

PROJETO URBANO

O FUTURO NA RODOVIA APARÍCIO
RAMOS CORDEIRO

THAIANY ROSANE DE SOUZA
FLORIANÓPOLIS, 2019

UNIVERSIDADE DO SUL DE SANTA CATARINA

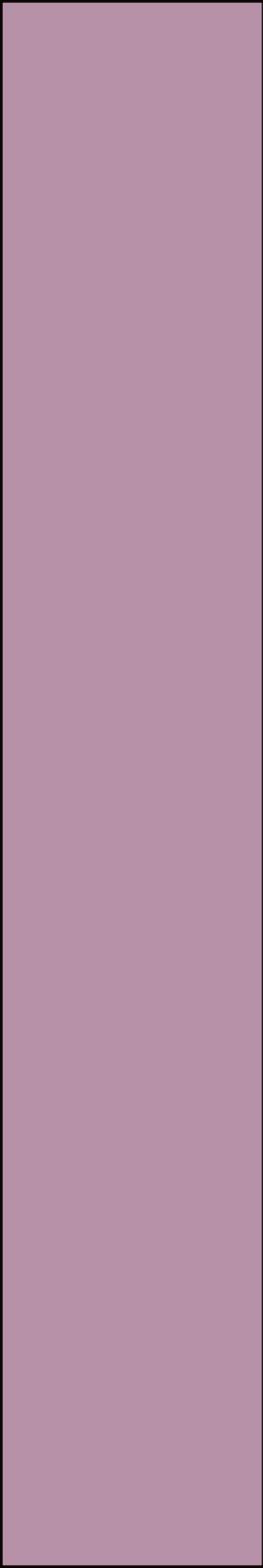
THAIANY ROSANE DE SOUZA

PROJETO URBANO: O FUTURO NA RODOVIA APARÍCIO RAMOS CORDEIRO

Trabalho de conclusão de curso apresentado
ao curso de Arquitetura e Urbanismo da Uni-
versidade do sul de Santa Catarina.

Orientadora: Raquel Corbetta

FLORIANÓPOLIS
2019



“Eu acredito que boa arquitetura não é apenas forma, porque isso é escultura. Boa arquitetura é a interação entre forma e vida.” (Jan Gehl)

AGRADECIMENTOS

Agradecer a Deus em primeiro lugar por sempre traçar ótimos planos e caminhos em minha vida, aos meu pais e avós que se esforçaram muito para que eu chegasse até aqui, pela educação que me deram e pelo exemplo de determinação e caráter que são para mim.

Agradeço ao meu esposo, que desde sempre, me incentivou, apoiou e esteve ao meu lado nos momentos mais restritos dessa graduação, onde minha atenção e rotina se voltavam quase que 100% a arquitetura.

Aos meus familiares e amigos que sempre se fizeram presentes alegrando e deixando mais leve esta jornada.

Meus professores que foram peças chaves neste período de transformação, e passaram seus conhecimentos e experiências não só relacionados a carreira, mas a toda uma vida. E em especial a minha orientadora Raquel Corbetta, que com toda sua paciência, e insistência, fez com que eu chegasse até aqui, sempre com muita atenção e dedicação.

E por fim agradecer meus colegas de curso que sempre se fizeram presentes para qualquer ajuda e das amizades que levaremos para toda vida.

RESUMO

Este trabalho propõe o desenvolvimento de um projeto urbano em um recorte feito na Rodovia Aparício Ramos Cordeiro, no sul da Ilha de Santa Catarina. Por ser uma região amplamente desurbanizada o trabalho dará diretrizes macros visando o desenvolvimento ordenado da Rodovia como um todo, buscando conectar o terreno destinado ao recorte do projeto com seu entorno.

No terreno, recorte da Rodovia, foi proposto um projeto urbano com incentivo ao uso misto, a áreas de lazer, permanência, e principalmente a valorização da escala do pedestre e a preservação ambiental.

Para subsidiar esse trabalho foram apresentados conceitos urbanos e de algumas características desejadas ao local como sustentabilidade e centralidade.

Palavras-chave: Sul da Ilha, Urbano, Uso Misto, Sustentabilidade, Centralidade, Arquitetura e Urbanismo.

SUMÁRIO

1

INTRODUÇÃO

- 1.1 INTRODUÇÃO 12
- 1.2 APRESENTAÇÃO 13
- 1.3 JUSTIFICATIVA 14
- 1.4 OBJETIVOS 15
 - 1.4.1 Objetivo Geral 15
 - 1.4.2 Objetivo específico 15
- 1.5 ORGANIZAÇÃO 16

2

FUNDAMENTAÇÃO

- 2.1 CIDADES COMPACTAS X CIDADES ESPRAIADAS 20
- 2.2 CENTRALIDADES 22
- 2.3 SUSTENTABILIDADES 23
- 2.4 CIDADE JARDIM 24
- 2.5 NOVO URBANISMO 25
- 2.6 CIDADE PARA PESSOAS 28
- 2.7 JANE JACOBS 30
- 2.8 SÍNTESE TEÓRICA 32

3

DIAGNÓSTICO

- 3.1 LOCALIZAÇÃO 36
- 3.2 CONTEXTO 37
- 3.3 EVOLUÇÃO URBANA 38
 - 3.3.1 Do passado até os dias de hoje 38
 - 3.3.2 O Futuro 39
- 3.4 O ENTORNO
 - 3.4.1 Tapera 42
 - 3.4.2 Carianos 44
 - 3.4.3 Alto Ribeirão 46
 - 3.4.4 Campeche 48
- 3.5 MOBILIDADE 50
- 3.6 PLANO DIRETOR 52
- 3.7 SÍNTESE 54

4

RODOVIA APARÍCIO RAMOS CORDEIRO

- 4.1 A RODOVIA 58
- 4.2 CONDICIONANTES 59
- 4.3 DIRETRIZES 62
- 4.4 PROPOSTA 64
- 4.5 SETORES 65
 - 4.5.1 Comunitário 65
 - 4.5.2 Preservação Permanente 65
 - 4.5.3 Preservação limitada 65
 - 4.5.4 Centralidades 66

5

O RECORTE

- 5.1 O TERRENO 70
- 5.2 CONDICIONANTES 72
- 5.3 PROGRAMA DE NECESSIDADE 73
- 5.4 PROPOSTA 74
- 5.5 SETORES 75
 - 5.5.1 Residencial 75
 - 5.5.2 Comércio e Aptos 76
 - 5.5.3 Comércio e Residência Temporária 76
 - 5.5.4 Praça, esporte e lazer 77
 - 5.5.5 Ruas 77
 - 5.5.6 Infraestrutura 77

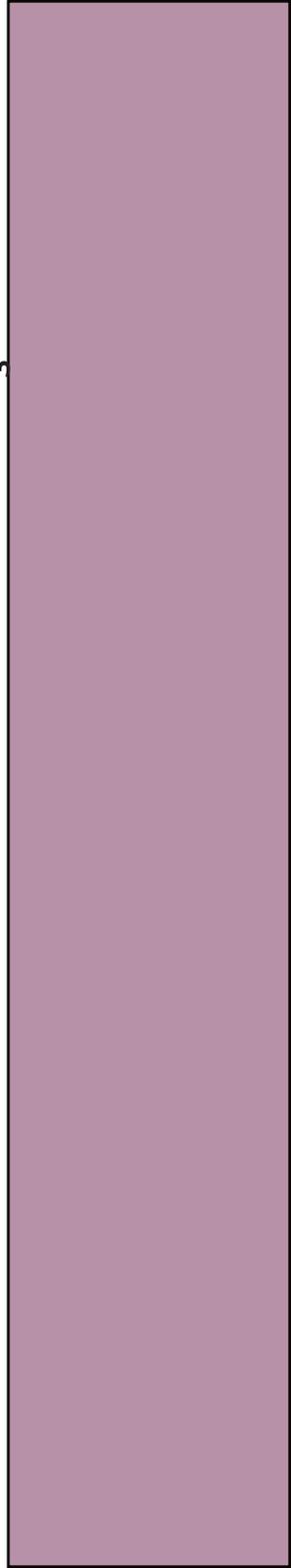
6

- CONSIDERAÇÕES FINAIS 80
- REFERÊNCIAS 81

1

CAPÍTULO

INTRODUÇÃO



1.1 INTRODUÇÃO

Quem reside em Florianópolis e é usuário assíduo da cidade, percebe o desenvolvimento desordenado do local, as construções irregulares, bem como a falta de planejamento para um futuro próximo. A legislação não da subsidio e não acompanha o desenvolvimento da cidade, onde segundo o Plano de Ação Sustentável (ICES, 2015) 44,5% de sua área urbanizável é irregular.

