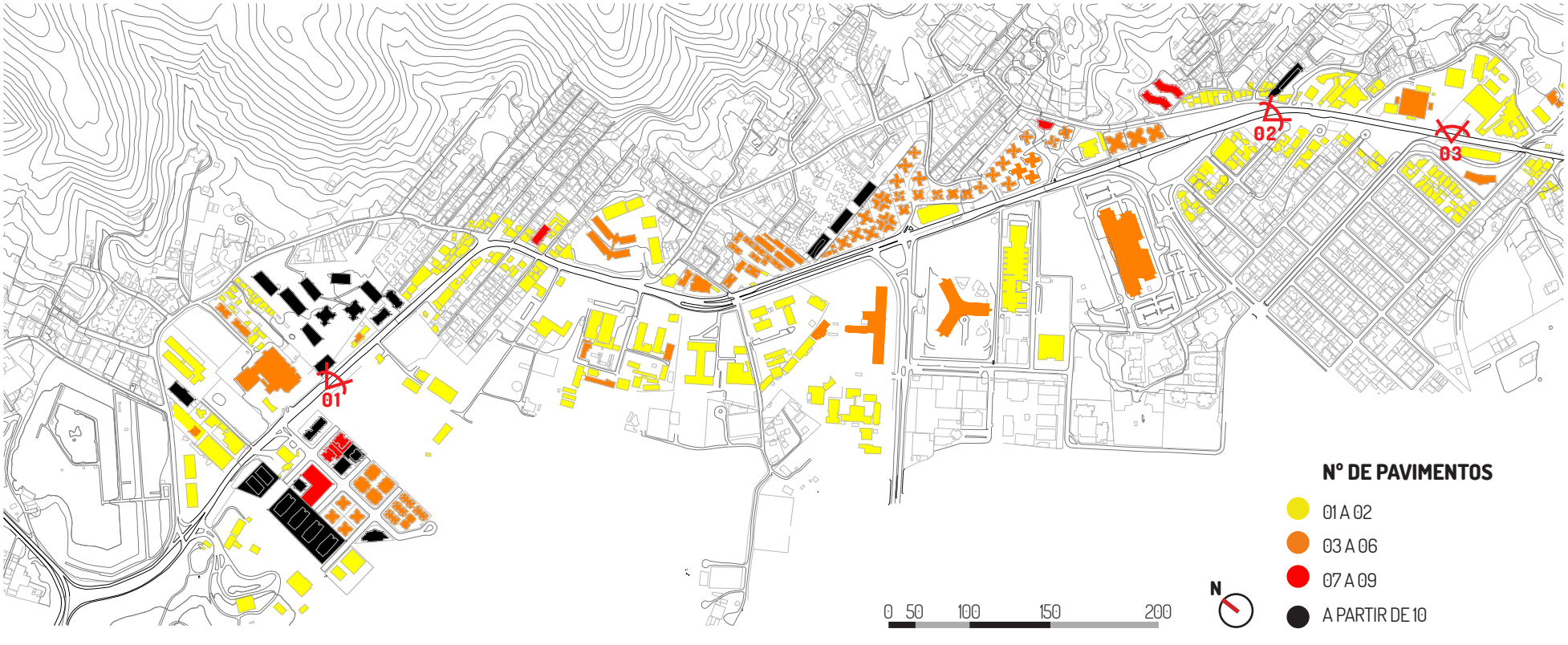


FIG. 35 | MAPA GABARITO

A partir das cores deste mapa, percebe-se que quanto mais escuro, maior o gabarito e também mais atual o edifício é, ou seja, as construções mais antigas eram feitas com gabaritos menores enquanto que ao longo dos últimos 15 anos já aparecem gabaritos acima de 09 andares.

Há uma concentração de edifícios de até dois andares na parte da sobreposição da Rodovia sobre o antigo caminho, por serem edificações mais antigas principalmente e também de caráter residencial.

O principal fator a se observar neste mapa, cruzando com o mapa ambiental, são as questões dos visuais, pois o aumento ao longo dos anos de edifícios a partir de 10 andares, principalmente na parte mais próxima da encosta do morro, é grave pois os pedestres estão perdendo um dos visuais mais importantes do bairro: a linha do morro.

As imagens ao lado ilustram bem como as edificações com um gabarito elevado tem reduzido a vista da massa do morro e em alguns pontos de vista inclusive da sua cumeeira.

Além disto, vale destacar a alta densidade proveniente destes edifícios com um número de gabarito elevado, o que impacta diretamente no fluxo de carros na Rodovia e também nas ruas internas do bairro.

FIG. 36 | VISTA 01

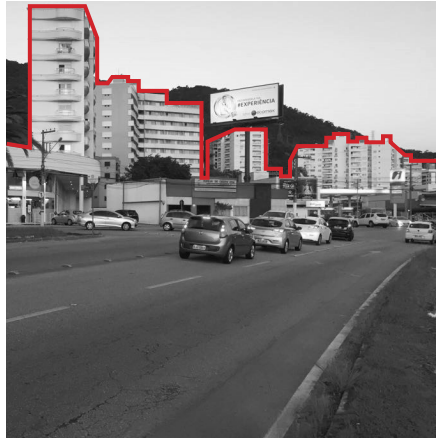


FIG. 37 | VISTA 02

FIG. 38 | VISTA 03

4.6 USO DO SOLO

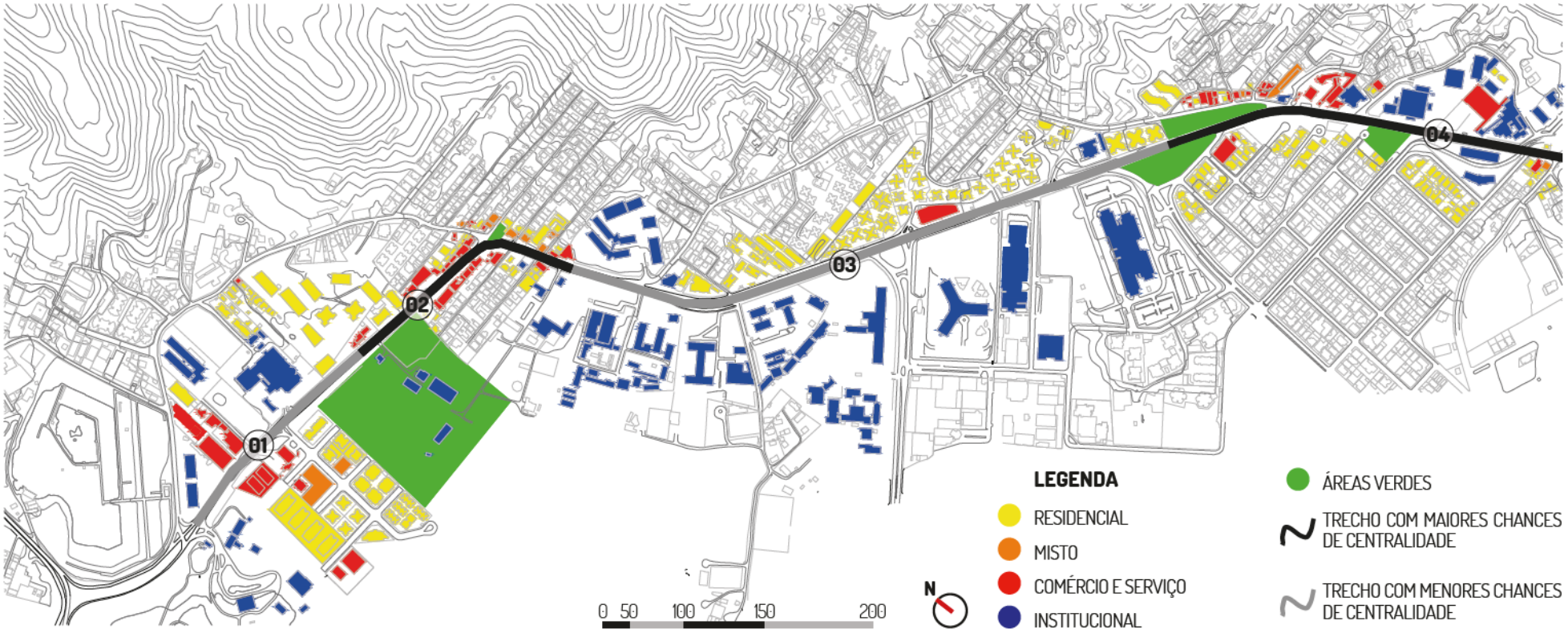


FIG. 39 I MAPA USO DO SOLO

A leitura deste mapa foi essencial para a compreensão do porque o bairro é visto por muitos da cidade apenas como apenas um local de passagem e do porquê os moradores do bairro encaram a Rodovia como um local único e exclusivo de conexão até suas moradias.

Pode-se dizer que isto deve-se ao fato do bairro não possuir uma centralidade forte, principalmente ao longo da Rodovia, e isto é nítido neste mapa pois os usos predominantes são os institucionais e residenciais.

Esta falta de centralidade no bairro é algo histórico, já que o processo de urbanização do Itacorubi se deu a partir da instalação destes grandes edifícios institucionais, seguido das moradias dos trabalhadores destes locais e com comércios vicinais em alguns pequenos pontos. A vinda destas instituições engessou muito o bairro, já que são locais afastados da rua e sem atrativo para instigar a vontade das pessoas estarem na rua.

Percebe-se que em apenas dois pontos ocorrem uma maior concentração de comércios: e isto é devido a um maior parcelamento do solo, por ser principalmente uma área de sobreposição dos caminhos mais antigo do Itacorubi com a Rodovia.

No mapa foram separados os trechos com maior e menor potencial de virarem uma centralidade no bairro, facilitando assim a escolha da área que terá seu desenho aprofundado em projeto.

Ao lado seguem as explicações do porquê cada trecho tem potencial ou não:

01 - Apesar desta área possuir alguns comércios, três deles são voltados pros carros, além de todo o terreno gradeado do CEPON e dos edifícios residenciais sem base comercial da Magno Martins.

02 - Grande concentração de pequenos comércios, com alto potencial para uma centralidade do bairro.

03 - Trecho extenso da Rodovia, porém o que é menos interessante para os pedestres circularem, devido à presença de muitos muros dos edifícios residenciais e institucionais.

04 - Trecho com mais áreas verdes e alguns comércios. As instituições ao longo deste trecho são mais escolares, aumentando o movimento de pessoas na região, as quais precisam de comércios como restaurantes, lanchonetes e até mesmo praças.

4.7 FACHADAS ATIVAS

Segundo a Gestão Urbana de São Paulo, resumidamente, fachadas ativas são definidas como a ocupação de fachadas de edificações no alinhamento de passeios públicos e com acesso livre à população, além de possuírem mais janelas e vitrines, além de paredes cegas. O seu incentivo nas cidades é essencial para o aumento de vitalidade nos espaços públicos.

A análise das fachadas do bairro será útil para a melhor compreensão de como os espaços edificados ao longo da Rodovia Admar Gonzaga se relacionam com o espaço público da rua, ou seja, cruzando as informações do mapa de Uso do Solo e Gabarito, neste mapa será possível entender quais os segmentos da Rodovia possuem um maior potencial para a pedestrianização.

A partir da análise de mapas anteriores já foi possível entender que a maioria das fachadas da Rodovia Admar Gonzaga são configuradas para a velocidade dos carros (60 km/h), e não a uma velocidade de passeio a mais ou menos 5 km/h, já que seus térreos não possuem uma continuidade e são muitos distantes uns dos outros, além de a sua maioria não ter atividade comercial, reforçando a característica do bairro e da Rodovia como um local exclusivo de conexão viária para carros e a falta de centralidade do bairro.

Nos cortes esquemáticos ao lado é possível entender 07 tipologias de fachadas que se repetem ao longo da Rodovia, e a partir disto se chegou à conclusão de quais seriam as duas áreas de intervenções a serem aprofundadas futuramente em projeto.

No mapa, foram considerados fachadas ativas edificações comerciais e comércios em bases de edifícios, mesmo que em sua frente haja estacionamentos, pois no projeto estas áreas serão convertidas para seu real papel na cidade: área de circulação de pedestres e interações sociais.

FIG. 40 | CROQUI ILUSTRATIVO DE UMA RUA COM FACHADAS ATIVAS

FIG. 41 | TIPO 01

TIPO 01

Pequenos comércios, sem estacionamento em frente.

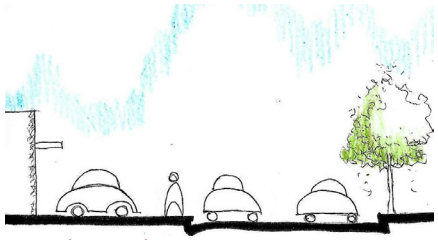


FIG. 42 | FIG. 40 | TIPO 02

TIPO 02

Pequenos comércios vicinais, com estacionamento em frente. Pode-se considerar uma fachada ativa, apesar de se ter sua relação diminuída entre pedestre e fachada.

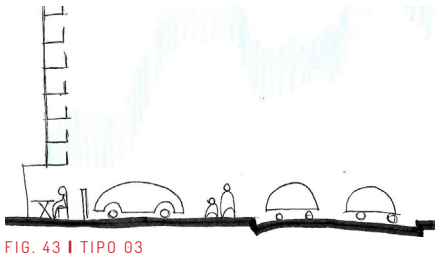


FIG. 43 | TIPO 03

TIPO 03

Térreos de edifícios com comércios na base, porém com grades e estacionamento em frente e sem acesso individual pela loja.

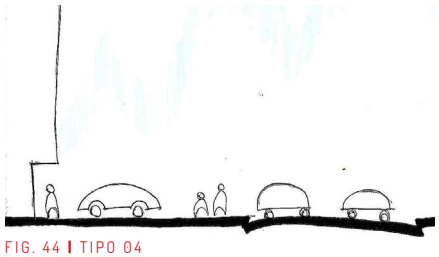


FIG. 44 | TIPO 04

TIPO 04

Térreos de edifícios com comércio na base, porém com estacionamento em frente. Problema mais fácil de se solucionar, podendo ser apenas removido a área de estacionamento.

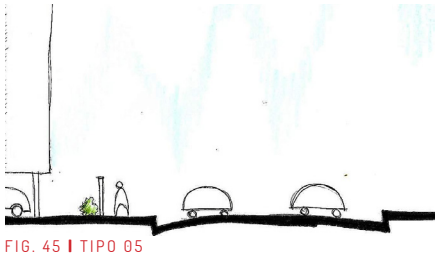


FIG. 45 | TIPO 05

TIPO 05

Edifícios multifamiliares sem comércio na base.

FIG. 46 | TIPO 06

TIPO 06

Edificações públicas centralizadas no lote, logo, afastadas do passeio, além de se ter acesso restrito e nenhuma atividade comercial ou cultural.

FIG. 47 | TIPO 07

TIPO 07

Residencias unifamiliares, interessante de se mapear as que ainda restam ao longo da rodovia, pois são estes os terrenos que tem maior chance de serem vendidos.

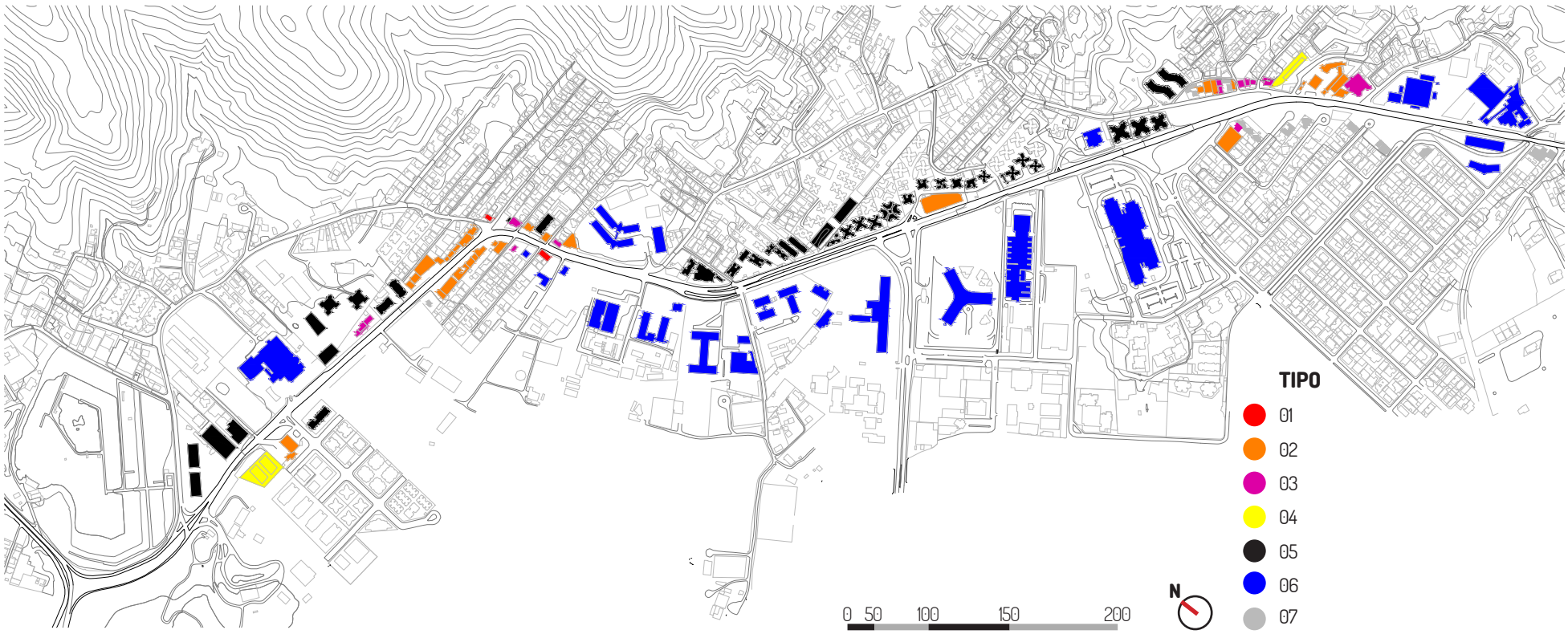


FIG. 48 | MAPA TIPO DE FACHADAS

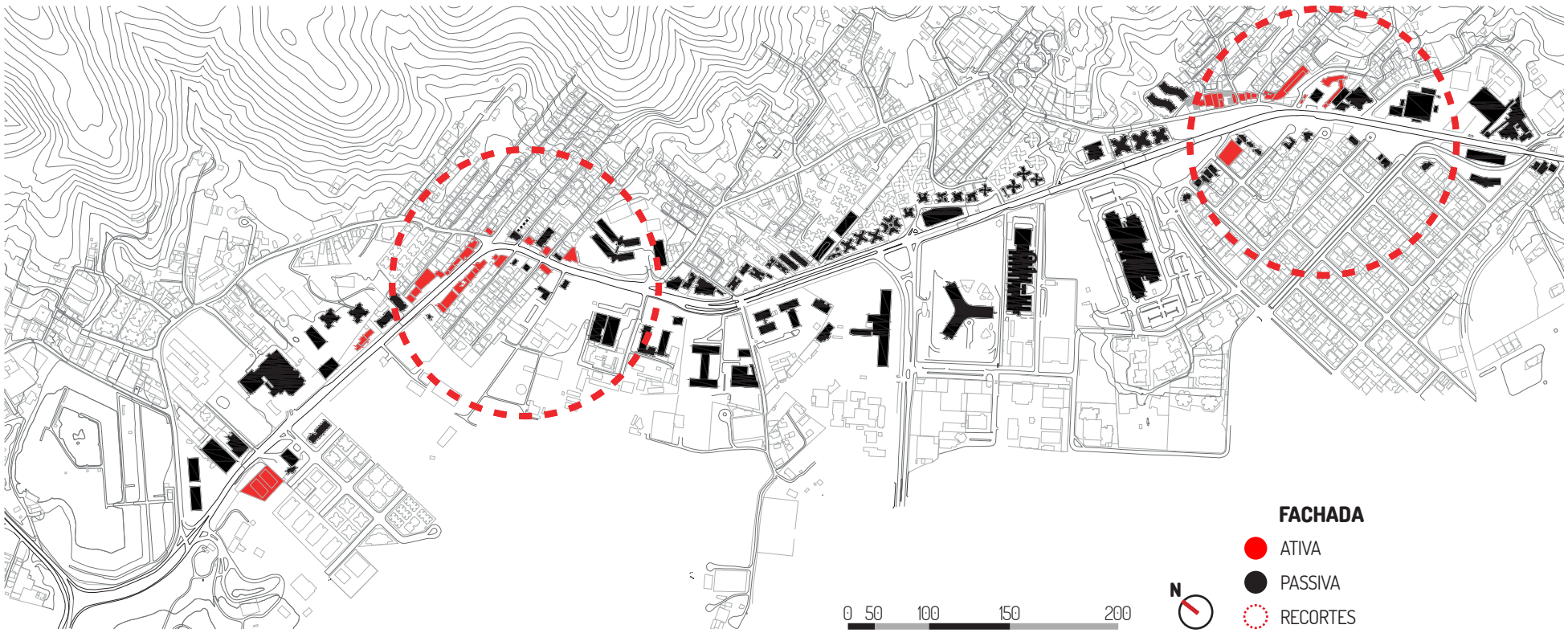


FIG. 49 | MAPA FACHADAS ATIVAS

4.8 EQUIPAMENTOS URBANOS

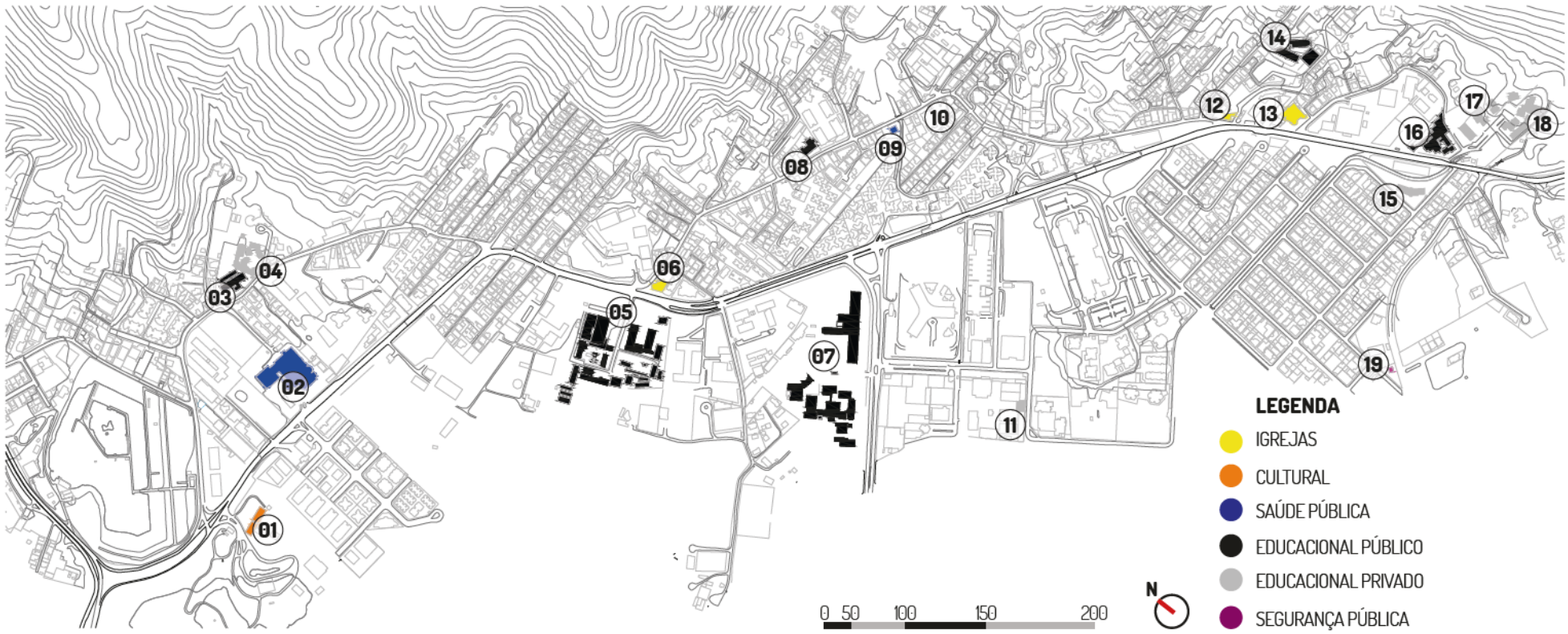


FIG. 50 I MAPA EQUIPAMENTOS URBANOS

01. MUSEU DO LIXO
02. CEPON (CENTRO DE PESQUISAS ONCOLÓGICAS)
03. E. E. B. LEONOR DE BARROS
04. ESCOLA WALDORF ANABÁ
05. CCA UFSC (CENTRO DE CIÊNCIAS AGRÁRIAS DA UFSC)
06. IGREJA SÃO BENTO
07. UDESC
08. CRECHE JOAQUINA MARIA PERES
09. CENTRO DE SAÚDE ITACORUBI
10. ESCOLA ALERÊ
11. COLÉGIO EDUCAR FLORIPA
12. IGREJA DE CRISTO VIVA
13. IGREJA BOLA DE NEVE
14. E.B. VITOR MIGUEL DE SOUZA
15. ESMESC (ESCOLA SUPERIOR DE MAGISTRATURA DE SANTA CATARINA)
16. APAE
17. ESCOLA AUTONOMIA
18. ESCOLA INTERNACIONAL SOCIESC
19. POLÍCIA MILITAR - BASE DE APOIO

A partir deste mapa é possível enxergar como os Equipamentos Urbanos de abrangência da cidade e até do estado (UDESC, CEPON, CCA), encontram-se às margens da Rodovia, e isto deve-se ao fato principalmente desta via fazer a conexão viária com o restante da cidade, facilitando assim o acesso a estes equipamentos importantes.

Outra situação é a falta de equipamentos voltados para a cultura, sendo o único o Museu do Lixo, reforçando o caráter do bairro como área de instituições públicas e residencial.

Os moradores do bairro pedem há anos que seja construída mais uma creche, pois apenas uma não atende a demanda do bairro, além das péssimas condições da atual e também que o Centro de Saúde seja reformado e aumentado.

FIG. 51 I CRECHE JOAQUINA M.P.

FIG. 52 I CENTRO DE SAÚDE

“QUANDO A CIDADE SE TRANSFORMA EM UM LUGAR ABSOLUTAMENTE INÓSPITO, SEM QUALQUER POSSIBILIDADE DE PRAZER, AO INVÉS DE UM LUGAR ONDE AS PESSOAS SE SINTAM INSERIDAS NA HARMONIA DE UMA COMUNIDADE URBANA, O LAZER ESTARÁ RESTRITO A ESPAÇOS E TEMPOS DETERMINADOS”

(ROLNIK, 2000, p. 01)

4.9 ESPAÇOS LIVRES PÚBLICOS DE LAZER

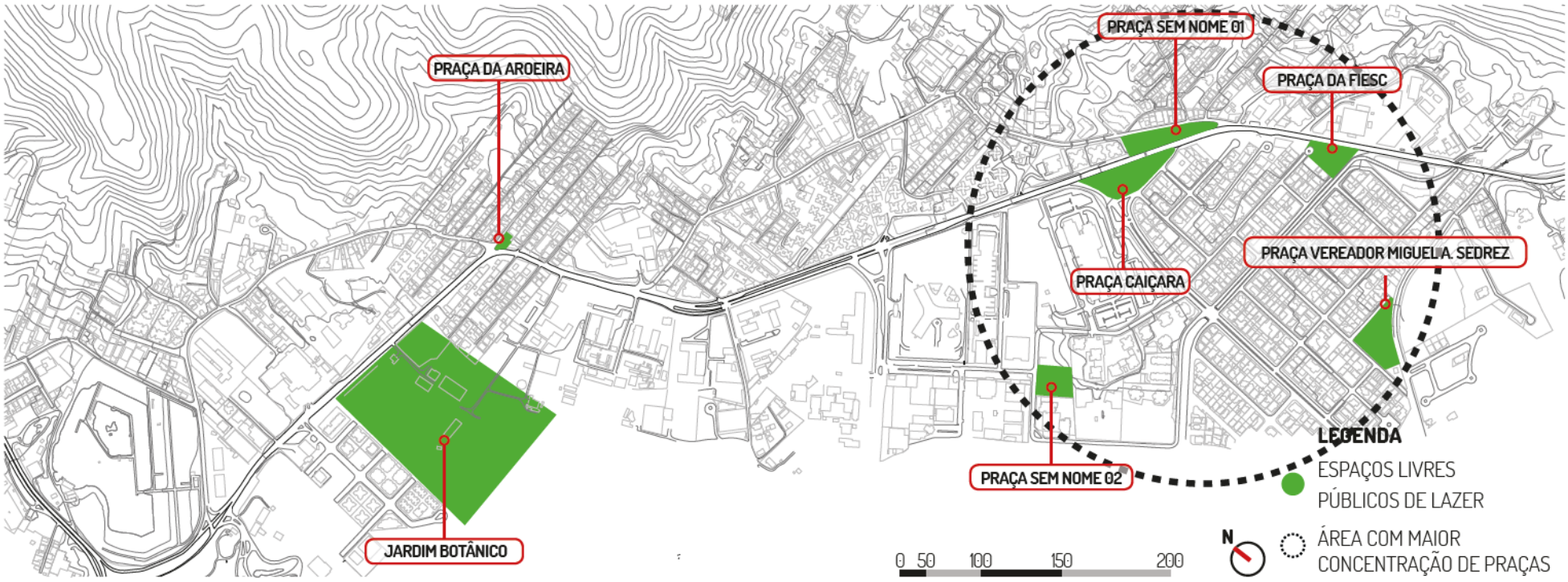


FIG. 53 I MAPA ESPAÇOS LIVRES PÚBLICOS DE LAZER

O critério utilizado para se fazer este mapa foi quanto áreas que não necessariamente aparecem no Plano Diretor 2014 como AVLs, mas sim espaços que a população se utiliza como área de lazer e encontro ou áreas com mobiliário e caráter de praça.

Duas das áreas no mapa não estão classificadas como AVL, mas sim como ACI no Plano Diretor 2014: o Jardim Botânico e a Praça da Aroeira. Esta última especialmente é uma área subutilizada, que muitos usam para estacionar e sem qualquer infraestrutura de praça, com apenas um banco mal conservado e uma grande Aroeira. Porém, a população usa este espaço público, mesmo que em más condições ou até mesmo aos sábados para feiras, como mostra figura 55 abaixo.

As demais praças também se encontram em péssimo estado de conservação, com muitos dos mobiliários quebrados e sem qualquer tipo de interação com a Rodovia. Porém, assim como a Praça da Aroeira, os moradores as utilizam para momentos de lazer, um grande reflexo da carência de espaços públicos livres de lazer no bairro. Vale destacar que parte da Praça da FIESC é utilizada pelos trabalhadores como estacionamento, além do fato de ela estar sem manutenção.

Outro fato que chama atenção ao analisar o mapa é a má distribuição destas áreas no bairro: há uma concetração de 05 praças na região do Itacorubi Sul, enquanto que no Itacorubi Norte resta apenas a Praça da Aroeira, cuja não possui um desenho ou mobiliário de praça adequados.

No lado norte também possui o Jardim Botânico, porém o mesmo é de abrangência municipal, além de não abrir todos os dias, logo o ideal seriam ter mais praças espalhadas por todo o bairro, para todos terem acesso aos espaços públicos livres.

FIG. 54 I JARDIM BOTÂNICO

FIG. 55 I PRAÇA AROEIRA

FIG. 56 I PRAÇA CAIÇARA

FIG. 57 I PRAÇA DA FIESC

4.10 SISTEMA VIÁRIO

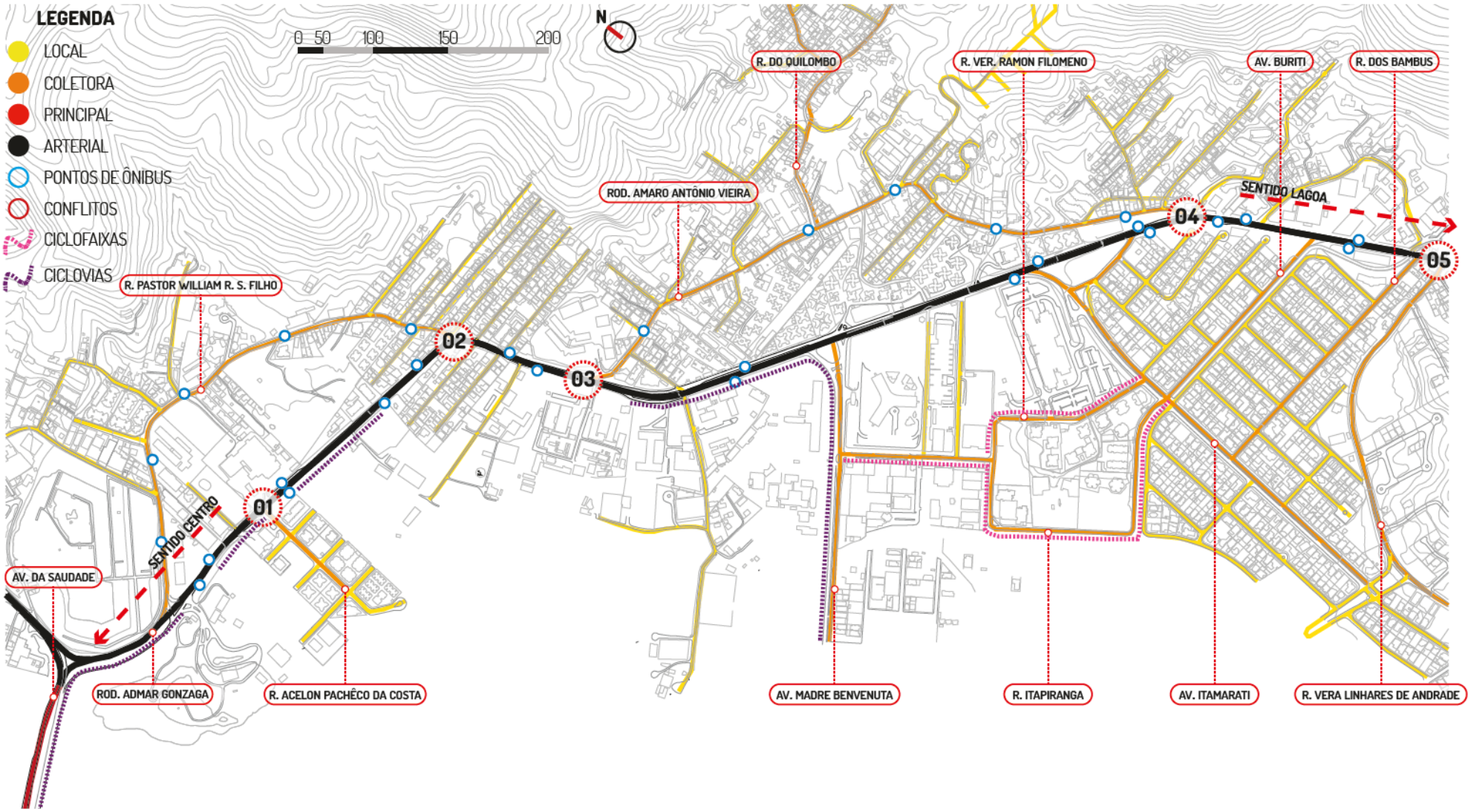


FIG. 58 I MAPA SISTEMA VIÁRIO

A partir do mapa percebe-se como a parte mais interna do bairro possui pouquíssimas conexões viárias com a Rodovia, principalmente os caminhos antigos do bairro (Rua Pastor William R. S. Filho e Rod. Amaro Antônio Vieira) que são importantes vias coletoras, conectadas com a Rodovia apenas a partir de suas extremidades, o que ocasiona muito congestionamento ao longo delas.

Outra região do bairro que poderia ter maiores conexões com a Rodovia é o loteamento do Parque São Jorge, cujo possui muitas ruas sem saída e locais, dificultando a integração da Rodovia ao bairro.

O que a torna tão congestionada é principalmente a falta no investimento de uma mobilidade urbana sustentável. As ciclovias existentes não são contínuas, obrigando os ciclistas a andarem em meio aos veículos, o que aumenta o risco de acidentes e diminui o número de usuários de bicicletas nas ruas.

Outro ponto é o transporte público o qual é um problema em toda a cidade pela sua falta de qualidade, horários escassos e tudo isto pagando-se um alto valor, logo os possíveis usuários de ônibus acabam encorajados a utilizar o carro para não terem que pagar um alto preço em um serviço tão precário. E por último, o descaso com os passeios ao longo de toda a extensão da Rodovia, sendo que na grande maioria não existe um espaço destinado ao pedestre, obrigando as pessoas a se locomoverem em meio aos carros, aumentando assim o risco de acidentes, sem se falar nas pessoas com mobilidade reduzida.

Logo, em uma via com ciclovias, passeios e transporte público de qualidade, as pessoas naturalmente se sentiriam encorajadas a utilizar estes meios alternativos de mobilidade, em detrimento do carro, pois seria mais rápido, confortável, seguro e menos estressante.

4.10.1 CONFLITOS VIÁRIOS

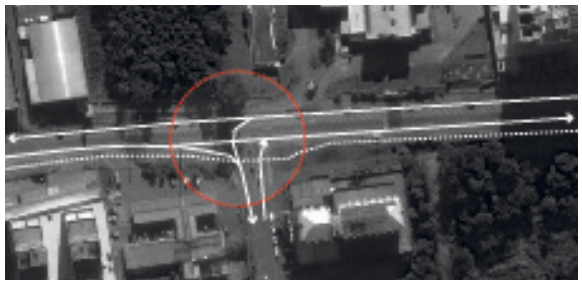


FIG. 59 I CONFLITO 01

FIG. 60 I CONFLITO 01

Quem está na Rodovia anda a uma velocidade de 60 km/h, enquanto que na Rua Acelon Pachêco, anda-se a no máximo 30 km/h, ou seja, os carros entram nesta rua a uma alta velocidade colocando em perigo pedestres e ciclistas.

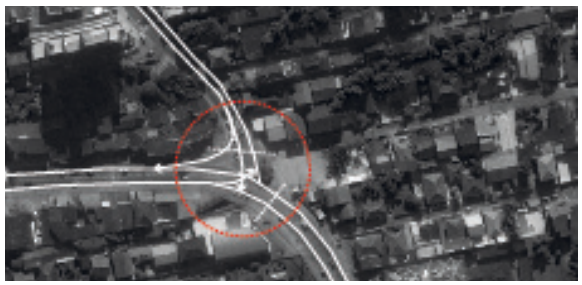


FIG. 61 I CONFLITO 02

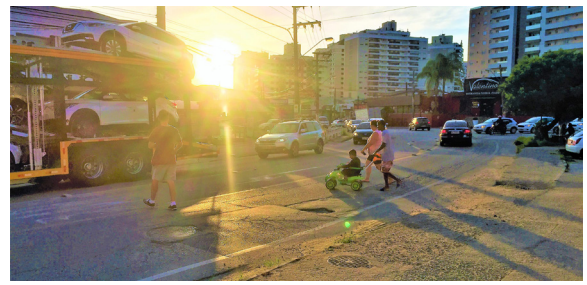


FIG. 62 I CONFLITO 02

A falta de conexões entre a Rodovia e esta rua, acrescido da grande quantidade de prédios residenciais que surgiram nos últimos anos resultam neste conflito viário, agravado pela deficiência em faixas de pedestres e ciclovias ao seu redor.

FIG. 63 I CONFLITO 03

FIG. 64 I CONFLITO 03

Conflito semelhante ao anterior, agravado pela má condição dos passeios e por estar em frente ao CCA, local com muita circulação de estudantes à pé e de bicicleta. Vale ressaltar que nesta área há um afunilamento de duas para uma pista.

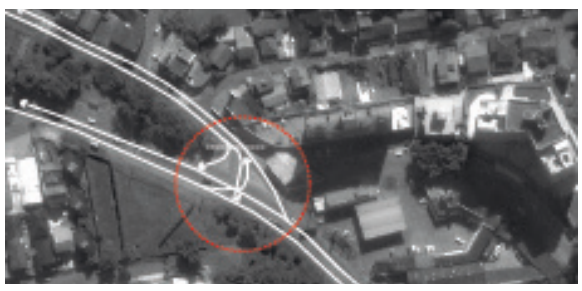


FIG. 65 I CONFLITO 04

FIG. 66 I CONFLITO 04

Este conflito também é agravado pelo alto número de residências multifamiliares e falta de permeabilidade da Rod. Antônio Amaro VIeira. O cruzamento de pedestres é impossibilitado, devido a falta de faixas de pedestres.

FIG. 67 I CONFLITO 05

FIG. 68 I CONFLITO 05

Este é um cruzamento conflituoso pois conecta o Córrego Grande, Lagoa e Itacorubi. Os passeios são pequenos e em alguns pontos inexistentes. Não existem ciclovias.

4.11 LEGISLAÇÃO

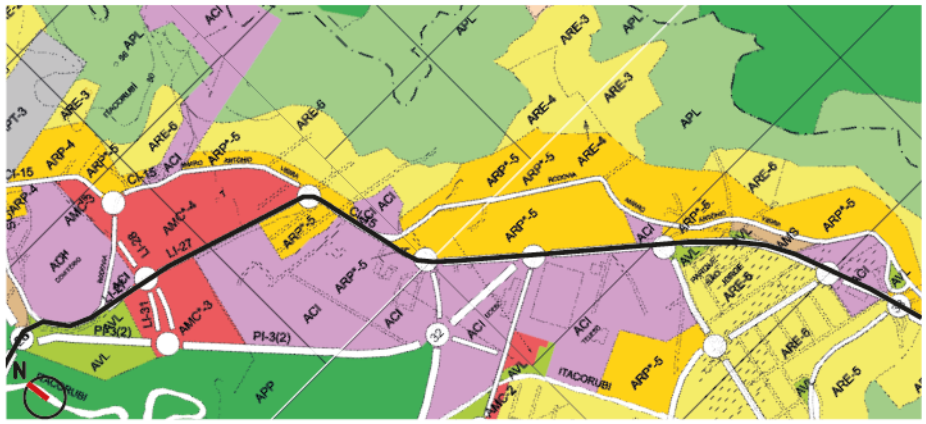


FIG. 69 I ZONEAMENTO 1997

FIG. 70 I ZONEAMENTO 2014

LEGENDA

- ACI
- ACM
- AVL
- APP
- APL
- ARP
- ARE

N S/ ESC.

LEGENDA

- ACI
- ACM
- AVL
- APP
- APL-E
- ARP
- ARM

N S/ ESC.