O sul da ilha, há cerca de 20 anos ainda era um local com pouco desenvolvimento, cresce atualmente de maneira desenfreada, e a tendência é de que em pouco tempo esteja adensado como o norte e o centro da ilha.

Desta forma buscando o equilíbrio entre a realidade, as necessidades, e as diretrizes dadas pela legislação vigente o projeto consiste em trazer vitalidade à Rodovia Aparício Ramos Cordeiro, buscando criar através de um terreno escolhido, um projeto urbano ao qual seja integrado ao seu entorno.

Para a escolha do terreno levou-se em conta sua dimensão e a proximidade com o novo aeroporto, que trás a área um grande potencial de expansão, devendo este ter cada ponto pensado para um crescimento ordenado e sustentável, evitando mais ocupações irregulares na ilha.

O objetivo é desenvolver um projeto urbano, através de um loteamento, onde se busca a integração com o meio ambiente e a preservação ambiental. Estas quadras terão como o incentivo o uso misto, onde se pretende atender diversos usuários, propondo residências, bares, restau-

rantes, escritórios, hotel e áreas de lazer, dando assim suporte ao crescimento da região, através de uma nova centralidade.

1.2 APRESENTAÇÃO

As cidades não irão parar de crescer, as famílias aumentam, os imigrantes chegam, a população cresce, planejada ou não a cidade se desenvolve. As pessoas carecem de moradia, emprego, educação e saúde, casas ocupam encostas, mangues são aterrados, rios assoreados, a vegetação é desmatada, mares são poluídos, e querendo ou não a cidade cresce.

Desta forma o planejamento, a ordem e a organização, são as únicas maneiras de fazer com que este desenvolvimento ocorra de forma mais sustentável e que possa ser saudável a todos, não colocando em risco a vida do homem e muito menos da natureza.

1.3 JUSTIFICATIVA

A ideia surgiu com as instalações do novo aeroporto e com a previsão do crescimento e expansão da área. O local que é uma grande planície, possui potencial de desenvolvimento por ser ainda um vazio e principalmente por estar muito próximo das vias mais esperadas por quem circula pelo sul da Ilha de Santa Catarina, uma delas conecta ao novo terminal do aeroporto e a outra da um novo acesso ao centro da cidade, prometendo ser a principal solução na redução das filas e na qualificação da mobilidade urbana.

Sendo assim, a área começa ganhar novos olhares da municipalidade, moradores e até mesmo de visitantes. Por estes motivos, junto de equipamentos futuros que irão se instalar no entorno, aderiu-se a idéia de elaborar neste terreno um projeto urbano, incentivando o uso misto, para que dessem suporte a este desenvolvimento e pudessem ser colocadas como uma nova centralidade.

O plano diretor atual, vigente desde 2014, classifica quase toda a planície como uma Área de Urbanização e Especial (AUE) que são “grandes áreas urbanizáveis a partir de projeto amplo, criando novas centralidades caracterizadas pela mescla de funções e espaços humanizados, deixando grande parte destinada a preservação ambiental.”

1.4 OBJETIVOS

1.4.1 Objetivo geral

Desenvolver um projeto urbano, incentivando o uso misto nas edificações, a escala do pedestre, o lazer a integração e a preservação da natureza. Criando uma nova centralidade com o intuito de incentivar o crescimento e o desenvolvimento organizado na região, integrado com todo seu entorno.

1.4.2 Objetivos específicos

- Diagnosticar a área, e analisar suas potencialidades e carências.
- Analisar a viabilidade técnica e legal, entendendo como o plano diretor trata a área e prevê sua ocupação.
- Estudar referenciais para embasamento teórico.
- Analisar referenciais projetuais.
- Criar diretrizes projetuais.
- Lançar partido arquitetônico.
- Propor usos que deem suporte aos usuários do novo aeroporto e aos moradores do sul da ilha.
- Dar ênfase ao crescimento desta área com uma arquitetura e um urbanismo planejados, buscando a escala humana e a preservação ambiental.
- Integrar em um mesmo local, residência, comércio e serviço.
- Desenvolver o partido arquitetônico para chegar ao anteprojeto.

1.5 ORGANIZAÇÃO

O trabalho apresentará inicialmente alguns conceitos norteadores para este projeto, sendo eles, os modelos de cidade, espraiadas e compactas, sustentabilidade, centralidade, modelos urbanísticos como o Novo Urbanismos e todas as diretrizes explanadas por Jane Jacobs e Jahn Gehl. Sequencialmente será elaborado um diagnóstico da área, levantando todos os pontos problemáticos e potenciais da região levando em conta seu entorno. Posteriormente o trabalho será dividido em duas partes: A Rodovia Aparício Ramos Cordeiro e O Recorte.

A Rodovia Aparício Ramos Cordeiro

Sendo parte de uma planície, e estando amplamente desocupada, tendo em vista o crescimento atual da região, o trabalho busca trazer diretrizes para que este desenvolvimento aconteça de maneira ordenada e com equilíbrio. Levando em conta a mobilidade, o plano diretor de Florianópolis, os aspectos ambientais, bem como as características dos bairros vizinhos.

O Recorte

Trata-se de um terreno com cerca de 6ha, localizada na Rodovia Aparício Ramos Cordeiro, ao qual tem proximidade com o novo Aeroporto, com grande tendência de se desenvolver rapidamente, com isso a ideia é de planejar este acontecimento com base nos conceitos estudados na fundamentação teórica. Dessa forma serão apresentadas as características do local e de seu entorno, suas potencialidades, os aspectos legais e ambientais. Por fim se apresentará uma proposta esquemática para o recorte, que será aprofundada no TCCII.

2

CAPÍTULO

FUNDAMENTAÇÃO

Neste capítulo serão abordado diversos temas e assuntos relacionados ao desenvolvimento urbano, com base nos conceitos e definições apresentados elaborou-se uma síntese das principais características de cada um deles, que foram fundamentais para o desenvolvimento deste trabalho.

2.1 CIDADES ESPRAIADA X CIDADES COMPACTAS

Com o crescimento das cidades e da urbanização, se passa a questionar cada vez mais os formatos das cidades e como poderia se aproveitar melhor os espaços e a infraestrutura. Desta maneira uma questão que logo entra em pauta é a contraposição entre a cidade espraiada e a cidade compacta, conforme mostra a figura 1:

A cidade espraiada, é aquela a qual em grande maioria vivenciamos no nosso dia a dia é aquela que possui baixa densidade, cujo uso predominantemente é residencial e as casas ocupam grandes lotes, a mobilidade é predominantemente feita de forma individualizada, percorrendo-se maiores distâncias, demandando mais infraestrutura.

Já a cidade compacta, busca o adensamento, o uso do transporte coletivo, a proximidade dos equipamentos, a otimização da infraestrutura. Muitos acreditam que a cidade compacta dente a verticalizar por conta do aumento de densidade, porém nem sempre é necessário que ocorra desta forma para que uma cidade seja considerada compacta.