No plano diretor de 1997 aparecem mais Áreas Residenciais Predominantes do que Áreas Mistas Centrais, a quantidade de ACI é muito similar, apenas a área da COMCAP que no plano de 2014 é tratada como uma ACI, e no de 97 como uma AVL.

No Plano Diretor 2014 aparecem bastante Áreas Mistas Comerciais, com gabarito de no máximo 06 pavimentos ao longo da rodovia, porém estas áreas do bairro atualmente já estão consolidadas, já que a maioria encontra-se ocupada por edifícios residenciais multifamiliares sem térreo ativo.

Além de ACM s se notam alguns pontos como Área Residencial Mista, de 05 a 03 andares, também ao longo da Rodovia, sendo um aspecto positivo, já que nestas áreas ainda existem alguns lotes vazios, residências unifamiliares ou ainda comércios de pequeno porte, ou seja, edificações que possuem maior oportunidade de terem atividades comerciais, comparado a um edifício residencial multifamiliar.

Áreas de ACI predominam o zoneamento, o que reforça este caráter institucional do bairro. As áreas de AVL são muito mal distribuídas, característica do bairro já vista anteriormente, inclusive nem mesmo o Jardim Botânico é considerado uma Área Verde de Lazer segundo este Plano Diretor, mas sim uma ACI. Outra área utilizada pela população como um espaço público de lazer, mas que no Plano Diretor aparece como uma ACI é a Praça da Aroeira.

Se conclui a partir destas comparações que muitas áreas do bairro não estão de acordo com os Planos Diretores, principalmente em se tratando de Gabarito, já que boa parte dos novos edifícios possuem entre 07 a 12 pavimentos e em ambos os Planos o máximo de gabarito permitido é de 06. Além de claro, muitas áreas que deveriam se ter comércios por estarem em AMCs, mas que são totalmente residenciais.

Esta grande quantidade de residências multifamiliares com altos gabaritos que foram saindo no bairro ao longo dos anos, sem estarem acompanhadas de áreas livres de lazer, ou ACIs realmente voltadas para o uso público, deixam o bairro com esta falta de centralidade, com ruas sem qualquer tipo de atrativo e um trânsito cada dia mais caótico.

4.11.2 CORTES VIÁRIOS PLANO DIRETOR PARA A RODOVIA

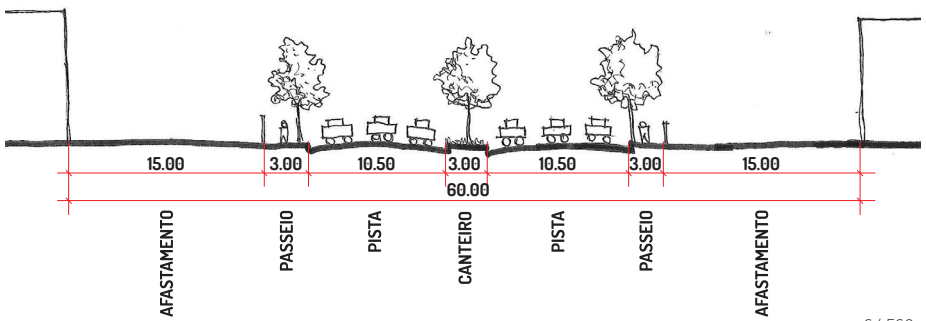


FIG. 71 | 1997 S/ ESC.

O plano diretor de 1997 prevê um corte viário para a Rodovia Admar Gonzaga com três faixas para veículos nos dois sentidos da via, um passeio de 3,00, e sem previsão para área de ciclovia. O corte viário proposto pela prefeitura não possui um desenho humanizado, o ideal para a Rodovia ter um caráter de Avenida seria a diminuição da quantidade de faixas para carros, além da inclusão de ciclovias para garantir a segurança de ciclistas.

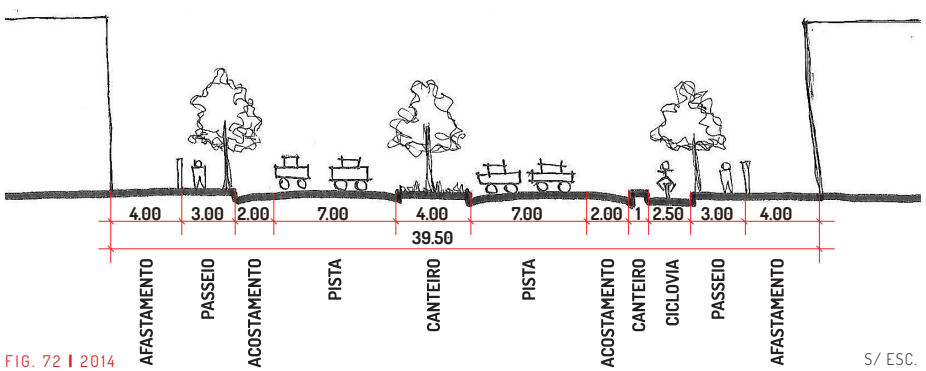


FIG. 72 | 2014 S/ ESC.

Houve um certo avanço desde o antigo plano de 97 para este, já se percebe a inclusão de ciclovia em um dos lados da via e a diminuição de três faixas exclusivas para carros nos dois sentidos da via para apenas duas faixas. Porém foi adicionado em ambos os lado da via um acostamento/estacionamento de dois metros, e ao invés de em toda a extensão da rodovia ter este espaço destinado para carros, poderia em apenas alguns pontos ter este espaço reservado para estacionamento e substituir uma das duas faixas de cada sentido da via por uma faixa exclusiva para ônibus.

4.11.3 PLAMUS

FIG. 73 | PROPOSTA DO PLAMUS PARA O BRT

O PLAMUS (Plano de Mobilidade Urabana Sustentável da Grande Florianópolis) realiza estudos técnicos relacionados à mobilidade urbana da Grande Florianópolis, a fim de propor melhorias focadas no princípio da Mobilidade Urbana Sustentável que irá afetar diretamente no bem-estar das pessoas, ao invés de solucionar apenas problemas viários voltados para a eficiência da mobilidade dos carros.

O PLAMUS propõe a utilização do transporte de massas BRT, pois há estudos que mostram que sua implantação é mais barata e rápida quando comparado aos demais (VLT e Metrô), além de transportar mais pessoas comparado ao VLT.

Para a área do Itacorubi, o PLAMUS propõe que o BRT passe pela Rodovia Admar Gonzaga apenas até a UDESC, seguindo a partir dali pela Av. Madre Benvenuta. Porém, já que esta proposta não se estende por toda a Rodovia, não é possível atender a todos os moradores do bairro Itacorubi. O ideal seria levar o BRT até o final da Rodovia Admar Gonzaga o levando até a Lagoa da Conceição a partir da proposta da prefeitura de túnel no morro da Lagoa.

4.12 LEITURA URBANA

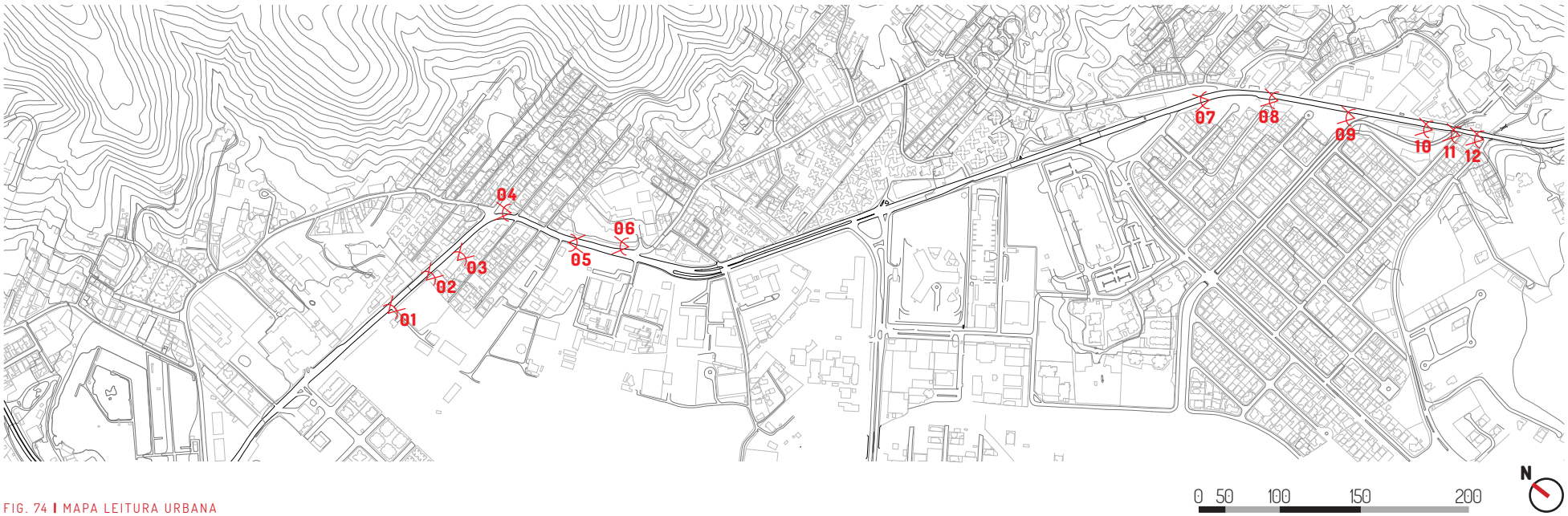


FIG. 74 | MAPA LEITURA URBANA

A leitura urbana é importante para se entender o espaço urbanizado, complexo e cheio de informações. A partir da visão serial sugerida por Gordon Cullen, foi feito um percurso ao longo de dois trechos selecionados da Rodovia, e foram feitos registros fotográficos. O intuito da Visão Serial é entender as sensações transmitidas pelo conjunto urbanizado: edifícios, praças, ruas, esquinas, etc.

Conclui-se após os trechos que todos tem em comum um grande descaso com o pedestre e ciclista, afinal são poucas as áreas com passeio e ciclovias, e os existentes estão em más condições de conservação. O barulho desagradável dos automóveis devido à proximidade do passeio e da via, a iluminação voltada apenas para os veículos, deixando os pedestres e ciclistas no breu à noite. A ausência de arborização e mobiliários urbanos ao longo da via também diminuem a quantidade de pessoas na rua, pela carência de áreas de estar e descanso, além de sombreamento em dias quentes.

“EXISTE, SEM DÚVIDA ALGUMA, UMA ARTE DO RELACIONAMENTO, TAL COMO EXISTE UMA ARTE ARQUITETÔNICA. O SEU OBJETIVO É A REUNIÃO DOS ELEMENTOS QUE CONCORREM PARA A CRIAÇÃO DE UM AMBIENTE, DESDE OS EDIFÍCIOS AOS ANÚNCIOS E AO TRÁFEGO, PASSANDO PELAS ÁRVORES, PELA ÁGUA, POR TODA A NATUREZA, ENFIM, ENTRETECENDO ESSES ELEMENTOS DE MANEIRA A DESPERTAREM EMOÇÃO OU INTERESSE.”

(CULLEN, 2008, p. 10)

Ponto localizado em frente ao acesso do Jardim Botânico. Nota-se como a entrada mais parece de carro do que de pessoas, característica do descaso do poder público para os espaços livres de lazer no bairro. Pecebe-se que a faixa de pedestres não possui um acesso adequado para cadeirantes de ambos os lados, além de estar mal posicionada.

FIG. 75 I PONTO DE VISTA 01

A ciclovia já não aparece mais e apesar de o passeio ser largo, há um conflito grande entre pedestres e ciclistas. O trecho possui pouca área ativa, com um acesso precário para uma residência unifamiliar, com estacionamento em frente a uma loja de piscinas e mais estacionamento em frente à dois galpões sem qualquer tipo de atividade.

FIG. 76 I PONTO DE VISTA 02

Ao longo deste trecho percebe-se que há fachadas mais ativas, com bastante comércios próximos uns dos outros. Isto faz com que a área seja uma das que mais há movimento de pessoas. Porém há um grande conflito entre ciclistas, pedestres e veículos, já que em frente às lojas existem estacionamentos, aumentando a insegurança dos transeuntes pela entrada e saída de carros.

FIG. 77 I PONTO DE VISTA 03

Ponto importante no bairro, já que logo em frente há uma área livre pública que a população se utiliza dela como área de lazer, porém percebe-se que não há qualquer tipo de conexão de um lado ao outro da Rodovia, colocando em perigo muitos daqueles que necessitam ir de um ponto a outro.

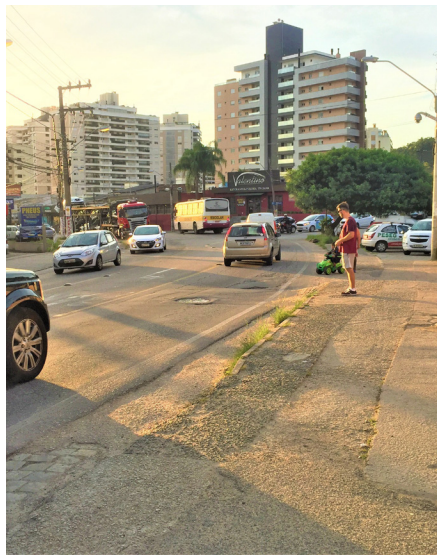


FIG. 78 I PONTO DE VISTA 04

A partir deste trecho, até a CELESC, a sensação é muito similar pois a partir daqui se iniciam os edifícios institucionais murados e centralizados no lote, ou seja, sem qualquer interação com o passeio ou com a rodovia, tornando assim a circulação das pessoas ao longo deste trecho desinteressante.

FIG. 79 I PONTO DE VISTA 05

Neste ponto é visível como há espaço para um possível alargamento da via. Esta foto ilustra bem o descaso dos governantes para com este espaço livre público tão importante para o bairro e para a cidade. Outra questão é a sensação de monotonia que o grande muro da EPAGRI causa ao longo deste caminho.

FIG. 80 I PONTO DE VISTA 06

Trecho apresenta passeios, porém com um terreno vazio e desinteressante ao lado diminuindo a quantidade de pessoas que circulam neste trecho. É neste ponto que acontece a conexão deste lado da via com a praça do outro lado da rua, porém o ideal seria que esta conexão estivesse um pouco mais a frente onde o movimento de pessoas é maior.

FIG. 81 I PONTO DE VISTA 07

Um dos poucos trechos da via que apresenta passeio, dando uma maior segurança àqueles que transitam a pé nesta região. O ponto de ônibus não possui uma faixa de pedestres em sua frente, impossibilitando assim uma conexão segura para os transeuntes.

FIG. 82 I PONTO DE VISTA 08

Este cruzamento possui um enorme espaço livre público dedicado ao carro, e nenhuma área de circulação para que os pedestres e ciclistas consigam trafegar com segurança. Vale ressaltar que pouco mais a frente deste cruzamento é uma praça que boa parte é subutilizada como área de estacionamento.

FIG. 83 I PONTO DE VISTA 09

Inexistência de passeio ou ciclovias, o que obriga os pedestres a andarem muito próximo aos carros e sem nenhuma proteção, já que muitos carros se utilizam deste espaço para ultrapassagens. Outra questão é o almoxarifado do estado, o qual não possui qualquer tipo de atrativo, deixando o trajeto desinteressante.

FIG. 84 I PONTO DE VISTA 10

Dificuldade de atravessar pela falta de passeios e faixa de pedestre. Para aqueles que precisam continuar a trafegar pela Rodovia, é necessário atravessar uma ponte malcuidada sob o Rio Itacorubi canalizado, sem estar integrado ao desenho urbano, de modo que parte da população nem o notam.

FIG. 85 I PONTO DE VISTA 11

O passeio se confunde com a pista, devido a suas más condições. A travessia da Padaria Vó Flor para os pedestres é caótica, e é um ponto importante já que próximo existe uma demanda de usuários doo Colégio Autonomia, sa SOCIESC e sa ESMESC. Do outro lado da rua existe uma área subutilizada por um estacionamento, local que poderia servir de lazer para a população.

FIG. 86 I PONTO DE VISTA 12

CAPÍTULO 5

PARTIDO GERAL

5.1 | PROBLEMÁTICAS E DIRETRIZES
5.2 | INTENÇÕES PROJETUAIS MACRO
5.3 | INTENÇÕES PROJETUAIS RECORTES

capitulo 5

Após a finalização dos capítulos anteriores foi possível compreender as necessidades da área, as quais serão dadas soluções iniciais a partir de intenções projetuais, apresentadas através de mapas esquemáticos, cortes e perspectivas.
Este capítulo foi subdividido em três etapas: a primeira irá ilustrar as problemáticas e diretrizes projetuais, a segunda as intenções macro para o bairro e a terceira já mostram as soluções mais aproximadas focadas nos recortes escolhidos.segundo referencial fala de Bell Street, a primeira rua de Seattle a ser redesenhada de modo que privilegie os pedestres em detrimento dos carros.

5.1

PROBLEMÁTICAS E DIRETRIZES

A partir do diagnóstico foi possível identificar sete problemáticas principais no bairro, as quais irão nortear as decisões projetuais do partido arquitetônico e do TCC dois.
E neste subcapítulo do Partido Arquitetônico irão ser apresentadas em cada página uma problemática seguido abaixo de sua diretriz projetual através de esquemas possíveis, sem medidas reais do bairro, ou seja, são esquemas ilustrativos de modo a retratar o que se deseja para o projeto.

5.1.1 AUSÊNCIA DE CONEXÃO ENTRE MANGUEZAL, RIO E POPULAÇÃO

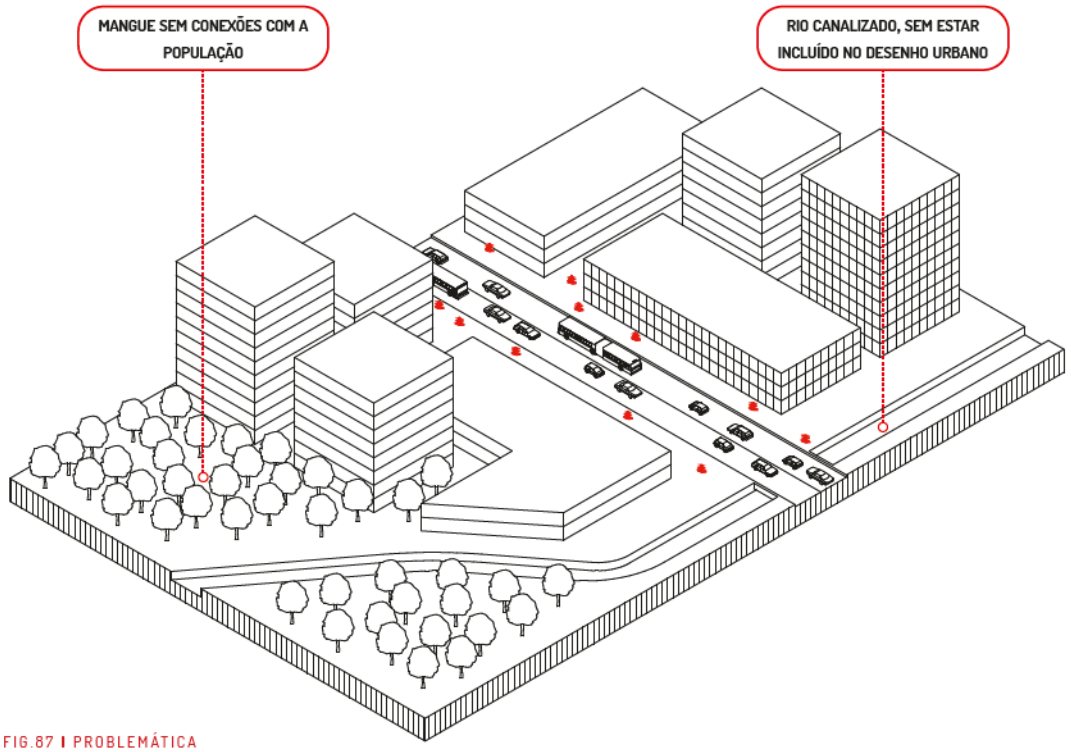


FIG.87 I PROBLEMÁTICA

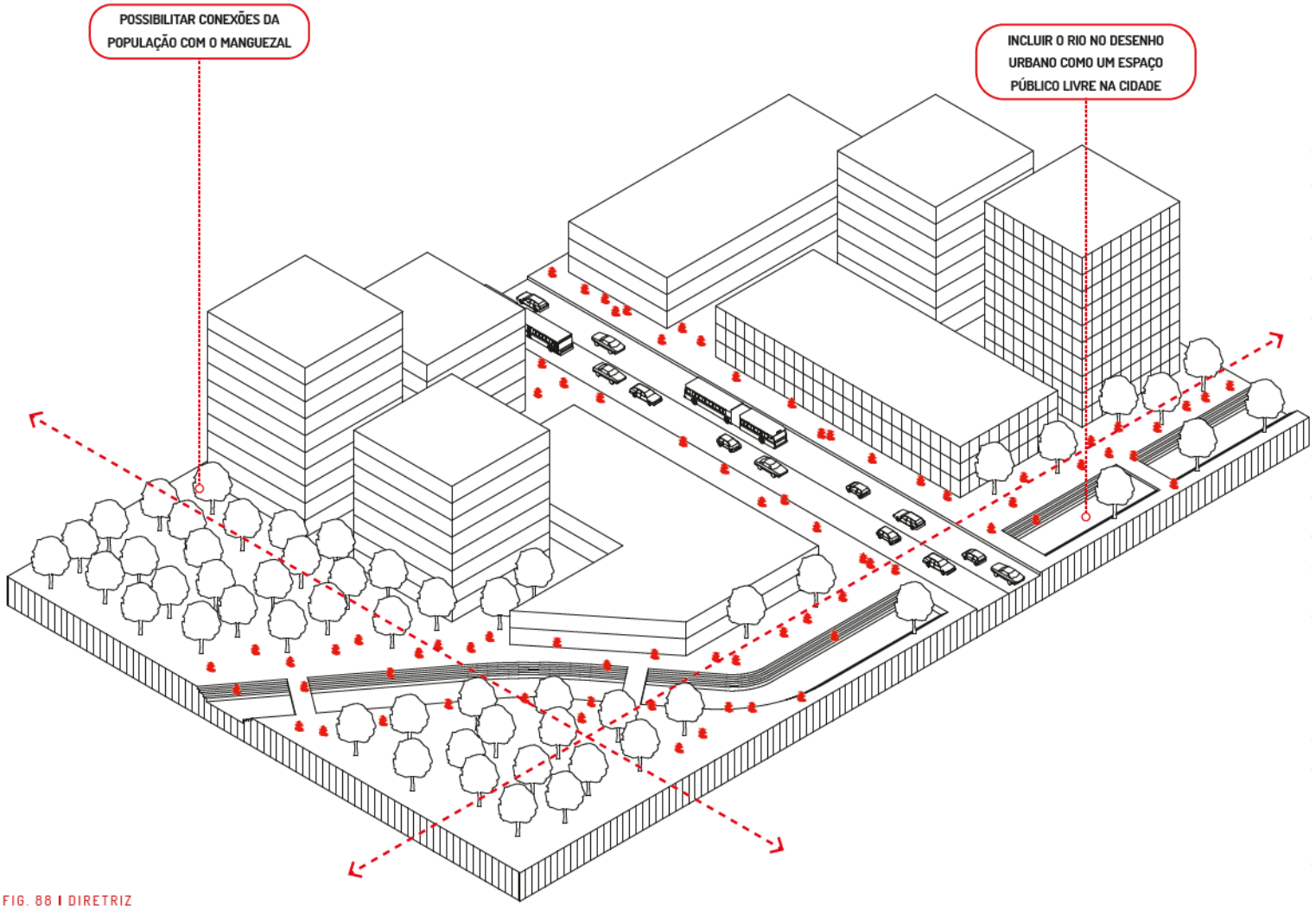


FIG. 88 I DIRETRIZ

5.1.2 QUADRAS MUITO LONGAS E IMPERMEÁVEIS

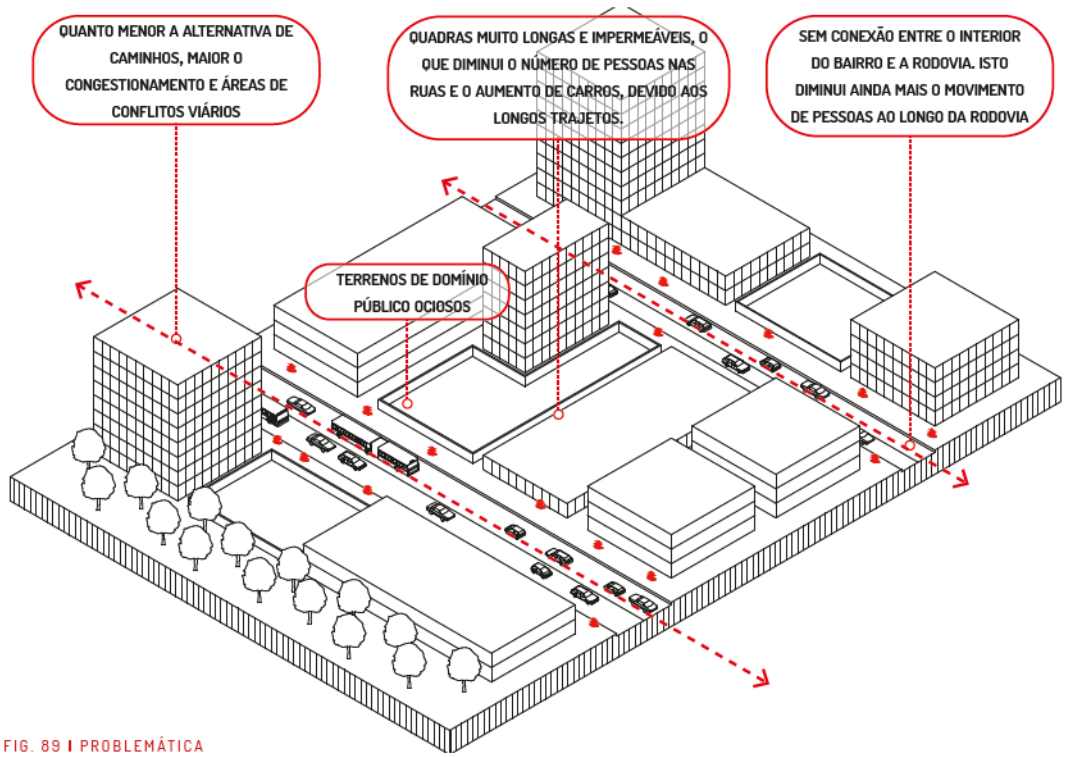


FIG. 89 | PROBLEMÁTICA

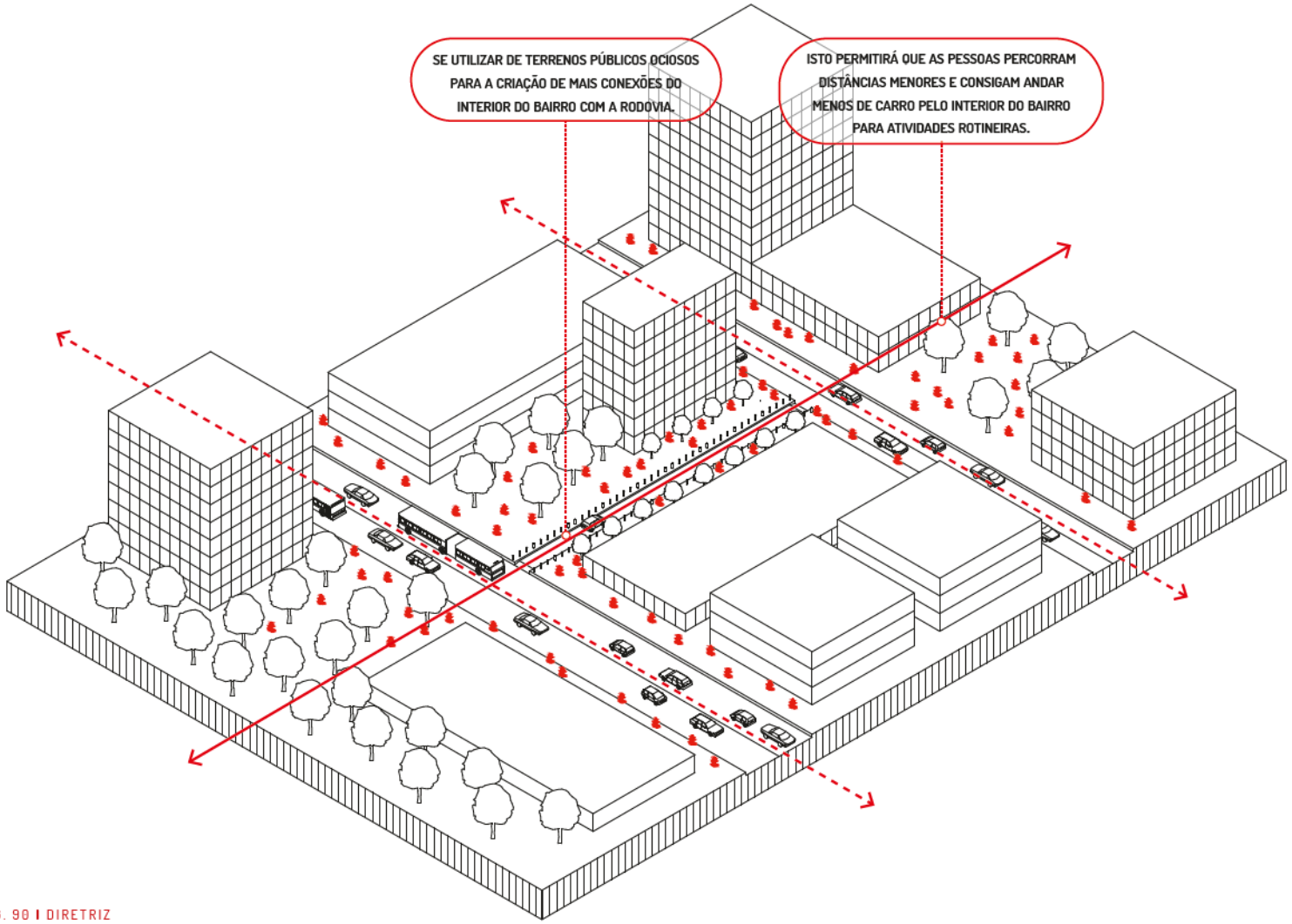


FIG. 90 | DIRETRIZ

“A MAIORIA DAS QUADRAS DEVEM SER CURTAS: OU SEJA, AS RUAS E AS OPORTUNIDADES DE VIRAR ESQUINA DEVEM SER FREQUENTES.”

(JACOBS, 2014, p. 197)

5.1.3 CARÊNCIA DE ESPAÇOS LIVRES PÚBLICOS DE QUALIDADE

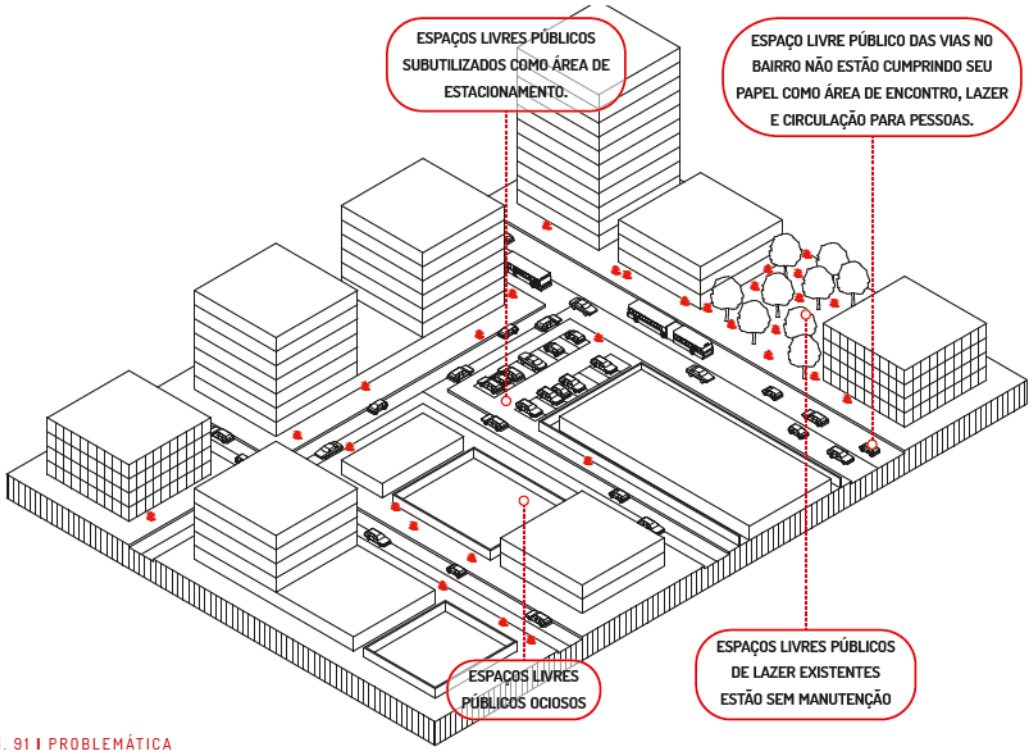


FIG. 91 I PROBLEMÁTICA

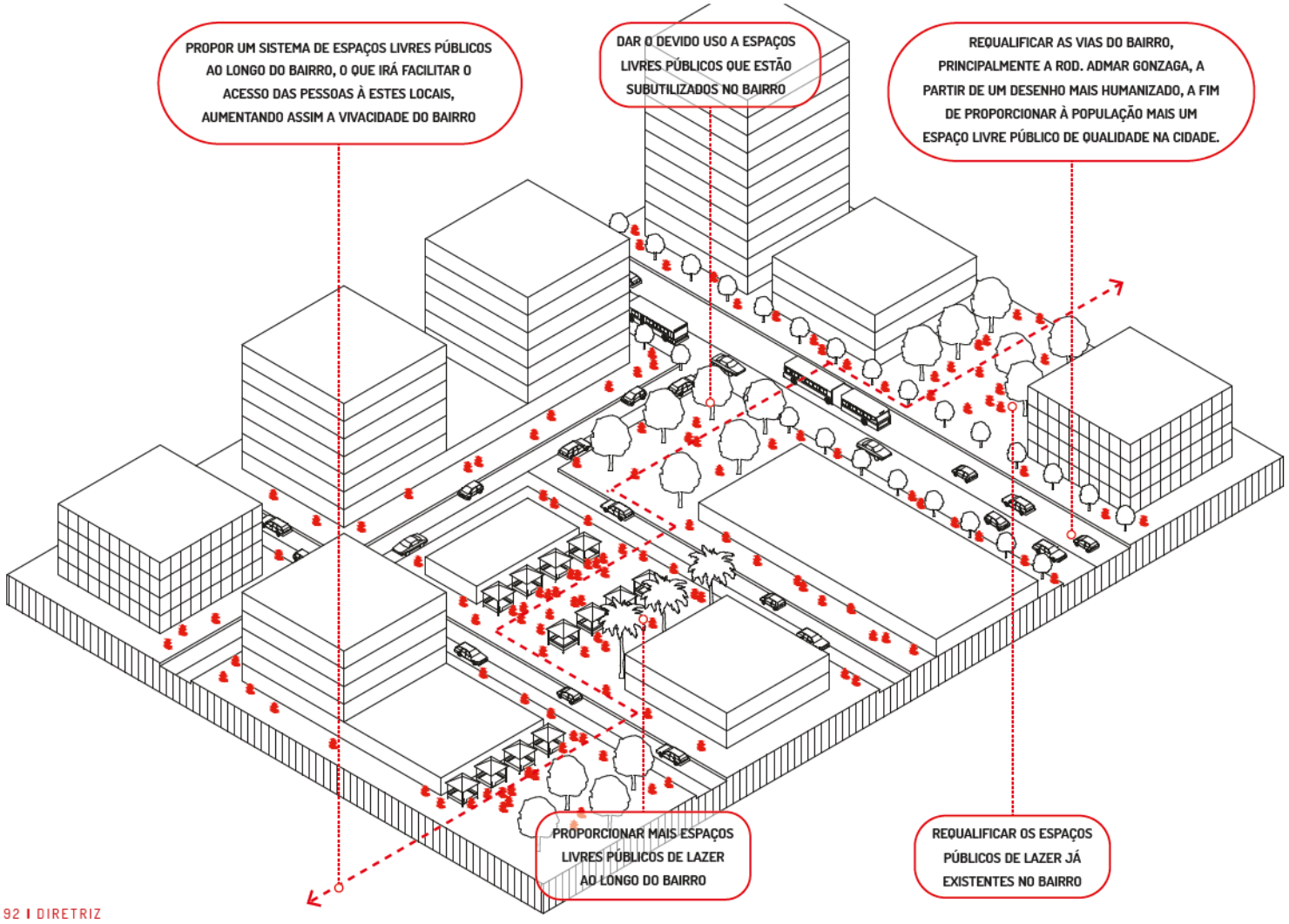


FIG. 92 I DIRETRIZ

5.1.4 EXCESSO DE LOTES DE PROPRIEDADE PÚBLICA E ACESSO PRIVADO

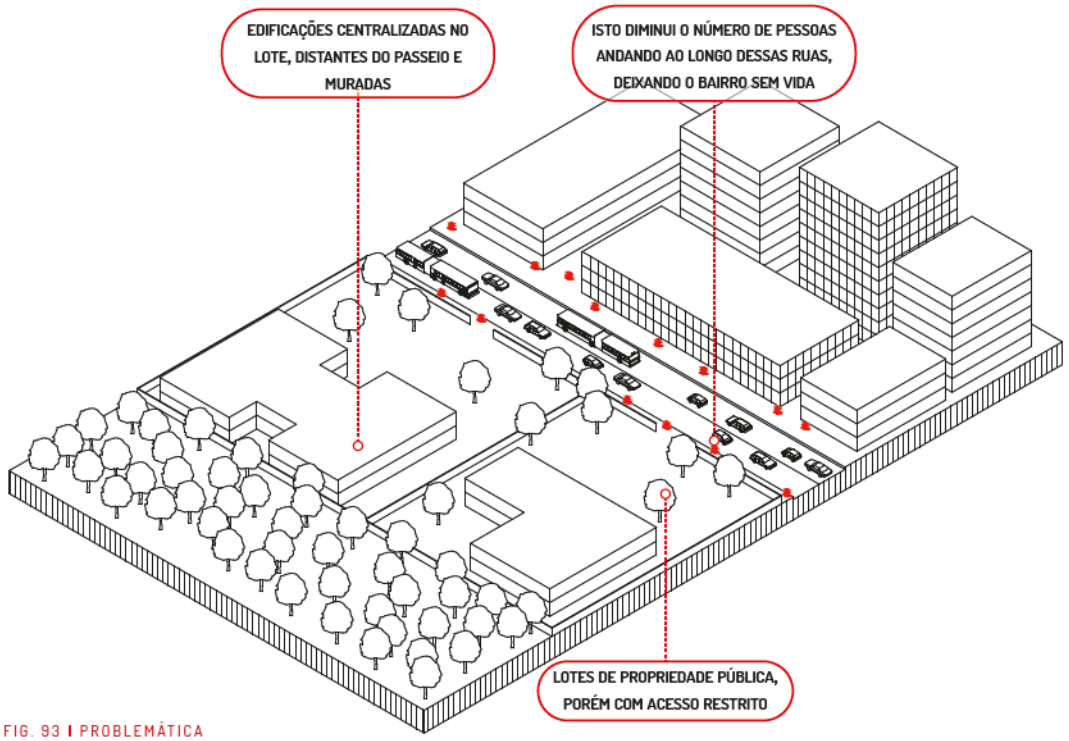


FIG. 93 I PROBLEMÁTICA

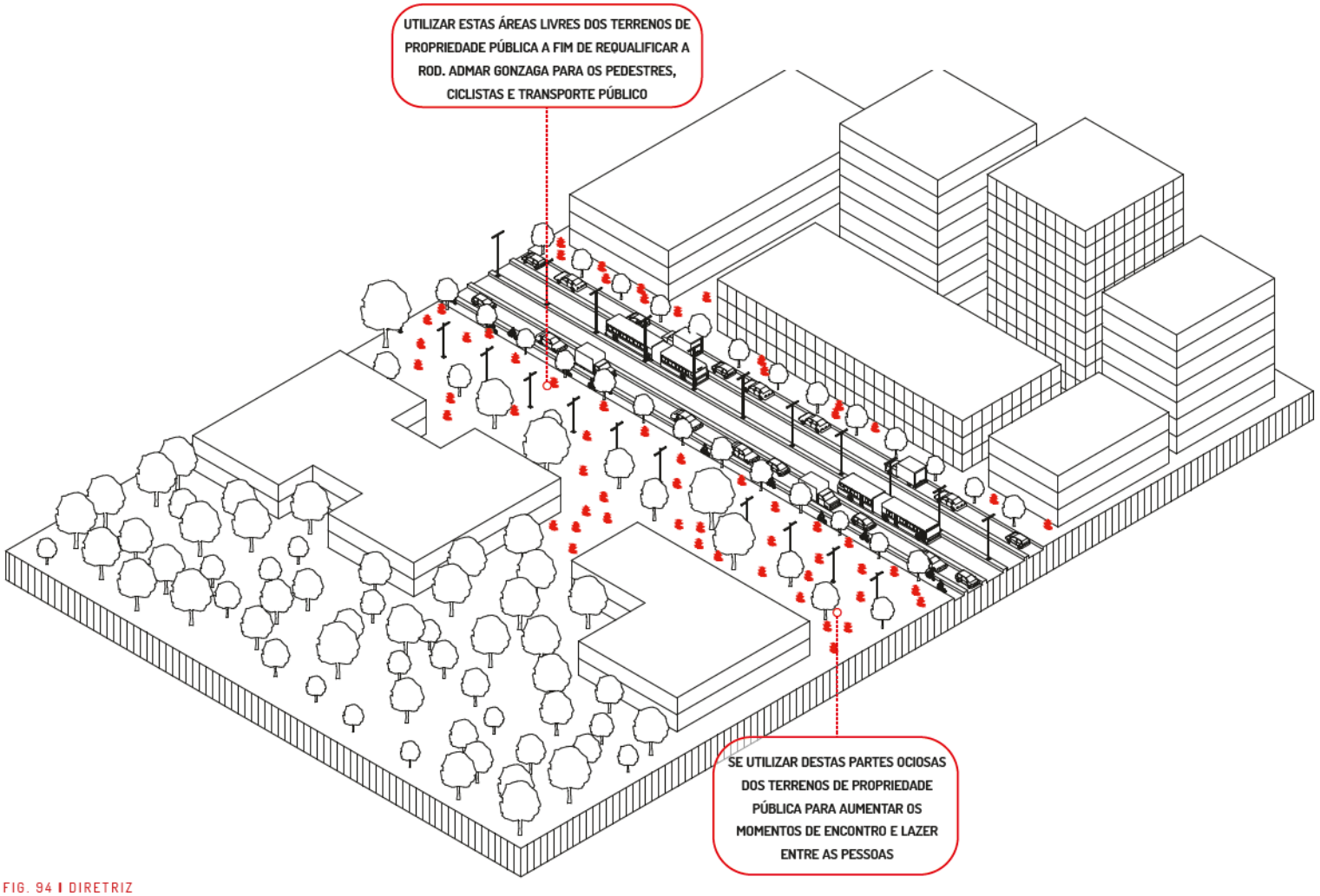


FIG. 94 I DIRETRIZ

“ALÉM DE SUA JUSTIFICAÇÃO FUNCIONAL COMO ESPAÇO DE CIRCULAÇÃO (NÃO APENAS DE VEÍCULOS), O ESPAÇO PÚBLICO SE DEFINE PRIMEIRAMENTE COMO ESPAÇO DO PÚBLICO, ABERTO E ACESSÍVEL A TODOS, A TODO O MOMENTO, ELE PERTENCE À COLETIVIDADE.”