“Talvez o que permeie essa “disputa” seja o exagero das alturas. Quando planejadores urbanos descobriram os benefícios de desenvolver densidades, eles logo pediram por prédios altos, quanto mais altos, melhor, para acomodar mais pessoas. Porém, não precisa ser assim. Quadras podem abrigar diversas edificações de baixa e média altura e atingir grandes densidades.

[...]

A maioria das pessoas tendem a buscar locais que elas possam ver horizontes, e não paredes. A cidade “ao nível dos olhos” passa, hoje, pela ideia de conectar pú-

blico com privado, e também pela concepção de locais onde ocorrem as interações e que se tornam mais seguros pela presença de pessoas.”(TANSCHHEIT,2016)

“Segundo estudo do New Climate Economy de 2015, cidades dispersas custam à economia americana US\$ 1 trilhão por ano. A análise indica que a dispersão garante muitos benefícios (aumenta a renda per capita de terreno urbanizado e o desenvolvimento de infraestrutura, por exemplo), mas direcionados somente às pessoas que lá vivem, enquanto gera muitos custos ao restante da sociedade (maiores distâncias a serem percorridas, necessidade de mais quilômetros de infraestruturas, para saneamento, iluminação e etc).” (NEW CLIMATE ECONOMY *apud* TANSCHHEIT, 2016)

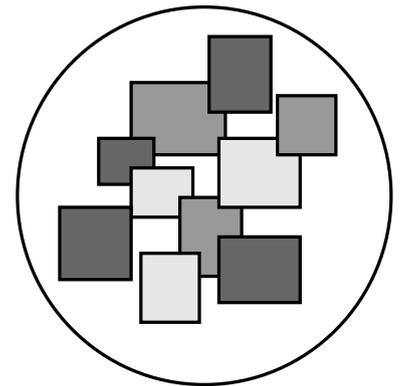
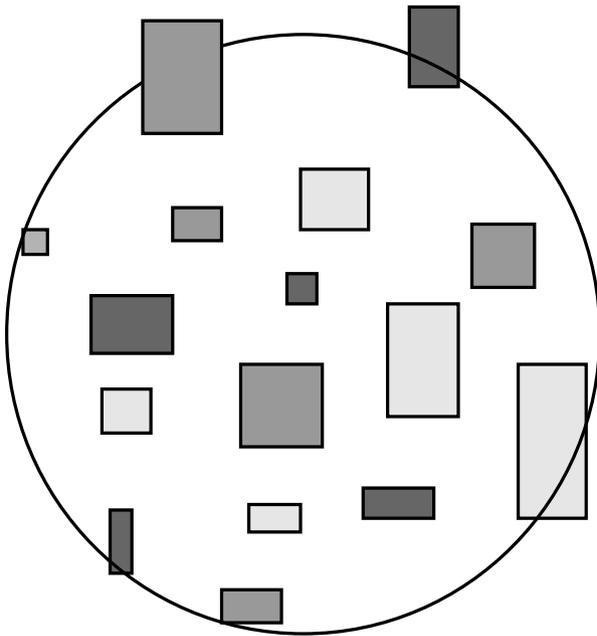


Figura 01 - Cidade espraiada x Cidade compacta
Fonte: Elaborada pela autora.

2.2 CENTRALIDADES

A área de estudo que é ainda uma planície vazia, é caracterizada segundo o Plano Diretor de Florianópolis, como uma área de urbanização especial, vem vendo seu entorno crescer de forma considerável nos últimos anos. Sendo assim a tendência, é que o local se transforme em uma nova centralidade na ilha conforme previsto no plano diretor.

“No caso das centralidades planejadas, existem exemplos de projetos urbanísticos no Brasil que concentram a oferta de empregos, moradia e lazer em um só lugar. São núcleos que propõem a mistura de usos dos espaços públicos, onde é possível realizar a maior parte das atividades cotidianas a pé ou de bicicleta.” (SALVADOR, 2015)

A centralidade busca agrupar funções, concentrando os usos.

“O que distingue o centro das cidades das zonas periféricas é a sua multifuncionalidade e a sua mistura orgânica de funções, podendo encontrar-se mercados públicos, centros de negócios, escolas e universidades, instituições de saúde e salões de beleza, locais para reuniões, galerias de arte, cultura e lazer; locais para visitar, transportes e áreas residenciais. No entanto, o seu principal papel é a venda a retalho. Um centro de cidade é mais que um centro comercial. No entanto, se perder a sua atratividade como centro de comércio, dificilmente pode sobreviver como um centro em sentido lato.” (BALSAS, 1999, p.53 *apud* GLUSZEVICZ; MARTINS, 2013, p.11).

2.3 SUSTENTABILIDADE

Desenvolvimento sustentável é o desenvolvimento capaz de suprir as necessidades da geração atual, sem comprometer a capacidade de atender as necessidades das futuras gerações. É o desenvolvimento que não esgota os recursos para o futuro. (CONFERENCIA DAS NAÇÕES UNIDAS, 1972, *apud* O ECO, 2014)

A ONU estabeleceu um tripé para maior entendimento da sustentabilidade sendo eles os aspectos econômicos, ambientais e sociais que segundo (BRISOLLA,2018; USP, [2019?]) tem as seguintes características:

- Social: Este pilar tem como objetivo garantir as relações da sociedade, mantendo sua qualidade de vida e proporcionando condições básicas como saúde e educação e emprego próximos.
- Ambiental: O pilar ambiental vem como objetivo de preservar e cuidar da natureza, buscando equilíbrio com os demais pilares, ele é de suma importância, pensando nos bens naturais e não renováveis que temos e que por muito tempo não entraram em pauta.
- Economica: o Pilar da economia tem como objetivo visar os lucros, a parte financeira. Hoje em dia muitas empresas fazem de tudo pelo lucro, deixando de lado as questões ambientais e sociais. Por isso esse pilar é tão importante na sustentabilidade, o lucro pode e deve existir, desde que esteja em equilíbrio com os demais pilares .

Desta maneiras estes três principios serão dirrtrizes para o projeto urbano que irá se propor neste trabalho, onde irá se buscar o equilíbrio entre os mesmos.



Figura 02 - A junção dos três pilares
Fonte: Green sustentável, 2018.

2.4 CIDADE JARDIM

Em 1898, buscando solucionar os problemas causados pelo excesso de migração do campo para a cidade, Ebenezer lança seu primeiro livro, onde buscava sintetizar estes problemas, comparando os prós e contras da vida no campo e na cidade, assim propondo um novo conceito de urbanismo, que tinha como principal diretriz, mesclar e equilibrar os pontos positivos e negativos dos dois lugares.

Foi assim que criou o modelo de cidade jardim, onde modelava a cidade pensando em um tamanho ideal de terreno, que para ele deveria ter 2400 hectares, onde cerca de 15% poderia ser adensado e o restante deveria ser destinado a terras agrícolas segundo Ebenezer (*apud* SABOYA, 2008) e conforme mostra a figura ao lado:

“uma estrutura radial, sendo composto por 6 bulevares de 36 metros de largura que cruzam desde o centro até a periferia, dividindo-a em 6 partes iguais. No centro, seria prevista uma área de aproximadamente 2,2 ha, com um belo jardim, sendo que na sua região periférica estariam dispostos os edifícios públicos e culturais (teatro, biblioteca, museu, galeria de arte) e o hospital. O restante desse espaço central destinar-se-ia a um parque público de 56 ha com grande áreas de recreação e fácil acesso.”