(PANERAI, 1994, p.79)

5.1.5 CONSTRUÇÃO DE EDIFÍCIOS COM ALTO GABARITO, IMPACTANDO A PAISAGEM

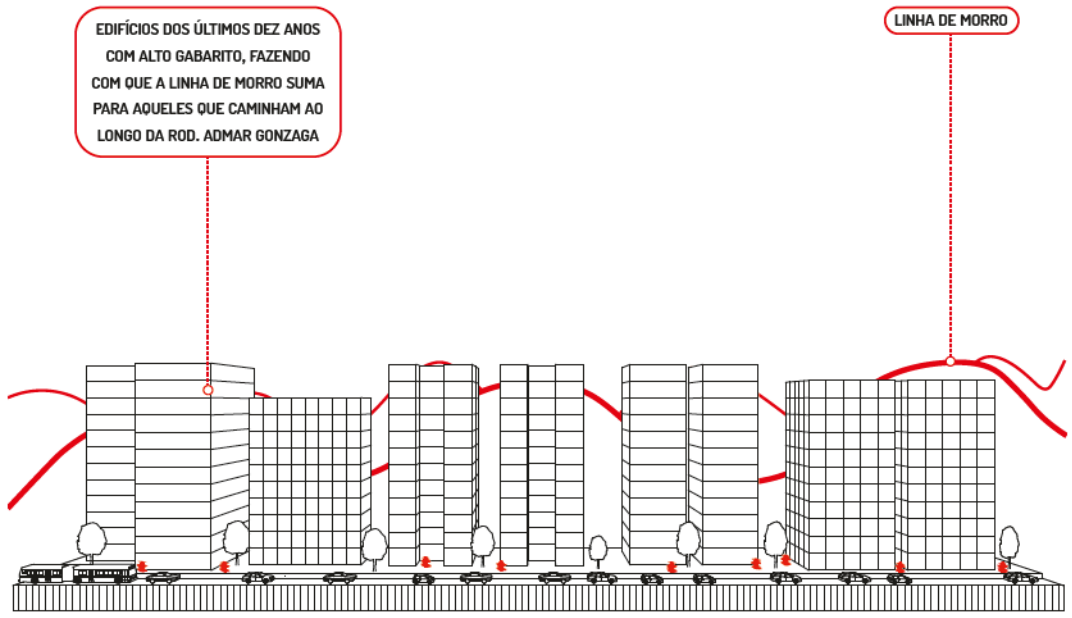


FIG. 95 I PROBLEMÁTICA

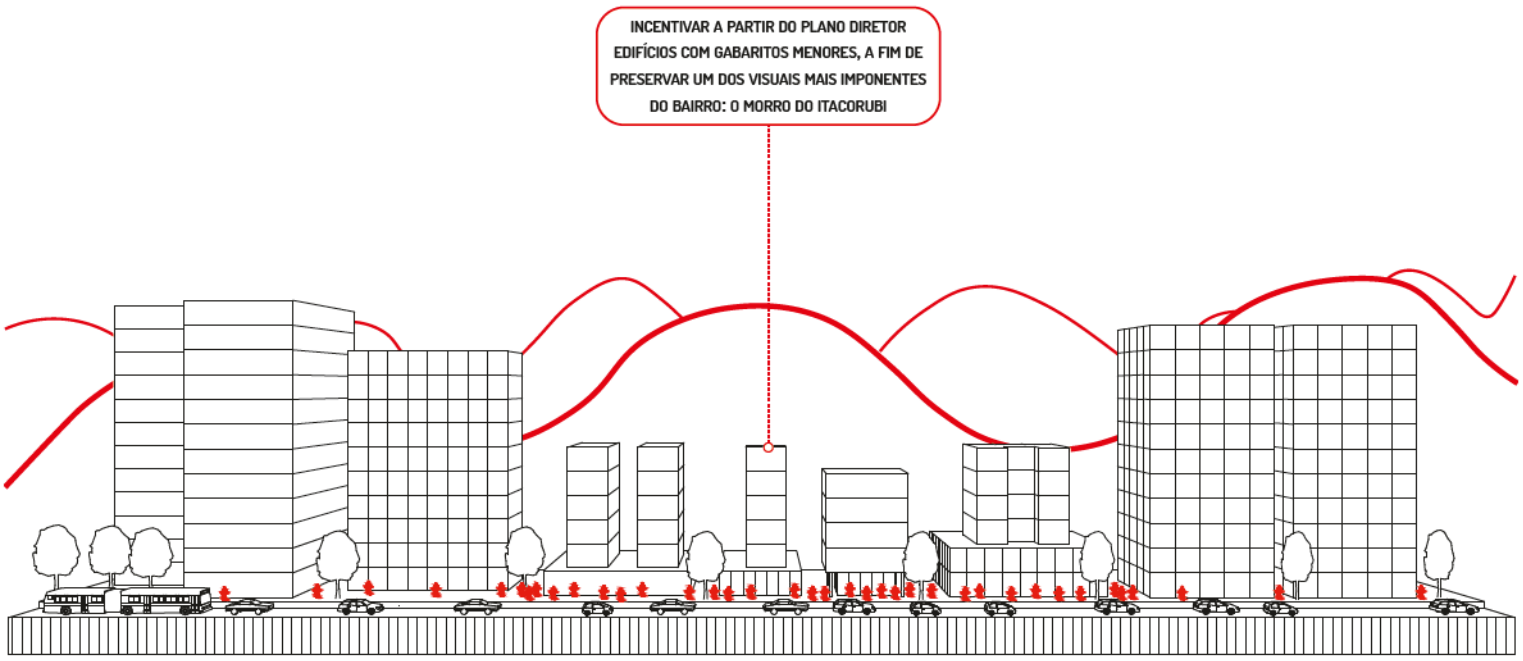


FIG. 96 I DIRETRIZ

5.1.6 AUSÊNCIA DE CENTRALIDADE NO BAIRRO

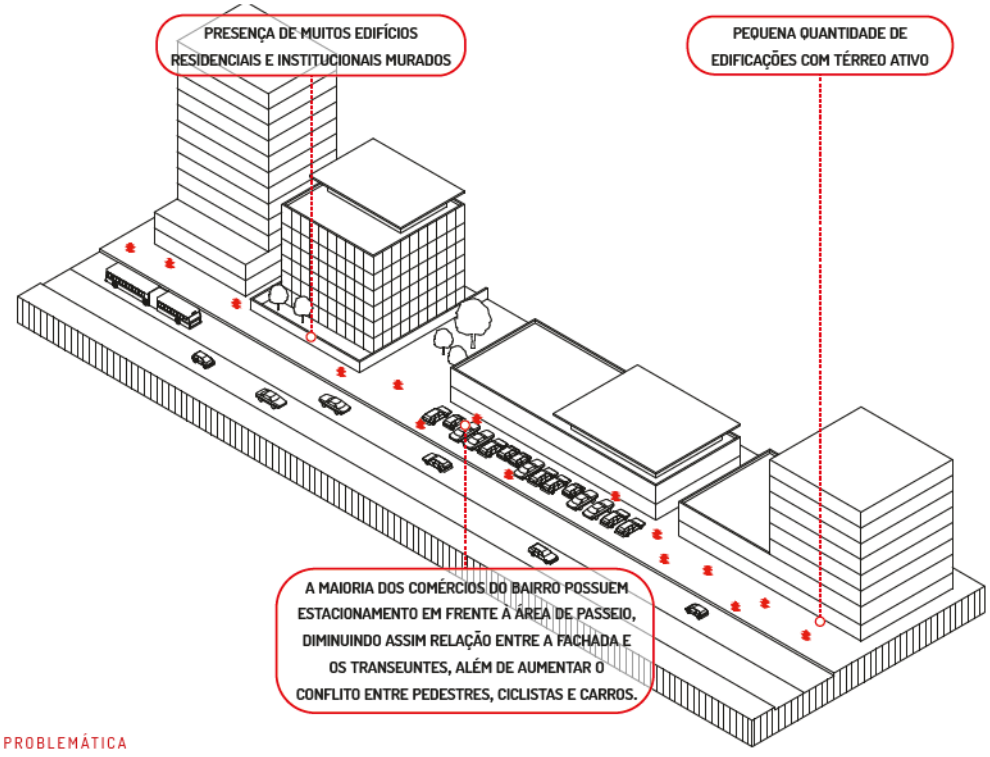


FIG. 97 | PROBLEMÁTICA

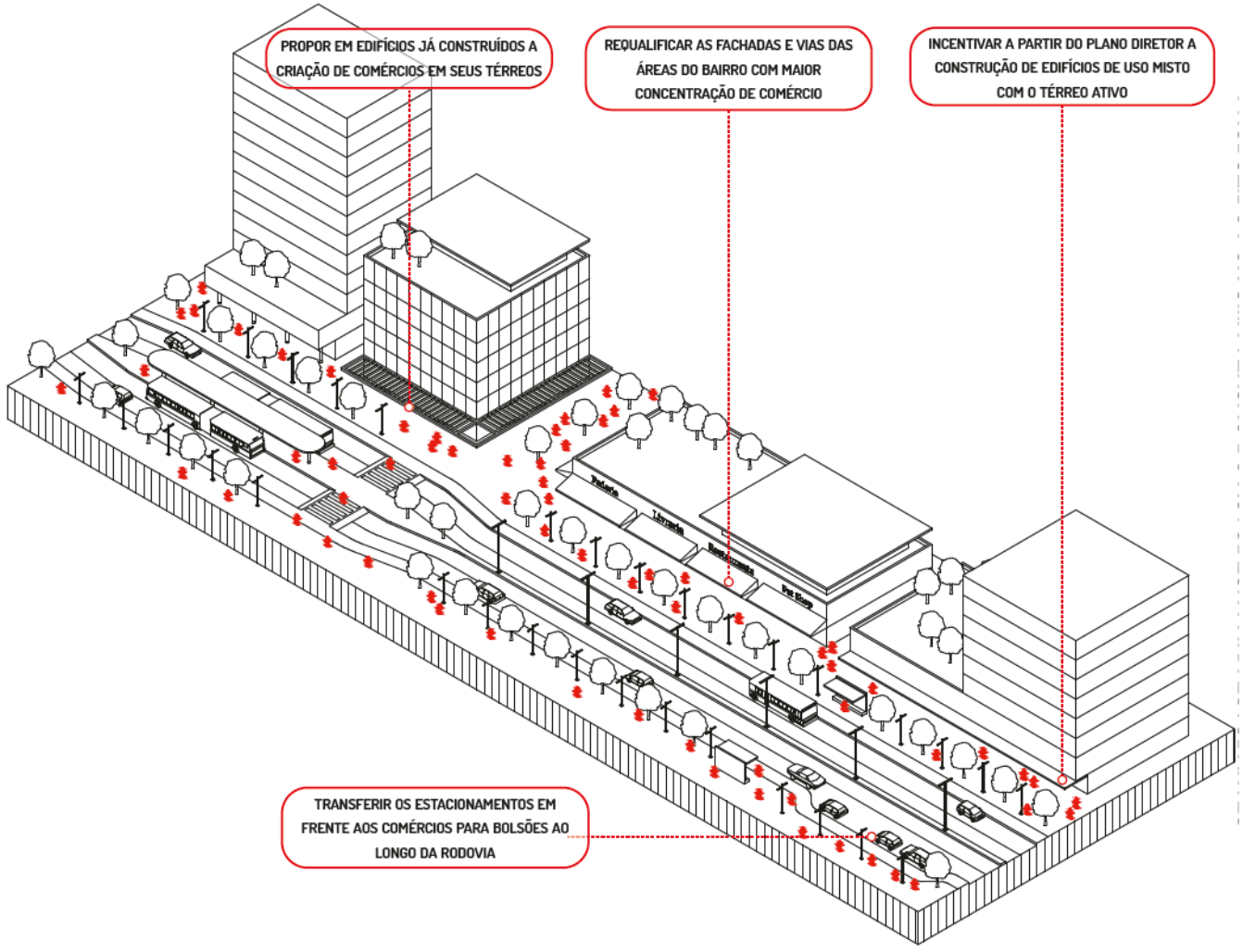


FIG. 98 | DIRETRIZ

“EM LOCAIS ONDE NÃO EXISTEM ESPAÇOS INTERESSANTES DE TRANSIÇÃO, OU ONDE AS ÁREAS TÉRREAS SÃO FECHADAS E MONÓTONAS, A CAMINHADA PARECE LONGA E POBRE EM TERMOS DE EXPERIÊNCIA. O PROCESSO TODO TORNA-SE TÃO SEM SENTIDO E CANSATIVO QUE, EM GERAL, AS PESSOAS DESISTEM TOTALMENTE DE CAMINHAR.”

(GEHL, 2015, p.77)

5.1.7 PRINCIPAL DIRETRIZ PROJETUAL

O estado em que a Rodovia Admar Gonzaga encontra-se atualmente agrava muitas das problemáticas no bairro apresentadas anteriormente, afastando ainda mais as pessoas das ruas. Todas as diretrizes anteriores são necessárias para uma requalificação completa deste espaço livre público tão importante para o bairro e para a cidade.

A requalificação da Rodovia e sua transformação em avenida urbanizada é fundamental para que ele não se comporte mais como um segregador no bairro, mas sim como um espaço agregador, trazendo assim uma unidade ao Itacorubi.

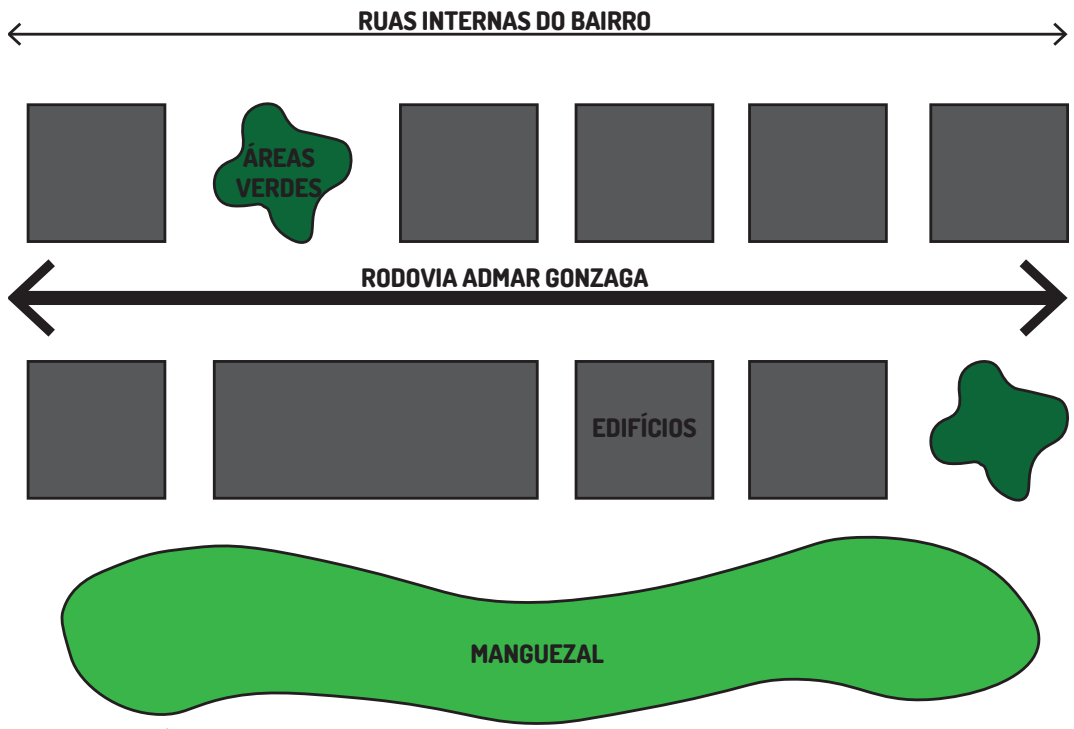


FIG. 99 | PROBLEMÁTICA

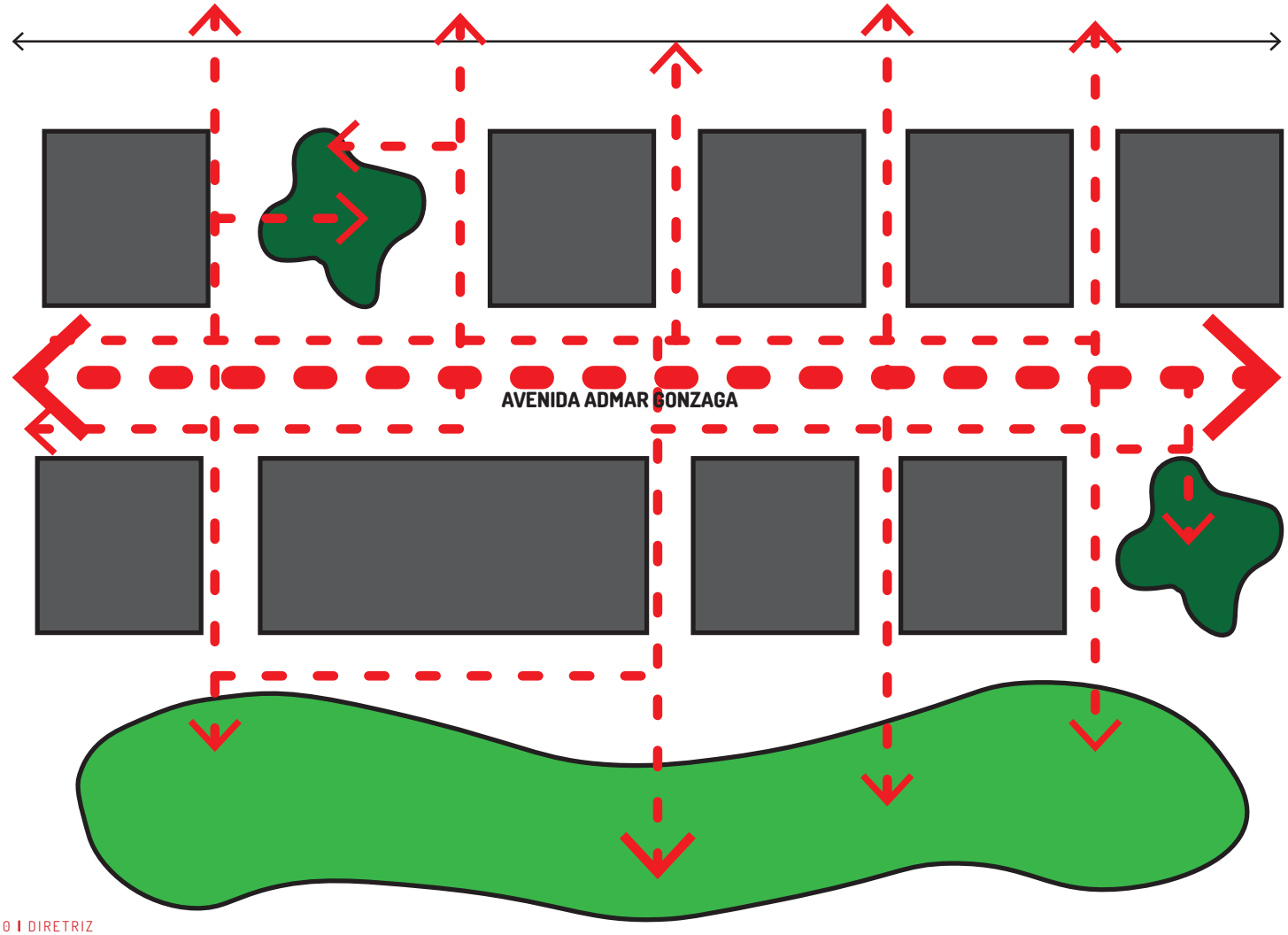


FIG. 100 | DIRETRIZ

5.2

INTENÇÕES PROJETUAIS MACRO

Ao se projetar deve-se haver uma gradação de escalas, ao invés de se chegar logo na mais aproximada, já que há todo um entorno para ser solucionado. Abordadas as principais problemáticas e suas diretrizes no capítulo anterior, neste subcapítulo serão ilustradas as intenções projetuais macro, a partir da elaboração de um sistema de espaços livres públicos, apontando requalificações tanto para a mobilidade quanto para lazer. É importante ressaltar a importância da coexistência de ambos, pois de nada adianta a criação de mais áreas de lazer e a requalificação das áreas já existentes, se não houver uma mobilidade segura e acessível a todos.

5.2.1 PROPOSTA DE SISTEMA DE ESPAÇOS LIVRES PÚBLICOS

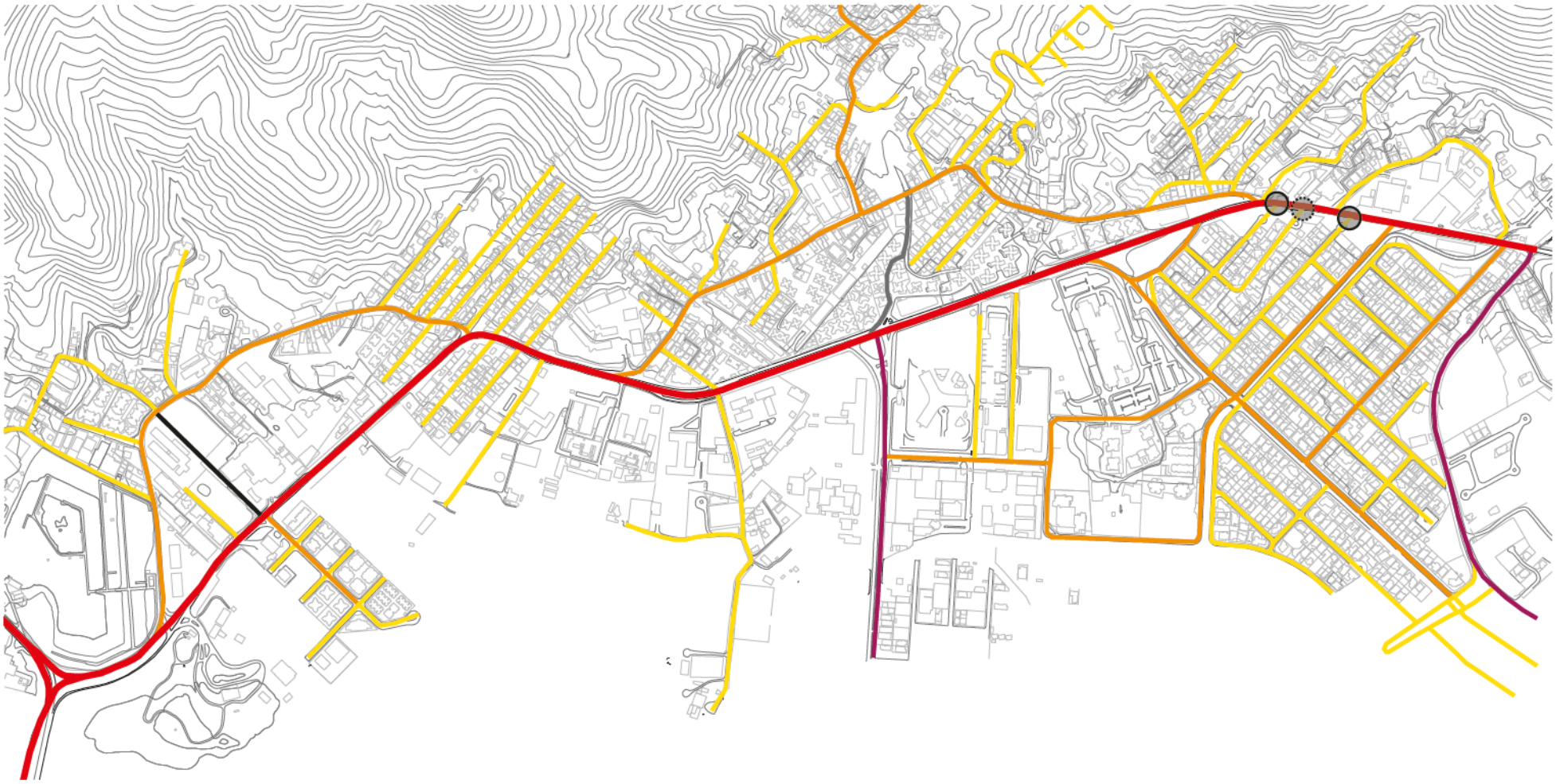


FIG. 101 I MAPA HIERARQUIA DO SISTEMA VIÁRIO

A fim de que se possa entender o funcionamento do recorte urbano, se faz necessário uma proposta viária sustentável para a região macro do bairro Itacorubi e suas principais conexões. Se entende por mobilidade sustentável a relação entre os modais: transporte público, a pé e bicicleta. Pois de nada adianta se propor uma maior quantidade de áreas de lazer para o bairro se não houver uma conexão entre eles de maneira confortável, rápida e segura.

Vale destacar que foram propostas a continuidade das ruas sem saída do loteamento Parque São Jorge, a fim de permitir uma maior conexão com a Rodovia, influenciando diretamente no fluxo de pessoas ao longo da via nesta área, a qual é baixa atualmente.

Na página ao lado estão propostos 04 cortes viários para ilustrar o que se pretende com as nomenclaturas utilizadas na legenda acima. Vale destacar que o corte da Avenida Urbanizada Tipo 01 (Rod. Admar Gonzaga) não aparece ao lado pois o mesmo será demonstrado mais a frente neste trabalho.

Os cortes a seguir são baseados a partir da medida mínima real das ruas, podendo em alguns casos haver um aumento da largura de alguns espaços, ou até mesmo a proposta de estacionamentos em alguns pontos necessários.

LEGENDA

- RUAS COMPARTILHADAS
- ZONAS 30
- AVENIDA URBANIZADA TIPO 01
- AVENIDA URBANIZADA TIPO 02
- NOVA PROPOSTA DE VIA (ZONA 30)
- RUA PEATONAL
- CONEXÃO DAS RUAS SEM SAÍDA A PARTIR DE VEÍCULOS E PEDESTRES
- CONEXÃO DAS RUAS SEM SAÍDA APENAS PARA PEDESTRES

0 50 100 150 200

N

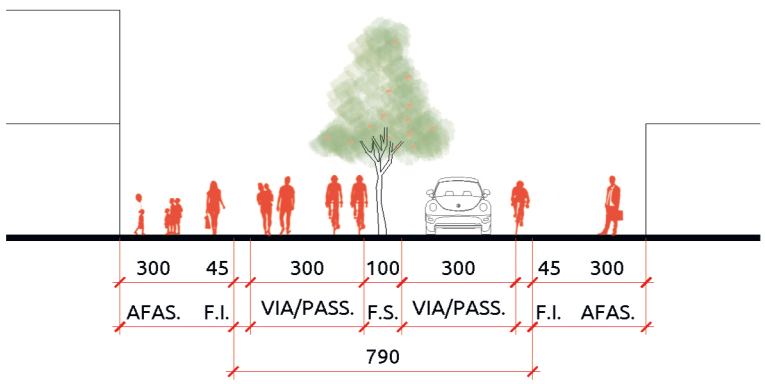


FIG. 102 I PERFIL DA VIA: RUA COMPARTILHADA ESC.: 1/200

Nas ruas locais do bairro se faz necessário uma padronização de passeios, já que cada dono de lote é responsável pela manutenção. Porém, a fim de manter uma unidade de desenho e de materiais em todo o bairro, se propõe que as ruas locais sigam este padrão. Com veículos individuais, bicicletas e pedestres dividindo o mesmo espaço. Não há espaço separado para cada usuário, porque o movimento destas ruas são reduzidos, frequentadas apenas por moradores, além de não passar transporte público por elas.

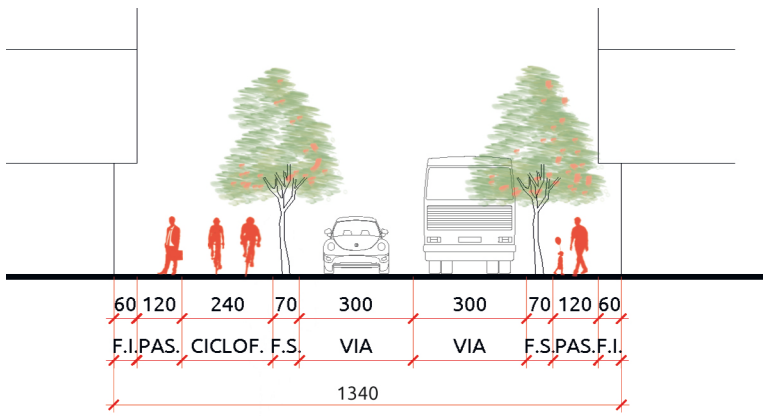


FIG. 103 I PERFIL DA VIA: ZONA 30 ESC.: 1/200

Para as ruas coletoras do bairro se propõe um traçado e uso de materiais que faça com que os veículos sejam obrigados a andar em uma velocidade mais baixa. As pistas de rolamento são menores das que existem atualmente, permitindo assim a instalação de cilofaixa de mão dupla em um dos lados das vias, além de passeios maiores do que a realidade atual destas ruas. Onde existir uma maior largura viária, serão instalados bolsões de estacionamentos. Não haverá diferença de nível entre os usos, os mesmo serão apenas demarcados com diferentes colorações nos materiais.

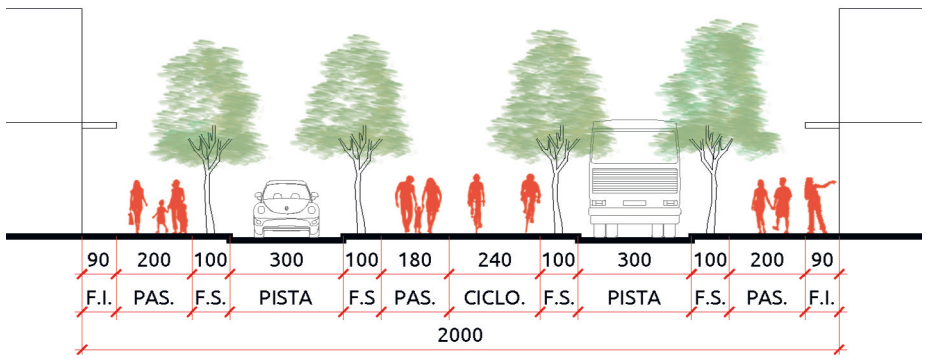


FIG. 104 I PERFIL DA VIA: AV. URB. TIPO 02 ESC.: 1/200

O corte viário proposto para a Avenida Madre Benvenuta está com um desenho muito mais humanizado do que o atual. Há três opções generosas de passeios, além da proposta de uma ciclovia no canteiro central ao longo de toda a Avenida. Atualmente existem apenas passeios em cada lado da via, sem padronização de arborização e material, duas pistas de rolamento para cada sentido e ciclovias interrompidas em muitos trechos. Será possível, a partir deste desenho, um maior movimento de pessoas nesta rua com tanta atividade comercial e vida noturna.

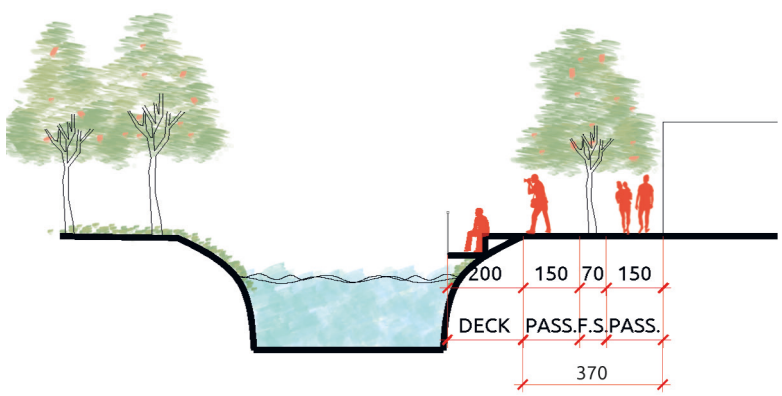
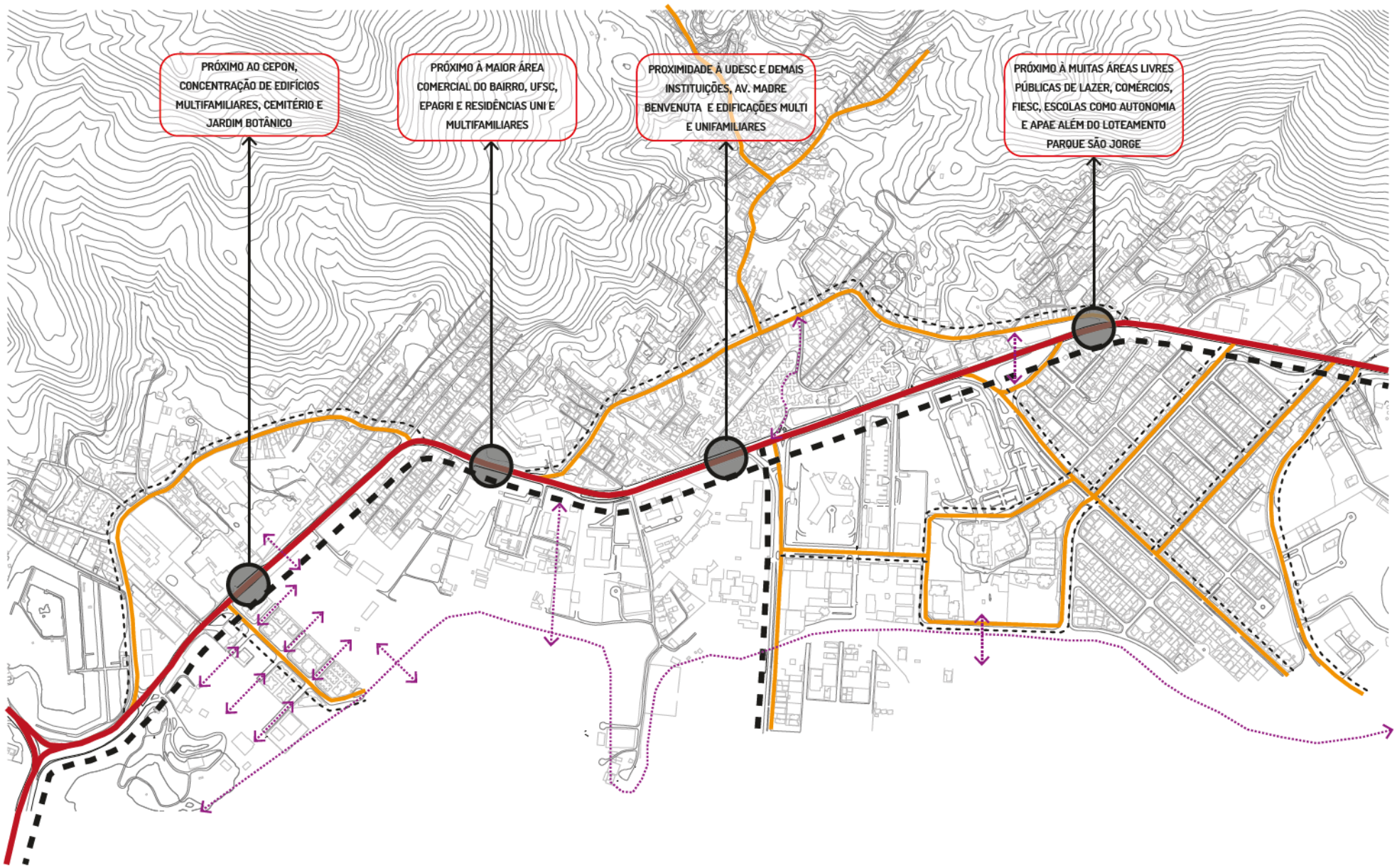


FIG. 105 I PERFIL DA VIA: RUA PEATONAL ESC.: 1/200

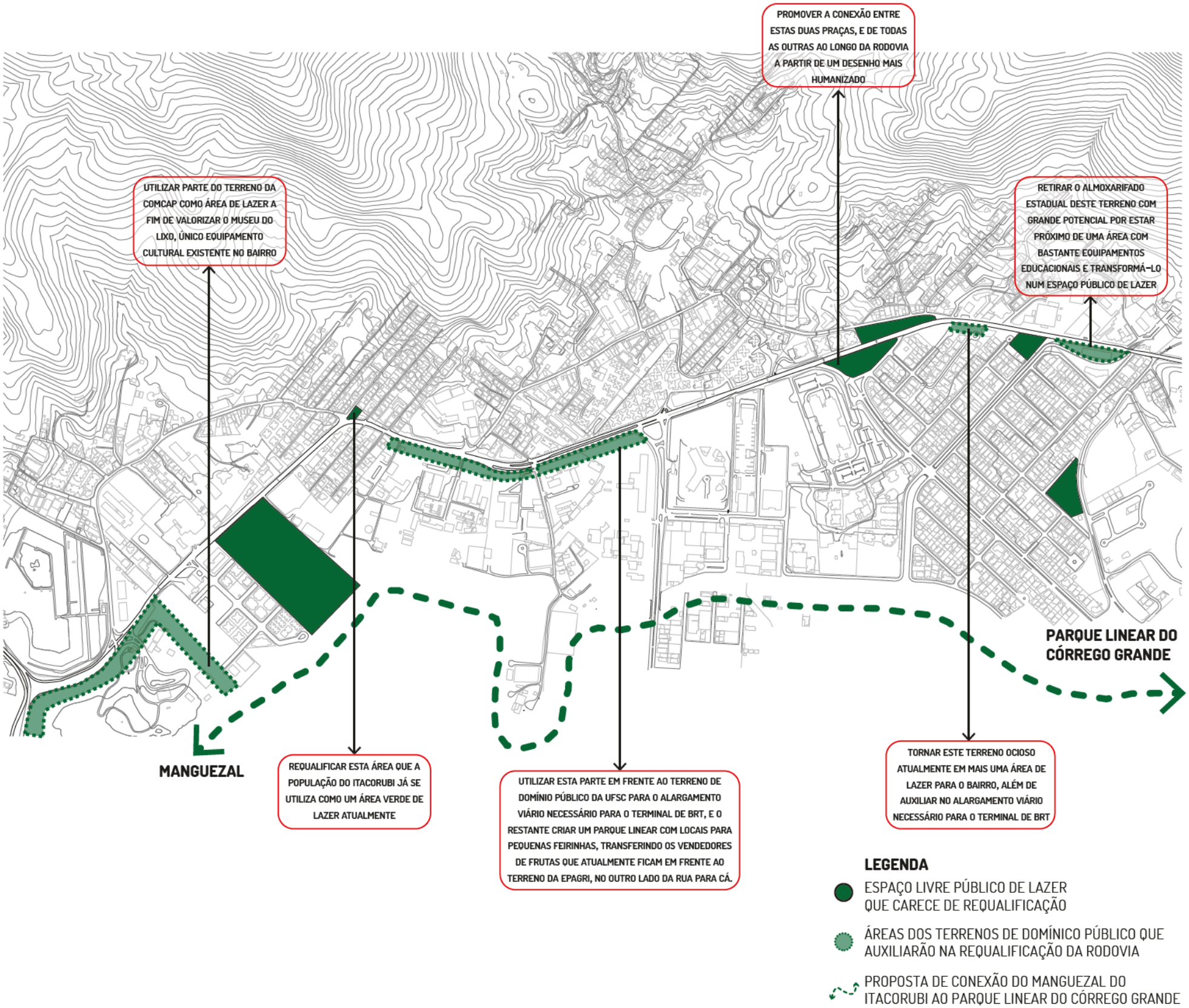
Esta é a única rua peatonal proposta. A mesma já é utilizada pelos moradores do bairro como maneira de conectar-se de forma mais rápida da Rod. Amaro Antônio Vieira com a Rod. Admar Gonzaga, porém a mesma atualmente é apenas para circulação, sem qualquer tipo de atrativos ou calçamento bem acabado. No corte propõe-se a descanalização do Rio Itacorubi, cujo passa ao lado desta rua, além de decks como áreas de estar ao longo dele a fim de que a população possa contemplá-lo. Além disto, sugere-se arborizações e mobiliário urbano em seu centro a fim de tornar este espaço livre público em uma área além de circulação, também de lazer e encontro de pessoas.