Trazendo para a atualidade, as características apresentadas por Ebenezer se coincidem em diversos aspectos com a legislação do local escolhido para o projeto. Uma Área de Urbanização Especial (AUE) onde o plano diretor prevê uma ocupação de 15% do terreno e a preservação ambiental das demais áreas. (EBENEZER, 1996; SABOYA, 2008)

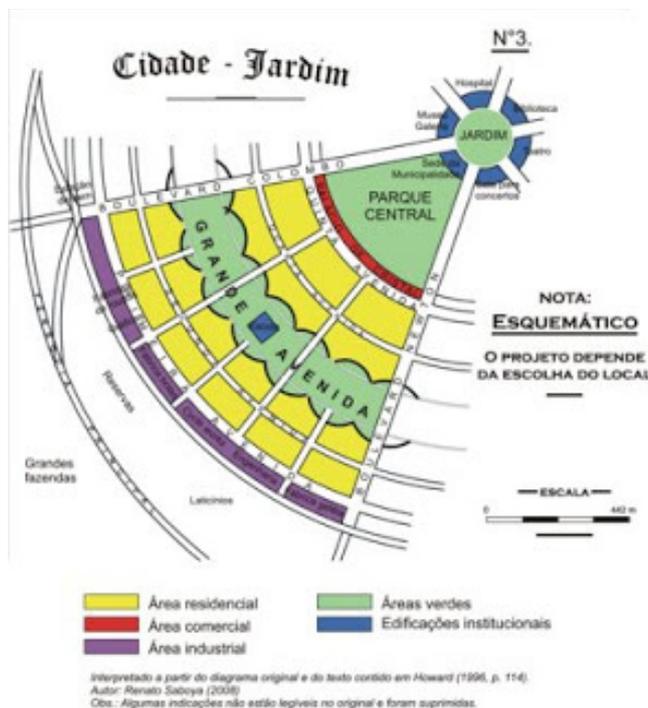


Figura 03 - Esquema de uma Cidade Jardim
Fonte: Cidade jardim e Cidade Industrial, 2008.

2.5 NOVO URBANISMO

“O crescimento acelerado e não planejado das grandes metrópoles acarretou patologias urbanas, como o surgimento de grandes periferias, também conhecidas como “urbanização dispersa”, falta de um transporte público acessível a todos os moradores, falta de espaços urbanos para a convivência, além de grandes congestionamentos devido ao constante fluxo de veículos, principalmente em horários de pico.” (ROMANINI, 2014, p. 02)

Foi assim que, no ano de 1996, surge nos estados unidos a carta do novo urbanismo, que tem como principal objetivo resolver a problemática do espraiamento e suburbanização americana. Segundo Macedo, 2007, a carta busca:

“organizar sistemas regionais articulando áreas urbanizadas centrais com as cidades menores em setores bem delimitados do território, evitando a ocupação dispersa; valorizar a acessibilidade por transportes coletivos; favorecer a superposição de uso do solo como forma de reduzir percursos e criar comunidades compactas; estimular o processo de participação comunitária, e retomar os tipos do urbanismo tradicional relativos ao arranjo das quadras e da arquitetura. “

“Todavia o novo urbanismo não deve ser confundido com um estilo de projetar, nem com uma metodologia oriunda de um projeto urbano sustentável. O novo urbanismo busca a adequação de projetos arquitetônicos de forma integrada ao meio natural ou urbano onde está inserido.” (ROMANINI, 2014, p.3)

Segundo Leite (2012 *apud* ROMANINI, 2014, p.4) “acredita-se que o desenvolvimento urbano sustentável impõe o desafio de refazer a cidade existente, reinventando-a. De modo inteligente e inclusivo”

Segundo Luchesse (2010 *apud* ROMANINI 2014, p.5) o novo urbanismo possui 10 princípios, aos quais são eles:

- Facilidade para pedestres: simplificar caminhos, criar vias rápidas de pedestres para que estes não precisem estar dependentes de outros tipos de transportes.
- Conectividade: interação das cidades/bairros com o restante da cidade, com transporte público e/ou outras alternativas.
- Uso misto e diversidade: para um melhor aproveitamento de espaços, nada é isolado, morar, trabalhar, consumir e recrear dividem uma mesma zona, o que facilita a primeiro princípio de atender a necessidade dos usuários sem a necessidade de grandes deslocamentos.
- Diversificação das moradias: diversificar as moradias facilita a interação no dia a dia de pessoas de diferentes classes sociais, idades e raças, permitindo a criação de vínculos pessoais, fundamentais o crescimento do bairro.
- Qualidade do projeto arquitetônico e urbanístico: projetos bem desenvolvidos, que prevejam a se a estrutura estará compatível com a região após alguns anos.
- Estrutura de um bairro tradicional: estruturar os bairros com quadras tradicionais, projetos de vizinhança para pedestre, com diferentes tipos de funções desde a habitação ao trabalho, desenvolvidos de forma equilibrada para ser autônomo.
- Aumento da densidade: mais pessoas em um espaço com menor projeção, visto a grande demanda por habitações e espaço escasso nos dias atuais.

- Transporte público ambientalmente adequado: que não interfira diretamente no trânsito, não prejudicando o fluxo deste.
- Sustentabilidade: princípios sustentáveis, como reutilização de águas pluviais, de resíduos, iluminação solar, etc.
- Qualidade de vida: visar sempre bem estar social dos usuários.

Sendo assim, analisando as características do novo urbanismo observa-se que o mesmo busca a melhora da qualidade de vida, integrando a cidade com os usuários, incentivando o uso misto, o trabalho próximo a moradia, evitando os movimentos pendulares, proporcionando uma locomoção de qualidade através do transporte coletivo, das caminhadas e das bicicletas. Buscando sempre suprir as necessidades de quem usufrui do espaço, com qualidade, e preocupação com o meio natural e urbano ao qual se insere. Pensando no projeto a ser desenvolvido e nas características locais, muitos pontos podem ser levados em consideração e utilizados na hora de projetar, adequando-os ao máximo à realidade local, cuidando com as questões legais e ambientais.

A JA8, empresa responsável pelo projeto de paisagismo do passeio, relata em seu site um pouco sobre o local.

“A Cidade Pedra Branca é um empreendimento privado que utiliza o conceito de Novo Urbanismo, o qual preza pelo uso racional do espaço edificado, onde tudo acontece em um só lugar: trabalho, lazer e moradia. Neste

contexto a rua adquire papel vital, nela acontecem relações de troca e interação entre as pessoas, deixando de ser apenas um canal de circulação para torna-se um espaço público de convívio. A arquitetura dos espaços livres públicos, tendo aqui a rua como foco, deve promover a animação urbana para que o conceito de “bairro vivo” possa se consolidar. Por se tratar de um bairro que está sendo construído, precisamos torná-lo atrativo o suficiente para que as pessoas optem por viver neste local. Além disto, os conceitos adotados são distantes da nossa realidade, pois a sociedade brasileira compartilha da cultura do automóvel como objeto de status e facilitador da locomoção. É um desafio criar um espaço público que faça com que as pessoas prefiram caminhar e pedalar consumindo e vivendo o seu bairro. A concretização destes ideais presume um planejamento específico do espaço público compreendido pelas áreas de lazer e pelas ruas.” (JA8, 2018)



Figura 04 - Passeio Pedra Branca, praça. Fonte: Pb Consultoria Imobiliária, 2019.

2.6 CIDADES PARA PESSOAS

Dizendo-se seguidor de Jane Jacobs, Gehl é um arquiteto Dinamarquês que vem trazendo os princípios do urbanismo e do planejamento humanistas que já eram falados por Jacobs. (ARCHDAILY,2017)

“É crítico ao urbanismo modernista, que prioriza as vias de acesso, mais espaços para automóveis e edificações de grandes proporções. O seu argumento vai ao encontro dessa ideologia que favorece os carros em vez das pessoas e as construções em vez de lugares públicos acessíveis a todos.

O arquiteto defende uma intervenção política unificada que permita aos moradores usufruir, em conexão com suas atividades corriqueiras, de mais opções para caminhar, pedalar e se encontrar. Para ele, com o intuito de desenvolver cidades mais “vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis” é possível criar uma sociedade mais aberta e democrática. Ganham, dessa forma, residentes e visitantes.” (GEHL,2013 *apud* FILHO; SILVA; SPINELLI, 2015, p.6)

“Nas antigas metrópoles, tudo foi feito de acordo com a medida do Homem, mas após a introdução do modernismo e do automóvel, cada escala entrou em colapso. Passamos de uma arquitetura caminhável até cinco quilômetros por hora para cidades inteiras a 60 quilômetros por hora. Isso implica em ruas largas, grandes propagandas, altos edifícios, onde você não pode ver nada em detalhes se mover-se rapidamente.

[...]

Em Veneza, que é uma cidade feita para as pessoas, a rua média tem três metros de largura, o que a torna uma cidade caminhável e com espaços públicos muito interessantes em todos os lugares. Então, esta cidade realmente tem uma pequena escala humana, pessoal e íntima; enquanto um lugar como Dubai é para dinossauros, não para humanos.” (JAN GEHL, 2017 *apud* 28

A seguir os 12 critérios qualitativos ao panorama das pessoas, criados por Gehl e apresentados em seu livro Cidade para pessoas.

1 PROTEÇÃO CONTRA O TRÁFEGO

- segurança para os pedestres
- sem motivos para temer o tráfego

2 SEGURANÇA NOS ESPAÇOS PÚBLICOS

- Circulação de pessoas
- Espaços com vitalidade em diversos horários
- Boa iluminação

3 PROTEÇÃO CONTRA EXPERIÊNCIAS SENSORIAIS DESAGRADÁVEIS

- Abrigo de vento, sol e chuva
- Áreas verdes que amenizem a poluição e o barulho

4 ESPAÇOS PARA CAMINHAR

- Fachadas interessantes
- Ausência de obstáculos
- Superfícies regulares
- Acessibilidade a todos

5 ESPAÇOS DE PERMANÊNCIA

- Locais públicos agradáveis para permanecer
- Fachadas e paisagens interessantes

6 TER ONDE SENTAR

- Mobiliário público direcionado as atrações
- Passagem de pessoas, vista, etc.
- Locais para descanso

7 POSSIBILIDADE DE OBSERVAR

- Vistas e paisagens que não estejam escondidas

8 OPORTUNIDADE DE CONVERSAR

- Baixos níveis de ruído
- Mobiliário urbano convida à interação entre as pessoas

9 LOCAIS PARA SE EXERCITAR

- Equipamentos públicos para prática de esportes
- Entretenimento e atividade na rua

10 ESCALA HUMANA

- Prédios e espaços projetados para a escala humana, a cidade a vista da perspectiva dos olhos e das pessoas

11 POSSIBILIDADE DE APROVEITAR O CLIMA

- Locais para aproveitar cada estação de acordo com o clima e a topografia da cidade

12 BOA EXPERIÊNCIA SENSORIAL

- Árvores, plantas e cursos d'água acessíveis
- Mobiliário urbano feito com bons materiais
- Design e acabamento de qualidade

O direito de ir e vir, os olhos da rua, a escala do pedestre, a segurança, a qualidade de vida, o lazer, a integração. Conclusivamente a cidade para pessoas busca suprir dentre tantos outros, os itens citados anteriormente, tem como essencial trazer ao local qualidade de vida, e uma qualidade que atenda a todos, que integra o ser humano e a natureza, que não destrói o existente para desenvolver, mas que busca se adaptar para oferecer. Esta cidade pode ser talvez uma "cidade dos sonhos". E é também a partir destes princípios, que este projeto seguirá suas diretrizes.

2.7 JANE JACOBS

Lutando contra a corrente, Jacobs era uma ativista que buscava freiar o desenvolvimento dos EUA da maneira ao qual vinha acontecendo, cujo principal objetivo era construir cada vez mais, onde o número de ruas e veículos só aumentavam e na época, era o que agradava a grande maioria. Jacobs (*apud* PAIVA,2018) tendo outro ponto de vista, lutava pela :

“ importância das calçadas largas para a vida saudável dos bairros, cuja consequência fariam as pessoas andarem mais pela vizinhança, culminando no que ela costumava descrever como: “criar os olhos da rua”, quanto mais gente nas ruas, mais seguras elas seriam. Segundo a autora, o contato entre vizinhos, a integração das crianças com a cidade, os usos mistos, as conexões com parques e os espaços públicos seriam os elementos que trariam mais vitalidade para os bairros.”

Sendo assim Jacobs criou sua própria teoria do urbanismo, onde em seu livro *Morte e Vida das grandes Cidade* resalta diversos princípios do urbanismo onde citarei os três principais pontos relevantes para este trabalho:

Parques

Segundo Jacobs (2000), os parques podem ou não contribuir para a vitalidade urbana da cidade. Estes espaços precisam de vida e utilidade, onde as pessoas sintam-se confortáveis para usa-los, devem ter por perto edifícios de usos mistos que incentivem a movimentação em diversos horários do dia, para que o local não se torne abandonado e inseguro.

Calçadas

“As ruas da cidade têm vários fins além do tráfego de veículos. Da mesma forma que as calçadas têm outros papéis além de acolher pedestres. As ruas e calçadas de uma cidade são seus órgãos mais vitais. Se parecem interessantes, a cidade parecerá interessante. Se as ruas são seguras, a cidade estará livre da violência e do medo. A calçada que funciona é uma barreira ao crime. Precisa ser movimentada de noite e de dia por diferentes populações no caminho para o trabalho, casa ou lazer. Enquanto isso, os proprietários e vizinhos mantêm os olhos sobre as ruas” (JACOBS,2000 *apud* PALACIOS; NETO, 2012, p.6).

As calçadas em si, isoladamente não podem exercer o papel da segurança e da utilização das mesmas, isso depende da diversidade de usos aos quais uma cidade deve apresentar, buscando esta variedade de publico.

Quadras

“A segunda condição para a diversidade é de que as quadras sejam curtas. As pessoas que moram em quadras longas precisam andar grandes distâncias para chegar a lugares que poderiam estar mais próximos, caso tivessem mais oportunidades de virar a esquina. Vizinhanças separadas não permitem o entrosamento entre os moradores. As quadras muito grandes isolam seus moradores em pequenos guetos” ((JACOBS,2000 *apud* PALACIOS; NETO, 2012, p.6)



Figura 05- Os olhos da rua, fachadas ativas. Fonte: Saboya, 2010.

2.8 SÍNTESE TEÓRICA

Todos os conceitos estudados anteriormente, foram escolhidos, com base nas características do local, e com as intenções projetuais levando em conta o cenário da cidade.

A forma como as cidades vem sendo ocupadas ao longo dos anos, com falta de planejamento mostra a problemática que se vive em diversos aspectos, desta maneira a comparação entre as cidades compactas e as cidades espraiadas, se torna inevitável, tendo em vista os benefícios de uma relacionada a outra. As cidades compactas, assim como as centralidades, buscam otimizar os espaços, diminuindo as distâncias a serem percorridas e integrando espaços.

As cidades jardins, que podem ser atualmente um pensamento retrógrado, mostraram uma forma de integração entre a cidade e o campo, unindo as potencialidades de cada um deles. Esta união é importante pois umas premissas projetuais é o equilíbrio entre os três pilares da sustentabilidade.

Voltado ao projeto urbano em si, algumas ideias foram estudadas, como a do Novo Urbanismo, que busca dentre outras diretrizes, a facilidade para o pedestre, incentiva o uso misto, o transporte de qualidade e a sustentabilidade. Jane Jacobs e Jan Gehl, trazem suas diretrizes da escala humana, do bem estar do pedestre, da integração socialando movimentos pendulares.

Desta maneira, trazendo para a realidade da área que será objeto de estudo, e todas as suas condicionantes, busca-se através desse projeto a integração destes conceitos, buscando criar um local humano, integrando a sociedade como um todo.