LEGENDA

- TERMINAL DE BRT
- BRT + ÔNIBUS CIRCULAR
- ÔNIBUS CIRCULAR
- CICLOVIA
- CICLOFAIXA
- CONEXÕES PEATONAIS

LAZER


PROMOVER A CONEXÃO ENTRE ESTAS DUAS PRAÇAS, E DE TODAS AS OUTRAS AO LONGO DA RODOVIA A PARTIR DE UM DESENHO MAIS HUMANIZADO
UTILIZAR PARTE DO TERRENO DA COMCAP COMO ÁREA DE LAZER A FIM DE VALORIZAR O MUSEU DO LIXO, ÚNICO EQUIPAMENTO CULTURAL EXISTENTE NO BAIRRO
RETIRAR O ALMOXARIFADO ESTADUAL DESTE TERRENO COM GRANDE POTENCIAL POR ESTAR PRÓXIMO DE UMA ÁREA COM BASTANTE EQUIPAMENTOS EDUCACIONAIS E TRANSFORMÁ-LO NUM ESPAÇO PÚBLICO DE LAZER
PARQUE LINEAR DO CÓRREGO GRANDE
MANGUEZAL
REQUALIFICAR ESTA ÁREA QUE A POPULAÇÃO DO ITACORUBI JÁ SE UTILIZA COMO UM ÁREA VERDE DE LAZER ATUALMENTE
UTILIZAR ESTA PARTE EM FRENTE AO TERRENO DE DOMÍNIO PÚBLICO DA UFSC PARA O ALARGAMENTO VIÁRIO NECESSÁRIO PARA O TERMINAL DE BRT, E O RESTANTE CRIAR UM PARQUE LINEAR COM LOCAIS PARA PEQUENAS FEIRINHAS, TRANSFERINDO OS VENDEDORES DE FRUTAS QUE ATUALMENTE FICAM EM FRENTE AO TERRENO DA EPAGRI, NO OUTRO LADO DA RUA PARA CÁ.
TORNAR ESTE TERRENO OCIOSO ATUALMENTE EM MAIS UMA ÁREA DE LAZER PARA O BAIRRO, ALÉM DE AUXILIAR NO ALARGAMENTO VIÁRIO NECESSÁRIO PARA O TERMINAL DE BRT
LEGENDA
ESPAÇO LIVRE PÚBLICO DE LAZER QUE CARECE DE REQUALIFICAÇÃO
ÁREAS DOS TERRENOS DE DOMÍNICO PÚBLICO QUE AUXILIARÃO NA REQUALIFICAÇÃO DA RODOVIA
PROPOSTA DE CONEXÃO DO MANGUEZAL DO ITACORUBI AO PARQUE LINEAR DO CÓRREGO GRANDE

5.3

INTENÇÕES PROJETUAIS RECORTES

A partir das intenções projetuais macro foi possível se chegar em uma escala mais aproximada, logo, neste capítulo serão apresentados dois recortes e o porquê deles terem sido os escolhidos, seguidos de uma planta esquemática para cada, onde serão apresentadas as intenções projetuais, acompanhadas de cortes viários e perspectivas os quais irão auxiliar num entendimento para o que se espera para o bairro.

5.3.1 PROPOSTA PARA A HUMANIZAÇÃO DA RODOVIA ADMAR GONZAGA

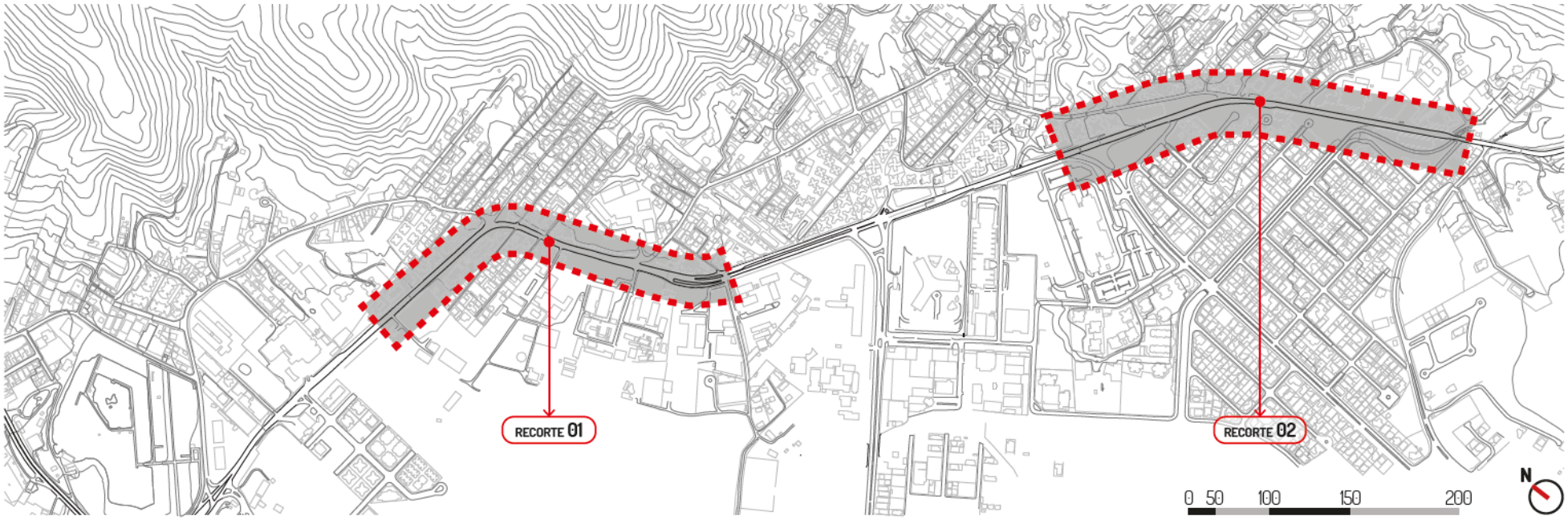


FIG. 107 I MAPA RECORTES

Neste trabalho será desenvolvido a proposta da transformação da Rodovia Admar Gonzaga em uma avenida urbanizada, ou seja, um trabalho de humanização da mesma, buscando desta forma a partir do redesenho a sua requalificação.

A fim de se ter uma maior possibilidade de detalhamento de desenho projetual, foram escolhidas duas áreas da Rodovia Admar Gonzaga para estes recortes.

Como já foi visto anteriormente, o bairro é caracterizado por possuir muitas instituições instaladas em grandes terrenos sem qualquer tipo de relação com a rua, logo, este segmento não será detalhado projetualmente pois a chance de se tornar uma centralidade no bairro é reduzida, quando comparada aos recortes escolhidos.

A elaboração do diagnóstico permitiu um melhor entendimento de quais áreas seriam mais interessantes de aprofundar estes desenhos. Foram levadas em consideração para a escolha dos recortes as áreas que possuem maior possibilidade de, a partir da melhoria do desenho viário, virar uma centralidade no bairro.

O recorte 01 será detalhado pois nele há uma grande quantidade de pequenos comércios, além da presença do Jardim Botânico e da Praça da Aroeira. O recorte 02 também possui bastante comércios além de uma grande quantidade de praças e terrenos remanescentes ao longo da Rodovia

FIG. 108 I RECORTE 01

FIG. 109 I RECORTE 02

INTENÇÕES ROJETUAIS **RECORTE 01**

5.3.2 INTENÇÕES PROJETUAIS RECORTE 01

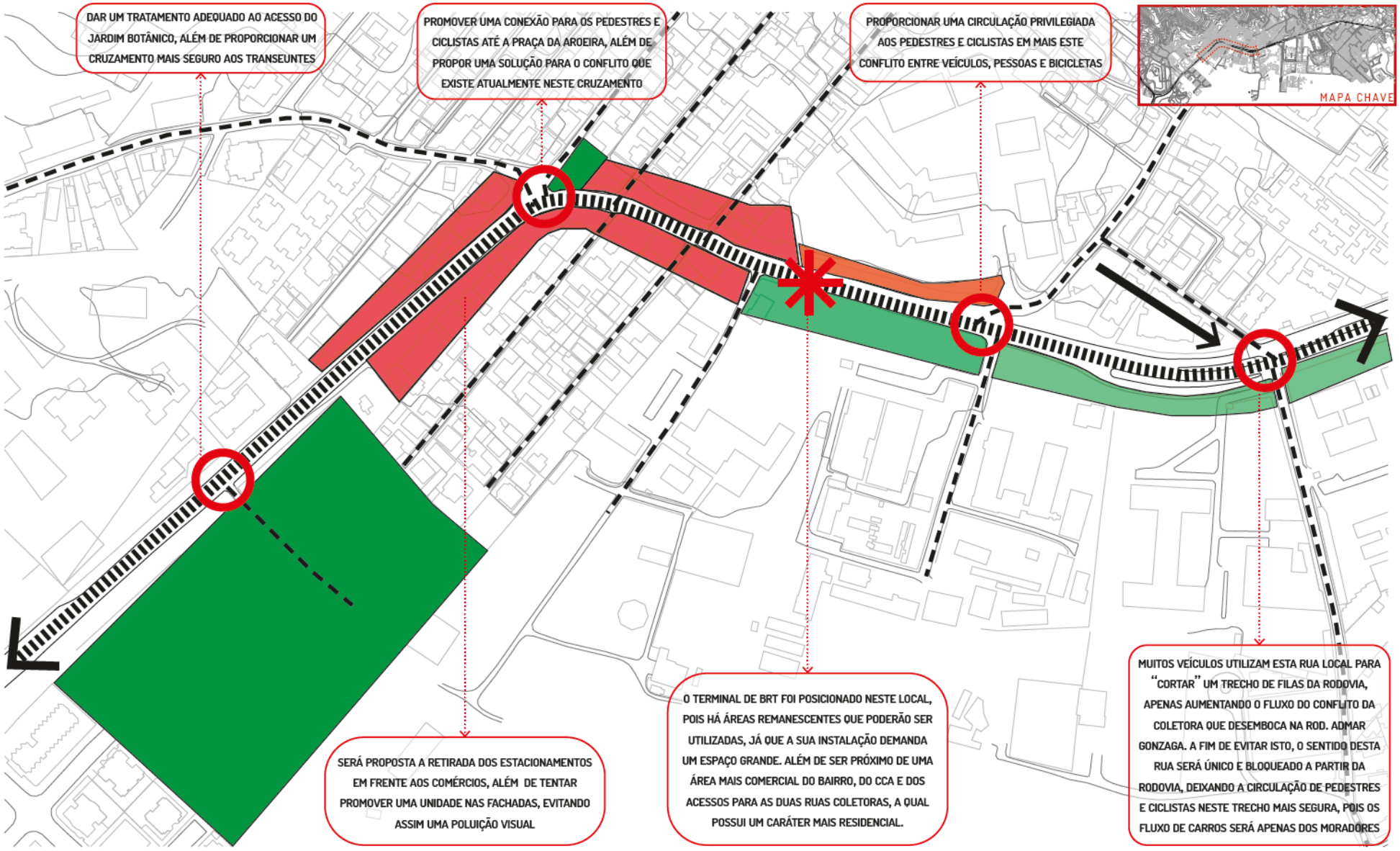


FIG. 110 | MAPA ESQUEMÁTICO INTENÇÕES PROJETUAIS RECORTE 01

Acima estão representadas as intenções projetuais para o recorte urbano 01 através de esquemas. A seguir, para ilustrar melhor tais intenções serão apresentados alguns cortes de via e croquis.

LEGENDA

- PRAÇAS EXISTENTES
- NOVAS ÁREAS LIVRES PÚBLICAS
- ÁREAS REMANESCENTES DA RODOVIA A SEREM UTILIZADAS PARA SUA REQUALIFICAÇÃO
- ROD. ADMAR GONZAGA COMO PRINCIPAL EIXO DE CONEXÃO DO SISTEMA DE ESPAÇOS LIVRES NO BAIRRO
- PROMOVER CONEXÃO DE PEDESTRE E CICLISTAS
- TERMINAL DE BRT
- RUAS COM CONEXÃO DIRETA COM A RODOVIA

0 50 100 200

N

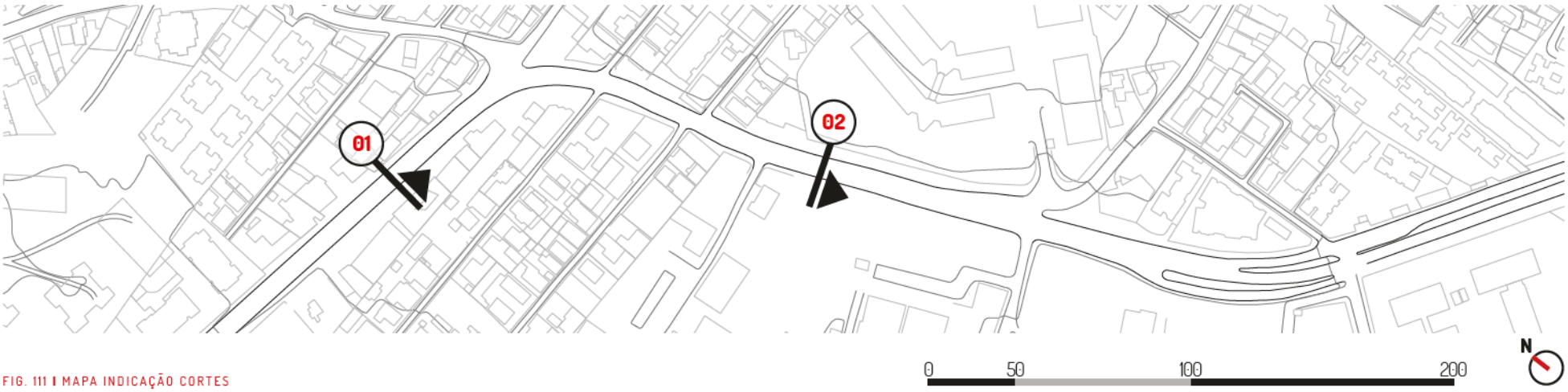


FIG. 111 I MAPA INDICAÇÃO CORTES

No corte 01, anterior à proposta, percebe-se que apesar de ser um cenário mais favorável para o bairro devido à presença maior de comércios, ainda percebe-se um desenho voltado para os carros, em detrimento das pessoas

Como proposta, os estacionamentos em frente aos comércios são retirados e eles são substituídos por passeios mais largos e que tem um contato mais direto com as fachadas. Os estacionamentos foram espalhados em bolsões intercalados ao longo da via. Onde não há estes bolsões, vale destacar que o passeio é alargado. A via não é mais destinada apenas para veículos, agora há duas vias dedicadas apenas para BRT, além de uma ciclovia ampla. Vale destacar que a iluminação pública também foi aprimorada.

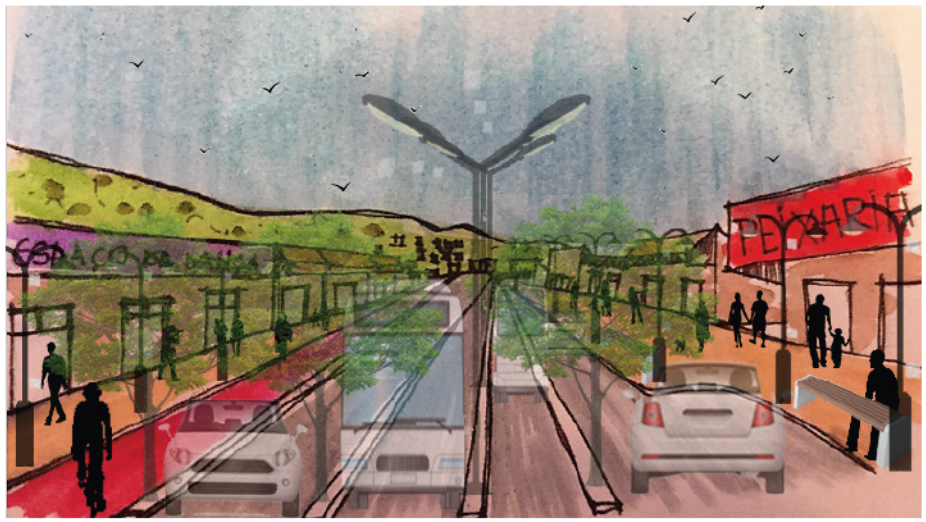


FIG. 112 I CROQUI PROPOSTA PONTO 01

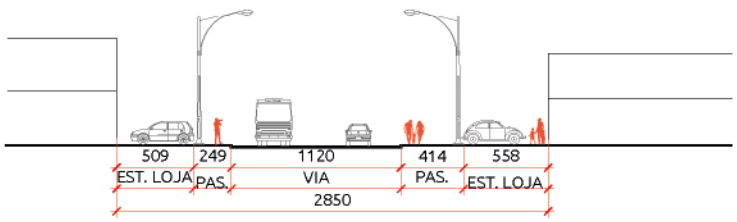


FIG. 113 I CORTE 01 I ANTES

ESC.: 1/500

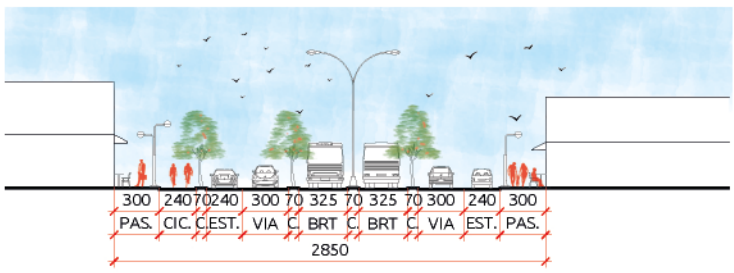


FIG. 114 I CORTE 01 I DEPOIS

ESC.: 1/500

Este é um ponto que atualmente não possui qualquer tipo de atrativo para os pedestres, pois ele é murado de ambos os lados e o desenho continua a favorecer os veículos e não as pessoas.

Neste trecho foi posicionado o terminal de BRT pois há uma oportunidade de alargamento viário por conta do terreno de propriedade pública da UFSC, onde atualmente na frente do edifício há um espaço subutilizado de quase 40 metros. Além do terminal do BRT, no espaço remanescente criou-se uma praça linear a fim de criar mais oportunidades de lazer ao ar livre público para as pessoas. O muro da EPAGRI não pode ser retirado já que é um talude, então é proposto uma arte nele, a fim de quebrar a sua monotonia.

FIG. 115 | CROQUI PROPOSTA PONTO 02

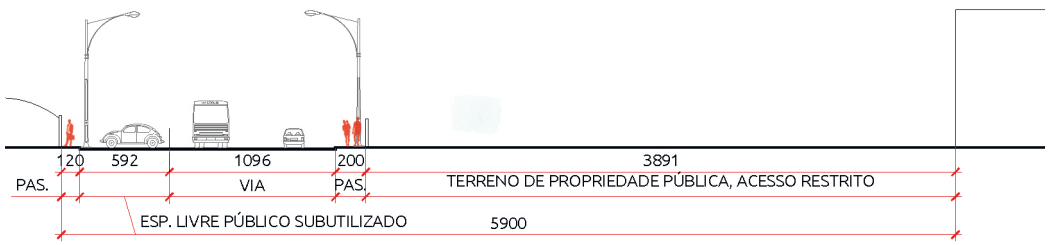


FIG. 116 | CORTE 02 | ANTES

ESC.: 1/500

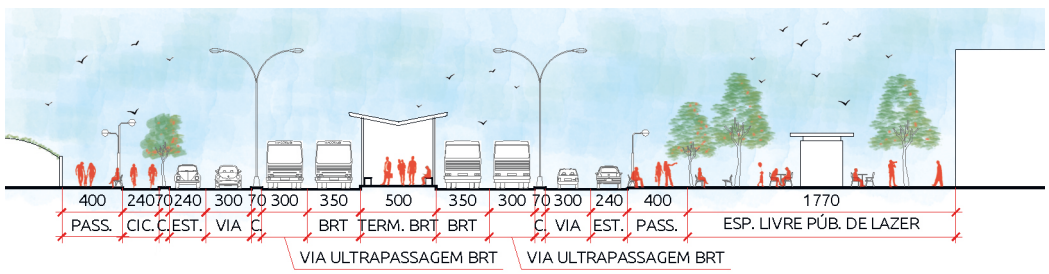


FIG. 117 | CORTE 02 | DEPOIS

ESC.: 1/500

INTENÇÕES ROJETUAIS **RECORTE 02**

5.3.4 INTENÇÕES PROJETUAIS RECORTE 02

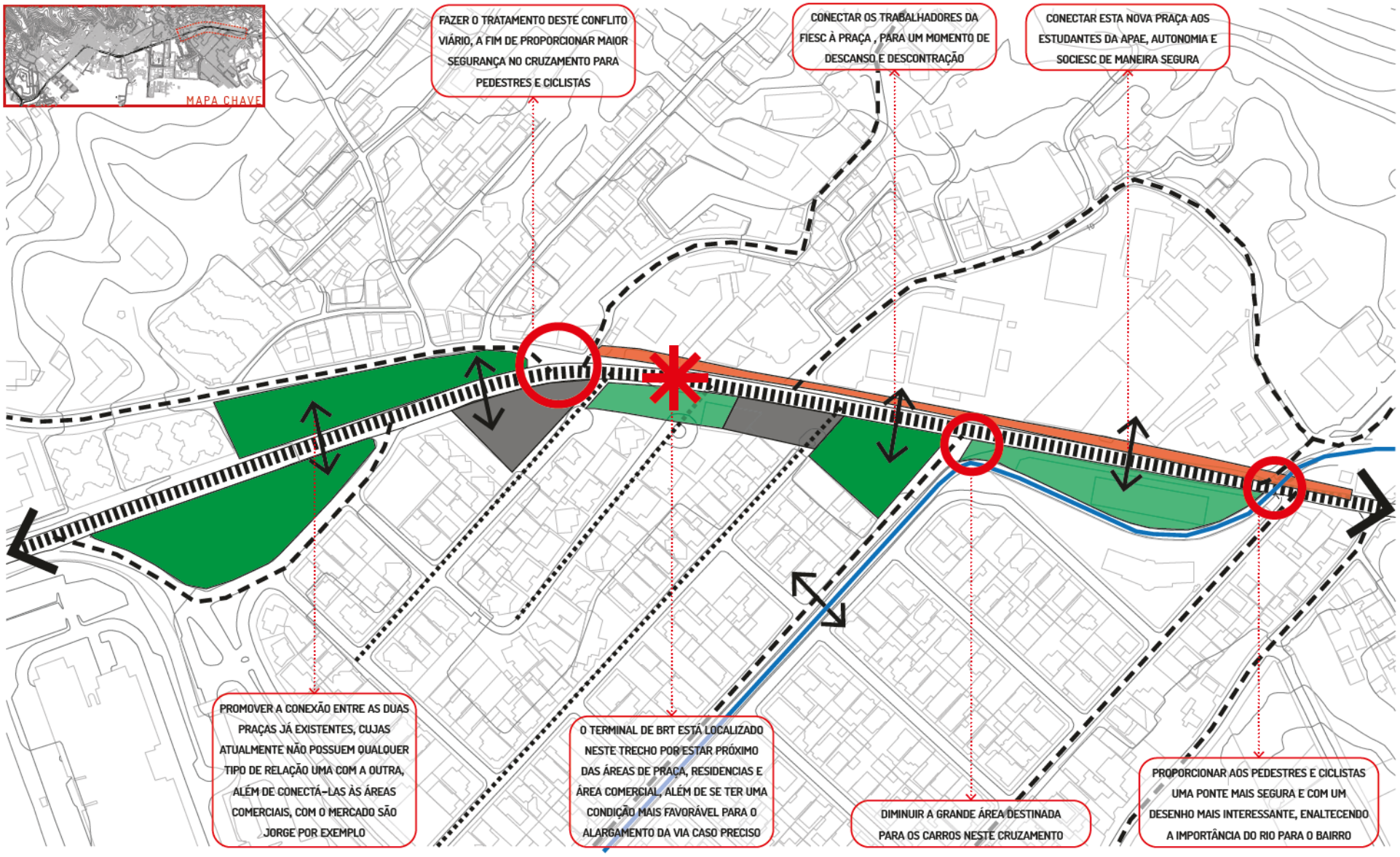


FIG. 118 I MAPA ESQUEMÁTICO INTENÇÕES PROJETUAIS RECORTE 02

Acima estão representadas as intenções projetuais para o recorte urbano 02 através de esquemas. A seguir, para ilustrar melhor tais intenções serão apresentados alguns cortes de via e croquis.