3

CAPÍTULO

DIAGNÓSTICO

Neste capítulo serão analisados todos os aspectos e condicionantes locais para desenvolvimento do projeto. Por se tratar de uma planície vazia, todos os bairros do entorno foram estudados, buscando conhecer os usuários e demandas da área.

3.1 LOCALIZAÇÃO

A área de intervenção deste trabalho esta situada no sul da ilha de santa Catarina, em Florianópolis, que segundo IPUF (2018) possui três Distritos:

- Distrito do Ribeirão da Ilha
- Distrito do Pantano do Sul
- Distrito do Campeche

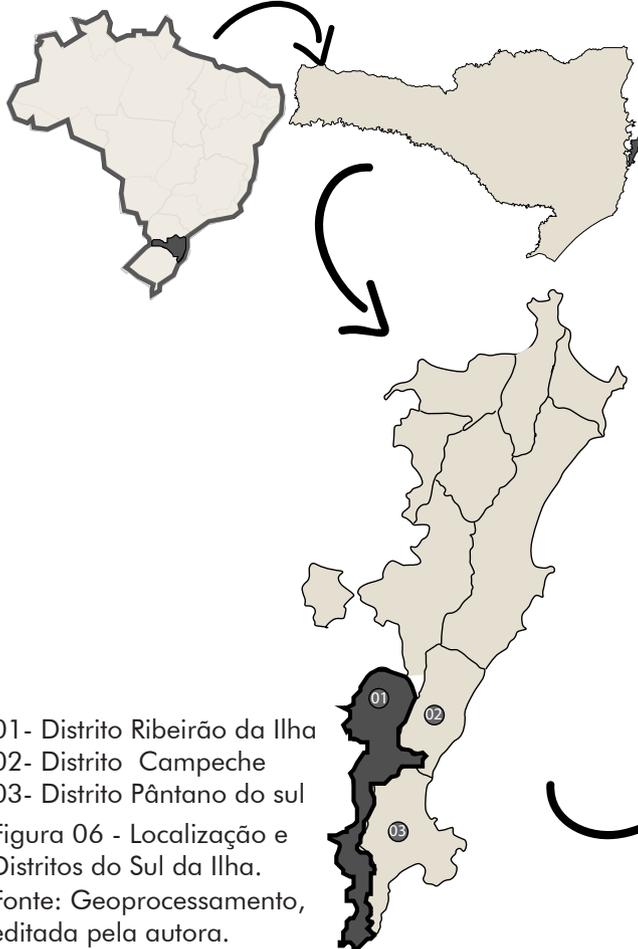


Figura 06 - Localização e Distritos do Sul da Ilha.

Fonte: Geoprocessamento, editada pela autora.

A Rodovia Aparício Ramos Cordeiro, que é o principal cenário deste trabalho, conforme mostra a imagem abaixo, esta localizado no Distrito do Ribeirão da Ilha, no ano de 2019, a Rodovia passa a ser o principal acesso ao novo aeroporto, e ganha também um novo acesso ao centro de Florianópolis que esta a cerca de 20km do local.

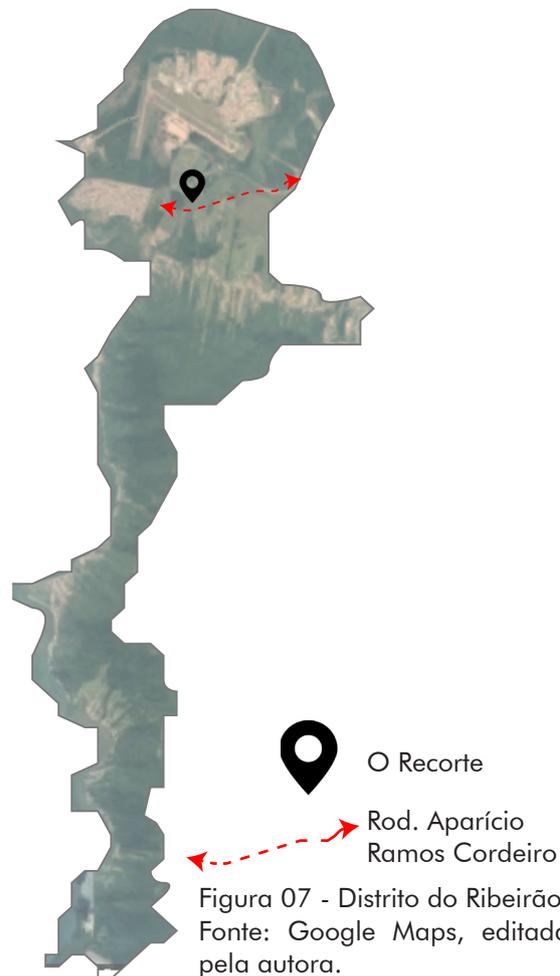


Figura 07 - Distrito do Ribeirão.
Fonte: Google Maps, editada pela autora.

3.2 CONTEXTO

O local de estudo faz parte da Planície entremares que vai de leste a oeste da ilha, e é cortada pela rodovia Aparício Ramos Cordeiro, ainda amplamente desocupada, e tem como principal característica o fluxo de automóveis buscando a conexão entre os bairros da região, e que a pouco tempo, conforme citado anteriormente recebeu algumas alterações e passa a ter novas demandas, que trazem a área um fluxo maior de pessoas e veículos, fato que deve transformar e desenvolver a atual configuração do local.

Em seu entorno como mostra a figura 9 podemos observar os bairros e principais equipamentos que fazem fronteira com a Rodovia.

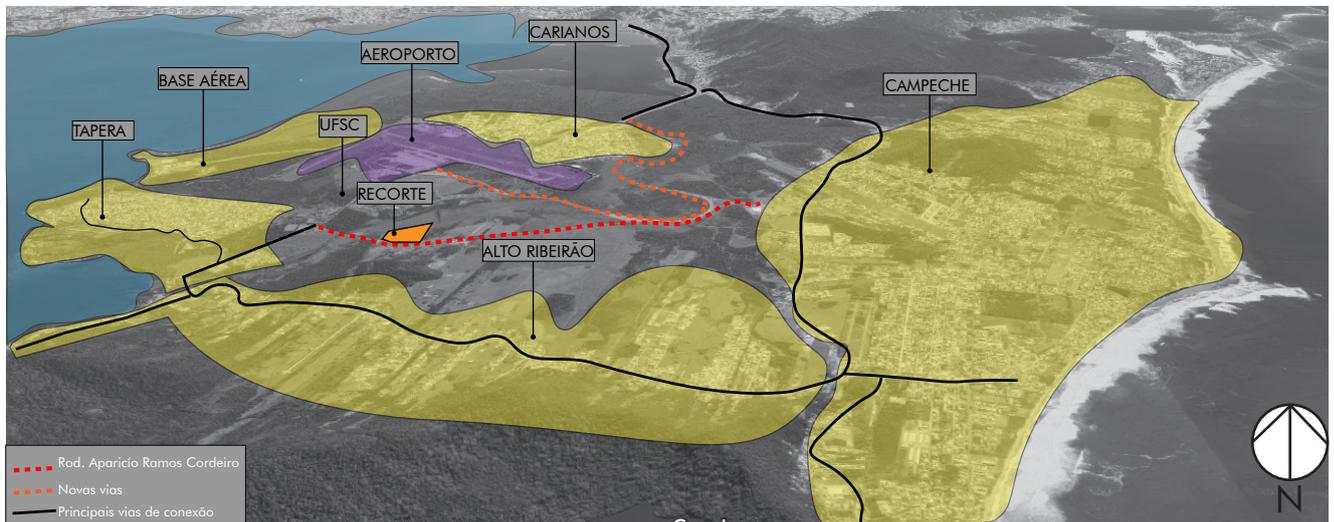


Figura 08 - Principais bairros e conexões. Fonte: Google Maps, editada pela autora.