LEGENDA

- PRAÇAS EXISTENTES
- NOVAS PRAÇAS
- INCENTIVO À EDIFICAÇÕES DE USO MISTO
- ÁREAS REMANESCENTES DA RODOVIA A SEREM UTILIZADAS PARA SUA REQUALIFICAÇÃO
- RUAS COM CONEXÃO DIRETA COM A RODOVIA
- RIO ITACORUBI
- CONEXÃO DAS RUAS SEM SAÍDA À RODOVIA
- ROD. ADMAR GONZAGA COMO PRINCIPAL EIXO DE CONEXÃO DO SISTEMA DE ESPAÇOS LIVRES NO BAIRRO
- PROMOVER CONEXÃO DE PEDESTRE E CICLISTAS
- TERMINAL DE BRT

0 50 100 200

N

5.3.5 CORTES VIÁRIOS RECORTE 02

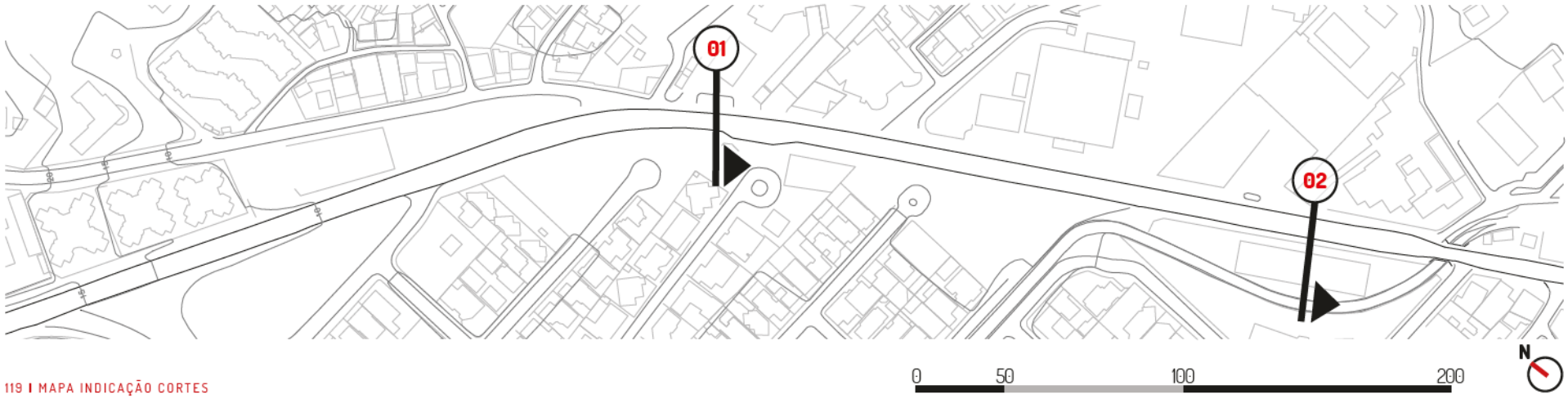


FIG. 119 I MAPA INDICAÇÃO CORTES

Este é mais um caso no bairro onde há terreno de propriedade pública ocioso. Ao lado esquerdo encontra-se um posto de gasolina com um enorme afastamento e do lado direito um espaço ocioso considerado como uma AVL de quase 30 metros em desuso.

Foi utilizado parte desta AVL para o alargamento viário a fim de dar um tratamento humanizado à Rod. Admar Gonzaga: posicionou-se o terminal de BRT, alargaram-se os passeios e ainda foi proposto uma praça no espaço que restou. Do outro lado da rua em frente ao posto, propõe-se a construção de um pequeno edifício comercial de no máximo dois pavimentos, a fim de incentivar o uso comercial ao longo da via.

FIG. 120 I CROQUI PROPOSTA PONTO 01

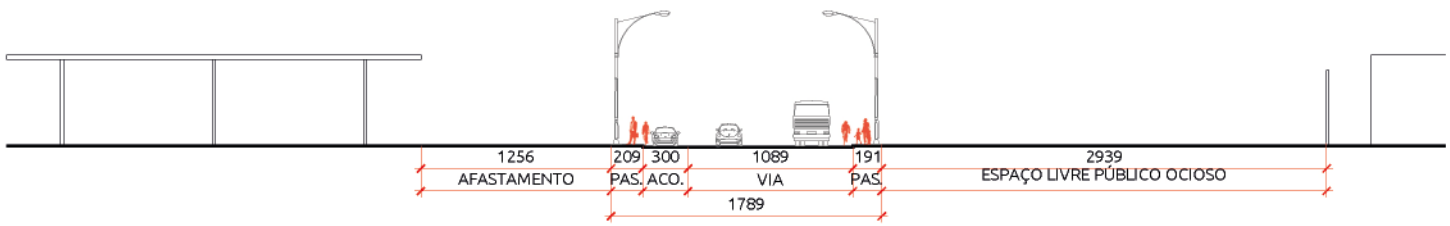


FIG. 121 I CORTE 01 I ANTES

ESC.: 1/500

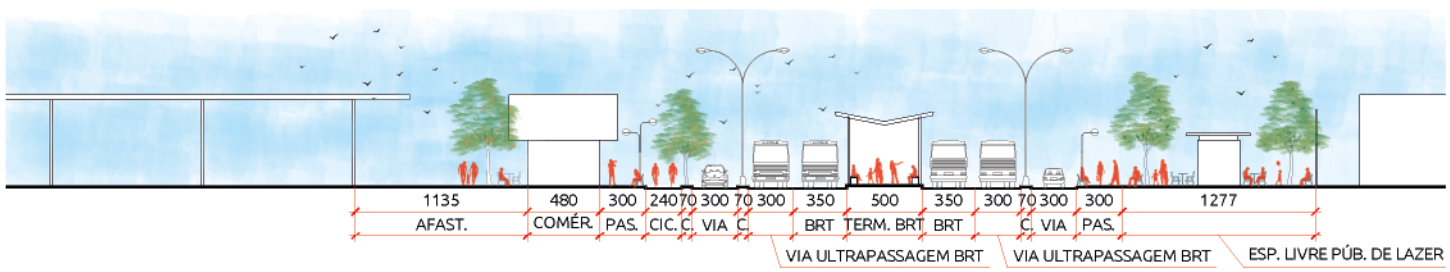


FIG. 122 I CORTE 01 I DEPOIS

ESC.: 1/500

5.3.6 CORTES VIÁRIOS RECORTE URBANO 02

Este trecho próximo à subida do morro da Lagoa possui o Almoxarifado Estadual à direita, porém este edifício público que serve apenas como depósito deveria estar localizado em um local mais afastado da cidade, já que não impulsiona qualquer movimento de pessoas e também por estar ocupando um terreno de poder púlbico que poderia estar sendo utilizado para a população com uma praça ou até mesmo com algum equipamento público.

Na proposta utilizou-se este espaço como uma praça, por estar próximo à equipamentos estudantis que carecem de espaços de lazer. O rio foi descanalizado e integrado ao desenho da praça. Além de claro, retirar as vias que eram apenas dedicadas à veículos, para BRT, ciclovia e passeios maiores.

FIG. 123 | CROQUI PROPOSTA PONTO 02

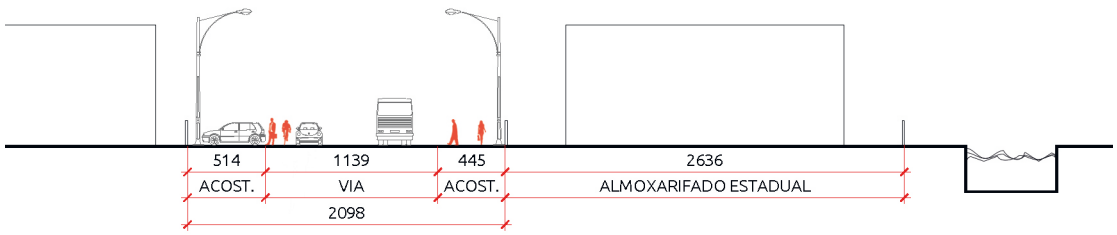


FIG. 124 | CORTE 02 | ANTES

ESC.: 1/500

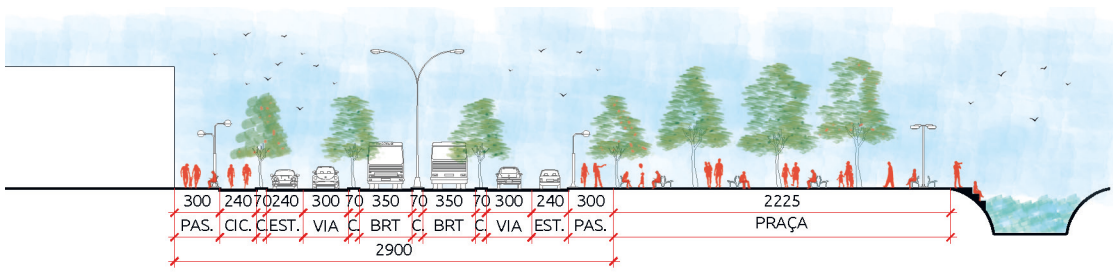


FIG. 125 | CORTE 02 | DEPOIS

ESC.: 1/500

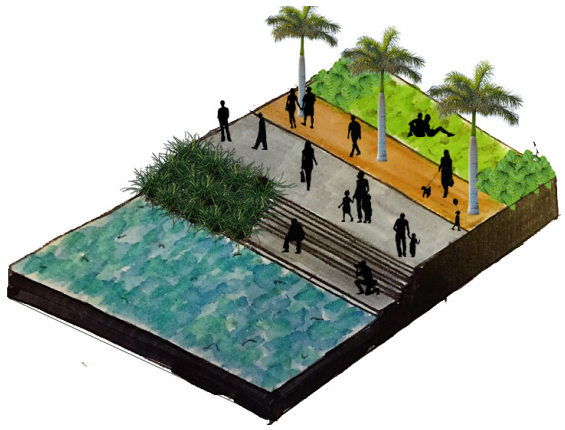


FIG. 126 | CROQUI CONEXÃO AO RIO

CAPÍTULO 6

CONSIDERAÇÕES FINAIS

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após a elaboração deste trabalho conclui-se o quanto o Itacorubi carece de espaços livres públicos. Esta condição do bairro é agravada pois a principal via que o corta não possui um desenho humanizado, já que desde a sua construção ela ainda possui o mesmo caráter de Rodovia. Porém o certo seria que seu traçado evoluísse de Rodovia para uma avenida urbanizada paralelo à sua evolução urbana.

A partir da elaboração dos referenciais teóricos e projetuais, do diagnóstico e do partido neste primeiro TCC, será possível aprofundar o desenho dos recortes no segundo semestre no TCC 2, a fim de se demonstrar a partir destes trechos o traçado urbano que se pretende chegar ao longo de toda a Rodovia.

Nestes desenhos serão representados além de um novo traçado viário, arborizações, mobiliários urbanos, pavimentação, iluminação pública, enfim, toda a infraestrutura urbana necessária para que a Rodovia possa exercer seu papel como espaço livre público na cidade e no bairro e finalmente perder este caráter rodoviarista.

7

CAPÍTULO

REFERENCIAIS

7 REFERENCIAS

ABRAHÃO, Sérgio Luís. **Espaço público: do urbano ao político.** São Paulo: Annablume;fapesp, 2008.

ALVES, Felipe. **Prefeitura de Florianópolis quer gestão de rodovias estaduais, mas com verba do governo.** 2017. Disponível em: < https://ndonline.com.br/florianopolis/noticias/prefeitura-de-florianopolis-quer-gestao-de-rodovias-estaduais-mas-com-verba-do-governo>. Acesso em: 28 abr. 2018.

CRISTO, Sandro Sidnei Vargas de. **Análise da susceptibilade a riscos naturais relacionados às enchentes e deslizamentos do setor leste da Bacia Hidrográfica do Rio Itacorubi, Florianópolis - SC.** 2002. 211 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Geografia, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2002.

CULLEN, Gordon. **Paisagem Urbana**. Lisboa: Edições 70, 2008.

CUSTÓDIO, Vanderli, et al. ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PROGRAMAS DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL, 2013, Recife. **Sistemas de espaços livres e forma urbana : algumas reflexões**. São Paulo: Anpur, 2013. 16 p.

FACCIO, Maria da Graça Agostinho. **O Estado e a Transformação do Espaço Urbano: a expansão do Estado nas décadas de 60 e 70 e os impactos no espaço urbano de Florianópolis.** 1997. 186 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Geografia, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1997.

FILHO, Daniel Régis. **Mapas temáticos interativos da Bacia Hidrográfica do Rio Itacorubi Florianópolis - SC.** 2008. 123 f. TCC (Graduação) - Curso de Geografia, Universidade do Estado de Santa Catarina, Florianópolis, 2008.

FREIRE, Liz Helena Costa Varella. **Análise de tratamentos adotados em travessias urbanas - rodovias arteriais que atravessam pequenas e médias cidades no RS**. 2003. 148f. Dissertação (Mestrado Profissionalizante em Engenharia) Escola de Engenharia, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2003.

GEHL, Jan. **Cidade Para Pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2015.

GONÇALVES, Maiara. **Florianópolis é a única cidade de SC em que bairros são ligados por rodovias e não avenidas**. 2011. Disponível em: <https://ndonline.com.br/florianopolis/noticias/florianopolis-e-a-unica-cidade-de-sc-em-que-bairros-sao-ligados-por-rodovias-e-nao-avenidas>. Acesso em: 10 mar. 2018.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Wmf Martins Fontes, 2011.

LOREGIAN, Mirian. **Uma análise dos problemas que afetam a Bacia Hidrográfica do Rio Itacorubi - Florianópolis/SC**. In: ENCONTRO NACIONAL DE GEÓGRAFOS, 2016, Florianópolis. São Luís. p. 01 - 11.

MAGNOLI, Miranda Martinelli. **Espaço livre - objeto de trabalho**. Paisagem e Ambiente, São Paulo, v. 21, p.175-198, 2006. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/paam/issue/view/3333/showToc>. Acesso em: 20 mar. 2018.

MARICATO, Ermínia. **O impasse da política urbana no Brasil**. Petrópolis: Vozes, 2012.

NATIONAL ASSOCIATION OF CITY TRANSPORTATION OFFICIALS. **Urban Street Design Guide**. Disponível em: <Docs.google.com/document/d/1238m6KOPLtuiPdTPuxLwqkNZ8M06ZHcw0zCxWtKzRa8/edit>. Acesso em: 30 mar. 2018.

NETO, Alziro Azevedo Carvalho. **A Bicicleta Como Um Meio de Transporte Urbano: O Caso do Rio de Janeiro.** 2014. 115 f. Tese (Doutorado) - Curso de Arquitetura e Urbanismo, PUC Rio, Rio de Janeiro, 2014.

New York City Department Of Transportation. **The Economic Benefits of Sustainable Streets**. Disponível em: <http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/dot-economic-benefits-of-sustainable-streets.pdf>. Acesso em: 01 abr. 2018.

NYGAARD, Paul Dieter. **Espaço da cidade, segurança urbana e participação popular**. Porto Alegre: Livraria do Arquiteto, 2010.

PANERAI, Phillippe. **O retorno à cidade: o espaço público como desafio do projeto urbano**. Projeto, São Paulo, abr. 1994.

PARK, Peter J.. Embarq Brasil; Itdp Brasil. **Vida e Morte das Rodovias Urbanas.** Califórnia: Creative Commons, 2013. Disponível em: <http://wricidades.org/research/publication/vida-e-morte-das-rodovias-urbanas>. Acesso em: 22 mar. 2018.

PIMENTA, Luís Fugazzola. **Habitação popular e espaço urbano na Região Metropolitana de Florianópolis**. 2017. Curso de Geografia, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis.

PIRES, Antonio Cecílio Moreira; PIRES, Lilian Regina Gabriel Moreira. **Mobilidade Urbana: Desafios e Sustentabilidade.** São Paulo: Ponto e Linha, 2016. 217 p. Disponível em: <http://cidadeemmovimento.org/wp-content/uploads/2016/10/Mobilidade-Urbana-Desafios-e-Sustentabilidade.pdf>. Acesso em: 27 mar. 2018.

PRETO, Maria Helena. **O Sistema de Espaços Livres Públicos como Ferramenta do Planejamento Local**. 2008. 18 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.

ROLNIK, Raquel. **O lazer humaniza o espaço urbano**. In: SESC. Lazer numa sociedade globalizada. São Paulo: Sesc, 2000. Disponível em: <https://raquelrolnik.files.wordpress.com/2009/08/lazerhumanizaespacourbano.pdf>. Acesso em: 06 mar. 2018.

RUBIRA, Felipe Gomes. **Definição e diferenciação dos conceitos de áreas verdes/espaços livres e degradação ambiental/impacto ambiental**. Caderno de Geografia, Alfenas, v. 26, n. 45, p.01-134, ago. 2015.

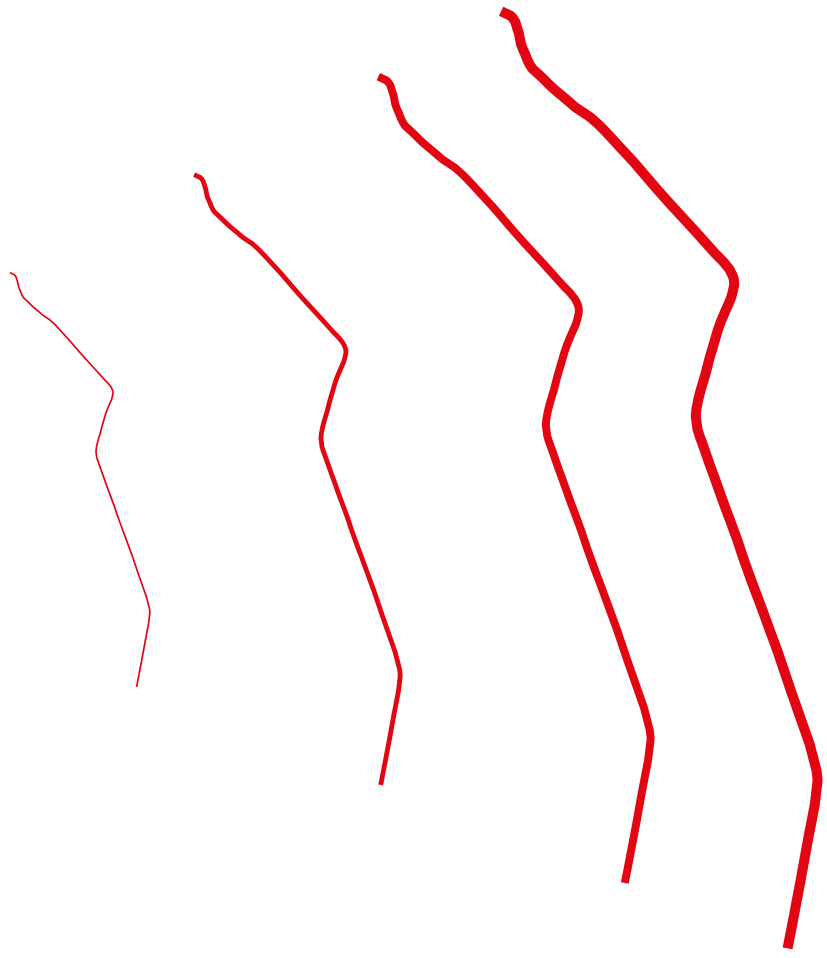
SILVA JUNIOR, Sílvio Barbosa da; FERREIRA, Marcos Antonio Garcia. **Rodovias em áreas urbanizadas e seus impactos na percepção dos pedestres**. Sociedade e Natureza, Uberlândia, v. 1, n. 20, p.221-237, jun. 2008.

"EU SEI, EU SEI

QUE A VIDA DEVIA SER BEM MELHOR E SERÁ

MAS ISSO NÃO IMPEDE QUE EU REPITA

É BONITA, É BONITA

E É BONITA"

GONZAGUINHA | O QUE É, O QUE É?