3.3 EVOLUÇÃO URBANA

3.3.1 DO PASSADO AOS DIAS DE HOJE

A região sul do país diferente de outras áreas como o nordeste, por exemplo, foi ocupada posteriormente ocupada alguns anos após a descoberta do Brasil. Foi somente no ano de 1738 que os primeiros imigrantes chegaram a Ilha de Santa Catarina, a partir daí com o aumento da população, foram criadas pequenos núcleos, de norte a sul da ilha, com o intuito de garantir o abastecimento e principalmente comercializar produtos, assim se criou a Freguesia do Ribeirão da Ilha, que tinha por volta de 3600 moradores.

Em 1922 a ilha foi escolhida para ser um dos centros de Sistema de Defesa Aérea do Litoral de SC, assim se inicia a construção, na região da Ressacada, da Base Aeronaval de Florianópolis. Entre 1952 e 1954 é construído o terminal de Passageiros do Aeroporto, e no decorrer das décadas de 70 e 80 o local sofre diversas reformas até que em 1995 passa a ser um Aeroporto Internacional.

No ano de 1926 com a inauguração da ponte Hercílio Luz, essas freguesias perderam forças por conta da facilidade que a ponte trouxe para a relação ilha-continente, sendo assim o centro passou a ser muito procurado e a desenvolver consideravelmente, bem como posteriores setores da ilha como o norte da ilha com a criação de vias e o aumento do turismo, a região da trindade e pantanal com a instalação da UFSC e Eletrosul.

Porém o sul, diferentemente dos outros setores

da ilha, teve um processo de urbanização mais lento. Com longas distâncias a percorrer até o centro e a falta de investimentos em infraestrutura para esta região. Conforme observamos nos mapas apresentados ao lado até por volta de 1950 o distrito ainda tinha caráter rural, com baixa densidade, diversos terrenos vazios, o comércio no local era baseado na pesca e nas atividades pecuárias, bem como relacionada ao plantio.

Segundo Fuhr e Santos (2008, p.4) a partir da década de 1970 o turismo passa a configurar no setor econômico da Ilha de Santa Catarina. Essa atividade provoca mudanças profundas na Ilha, em questões sociais, econômicas, estruturais, ambientais, distribuição populacional. Com o advento do turismo e a construção de rodovias estaduais que ligam o centro da cidade aos bairros do norte, sul e leste da ilha, estas regiões começam a ser procuradas pelos turistas, pois facilitaram o acesso às praias destes bairros.

Foi a partir dos anos de 1980 e 1990 com o investimento público e privado, o crescimento do Aeroporto, é que a expansão começa a acontecer de forma acelerada na área.

Em 2004 foi inaugurado o aterro da via expressa sul que tinha como objetivo facilitar a conexão do centro com o sul da ilha, principalmente ao Aeroporto. A chegada do aterro e a facilidade de acesso ao centro, acelerou o processo de especulação imobiliária na região, e o interesse por moradias e instalação de comércios cresce.

Em janeiro de 2018 o aeroporto foi leiloado sob

concessão para a empresa Suíça do grupo Flughafen Zürich AG, onde um novo terminal foi construído e inaugurado em Outubro de 2019, criando novas infraestruturas e demandas para o sul da ilha. Sendo assim, com todas estas mudanças que vimos até os dias de hoje, é possível observar que esta urbanização tende a ser cada vez maior, com a criação de novos empreendimentos, o aumento da população, a busca por empregos e moradias.

3.3.2 O FUTURO

Em estudo realizados pela prefeitura de Florianópolis em parceria com o IDOM - empresa Espanhola de consultoria de Engenharia e Arquitetura e a COBRAPE- Companhia Brasileira de Projetos e Empreendimentos, é analisado o desenvolvimento de Florianópolis até 2030 e até 2050. Segundo este estudo a mancha urbana crescerá 130% até 2030 e 190% até 2050. A população atual de Florianópolis que segundo o IBGE é de cerca 500 mil habitantes tem uma previsão de chegar a 2050 com cerca de 734 mil habitantes, onde 31% estaria instalado em áreas de risco.

“A cidade de Florianópolis continuaria mantendo padrões de crescimento da mancha urbana praticamente espontâneos, dado sua grande fragilidade na regulação e fiscalização de loteamentos irregulares, o que faz com que a mancha urbana tendencial siga avançando por áreas não urbanas, frágeis e com risco à vida humana. Tal condição afetaria, fortemente, a qualidade ambiental do município que é parte importante de sua econômica e característica principal da Ilha. O crescimento da mancha ur-

bana tendencial de Florianópolis faria com que as densidades líquidas residenciais continuem muito baixas em todos os setores, dificultando a implantação de infraestrutura e promovendo um contínuo urbano fragmentado e disperso. O município de Florianópolis passaria de uma mancha urbana de 8.735 hectares a 17.770 hectares a 2050, o que significa uma ampliação de 203%.” (COBRAPE; IDOM; PMF, 2015, p. 321)

Sendo assim como este crescimento é inevitável, tendo em vista que a população não irá parar de se reproduzir bem como os imigrantes continuaram chegando em nossa cidade, a maneira de controlar este crescimento seria planejando o território, criando novas centralidades, evitando o espraiamento, para um melhor fornecimento de infraestrutura, e os movimentos pendulares, assim como uma melhora na assiduidade e na fiscalização deste desenvolvimento.



Figura 09 - Imagem aérea de Florianópolis 1985.



Figura 10 - Imagem aérea de Florianópolis 1996.



Figura 11 - Imagem aérea de Florianópolis 2011.



Figura 12 - Imagem aérea de Florianópolis 2019.

As figuras mostradas na página anteriores foram retiradas do Google Earth e mostram o desenvolvimento urbano do Sul da Ilha de Santa Catarina de 1985 até os dias de hoje. Já as figuras apresentadas abaixo foram retiradas do estudo citado anteriormente feito pela Prefeitura Municipal de Florianópolis em parceria com a COBRAPE e Idom e mostra o atual cenário de urbanização da cidade, comparado com o cenário tendencial que deve acontecer até 2050.

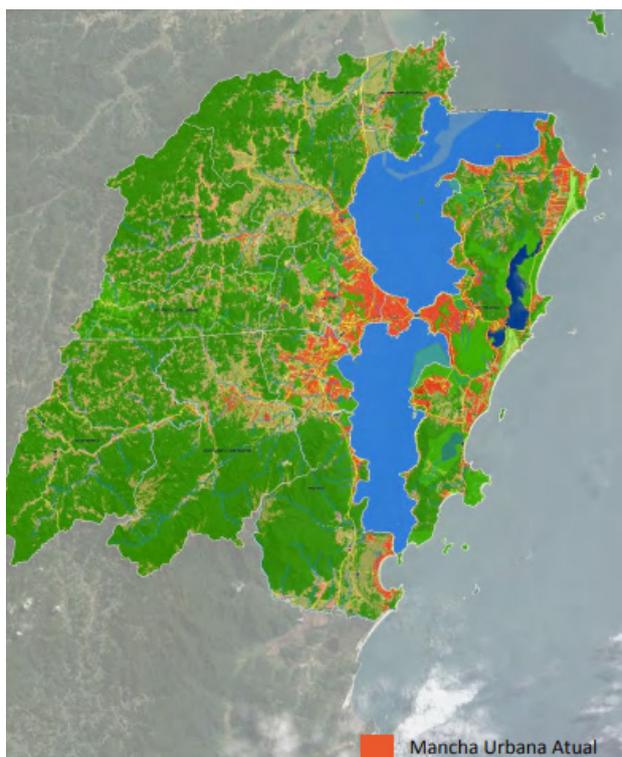


Figura 13 - Atual cenário de Florianópolis.

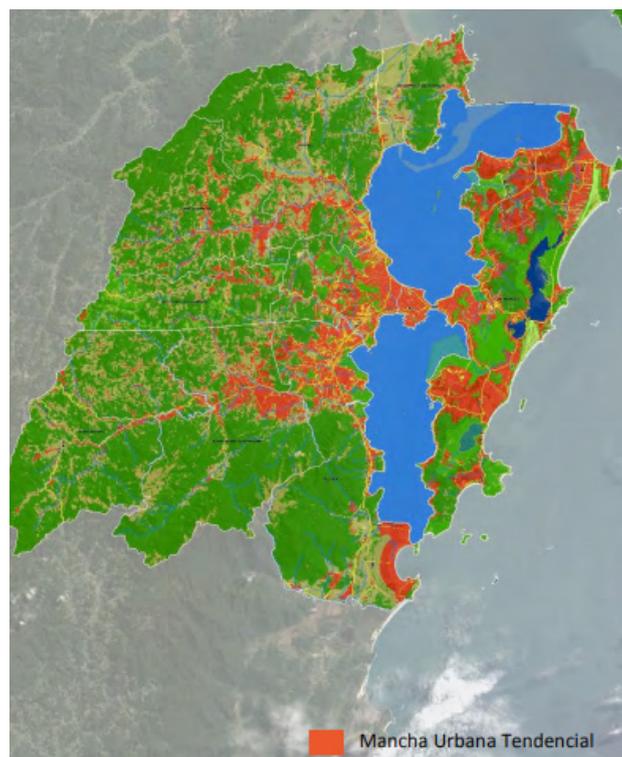


Figura 14 - Cenário tendencial de Florianópolis até 2050.

Fonte: Elaboração do Consórcio IDOM-COBRAPÉ, 2015, p. 7 e 8

3.4 O ENTORNO

3.4.1 TAPERA

O bairro da Tapera, ou Tapera da Base, possui de acordo com o censo 2010 cerca de 9000 mil habitantes (IBGE) porém nos últimos anos a população cresceu consideravelmente e existe a especulação de que a população local chegue a cerca de 20 mil moradores atualmente

Inserida em uma área com 59 hectares de mangue, sua ocupação ocorreu de forma desordenada e rápida, influenciando na biodiversidade e no ecossistema do local, onde teve boa parte do seu mangue aterrado.

Os terrenos não possuem documentação adequada, sendo este também um dos motivos do baixo valor para moradia no local.

Segundo Cecca (1997) *apud* Minichiello (2018), o Manguezal da Tapera é o único da região que não constitui uma unidade de conservação, protegido apenas pelo Código Florestal e pelo Plano Diretor do Município e vem sofrendo uma redução de sua área principalmente em função da drenagem para a formação de pastagens e, mais recentemente, para a construção de moradias.

No final da década de 50, com a pavimentação de algumas vias a mobilidade começou a melhorar na região e o bairro começou a ser mais visto, desta maneira iniciou-se o processo de parcelamento dos grandes terrenos anteriormente utilizados para atividades agrícolas.

O processo de lotear estes terrenos não foram

planejados, e trouxeram uma ocupação irregular para a região, com lotes pequenos, ruas estreitas que se transformam em becos e um traçado irregular e desordenado, que dificulta a mobilidade do bairro.

Atualmente o bairro é dominado por residências, de um a dois pavimentos, em sua maioria de baixo padrão, ao qual caracterizam o perfil socioeconômico do bairro.

O comércio vicinal se faz presente na região e nos últimos 4 anos pode se notar que a área vem sendo melhor atendida em relação a infraestrutura. Ruas foram pavimentadas, uma escola, uma creche e uma praça estão sendo construídas na região, ao qual deve melhorar muito as condições educacionais do bairro que tinha até então a necessidade de procurar os bairros vizinhos para suprir a demanda destas atividades.

O turismo não se faz presente na região e o bairro não é considerado muito seguro, a maioria de seus moradores precisa se locomover até o centro da cidade para trabalhar e estudar, causando um movimento pendular, fato este que deve ser amenizado com a abertura de novas vagas de emprego no novo aeroporto e com a atual situação de desenvolvimento do sul da ilha.

O mapa ao lado representa o bairro da Tapera e seus principais equipamentos, mostrando também seu uso do solo e ocupação.

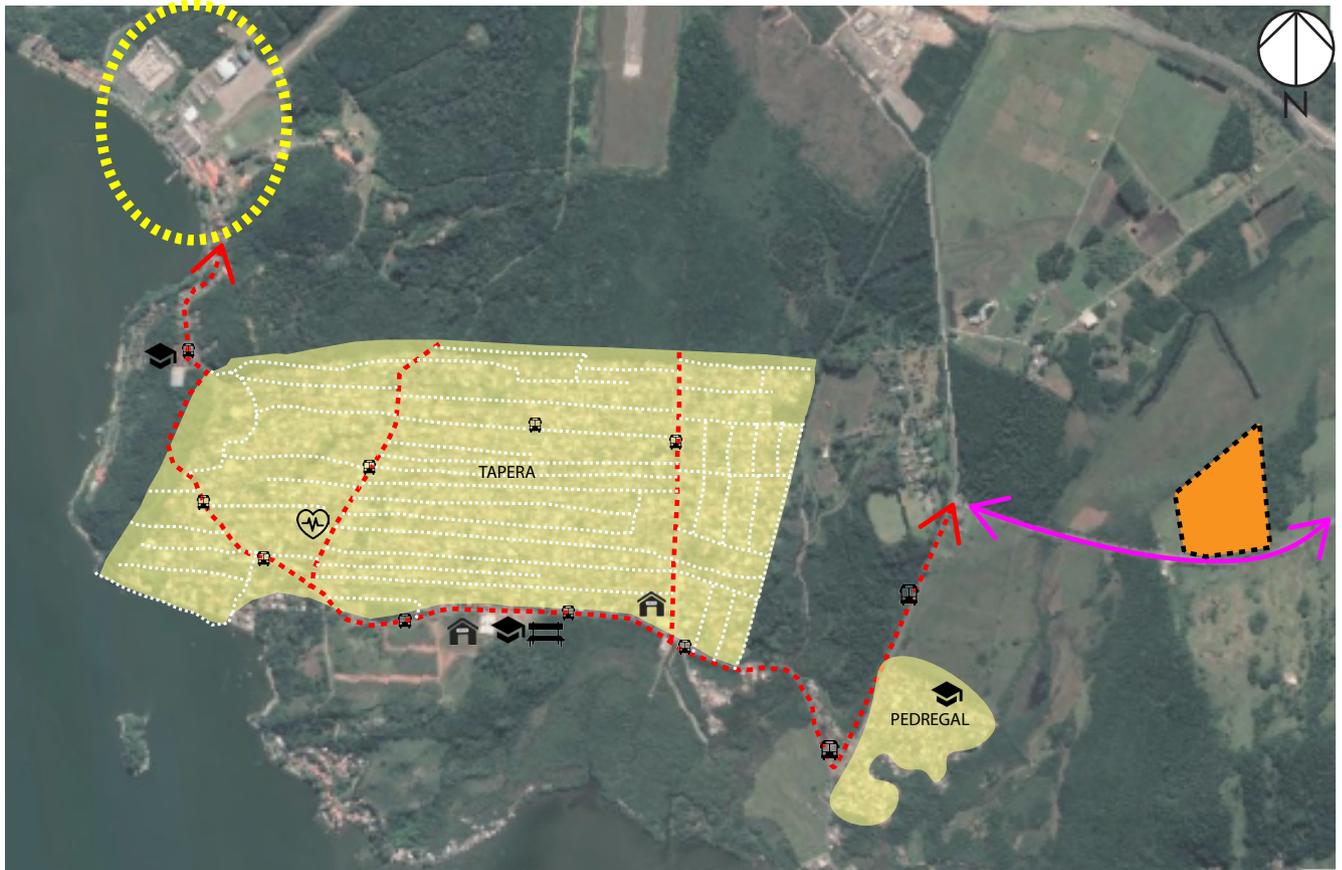
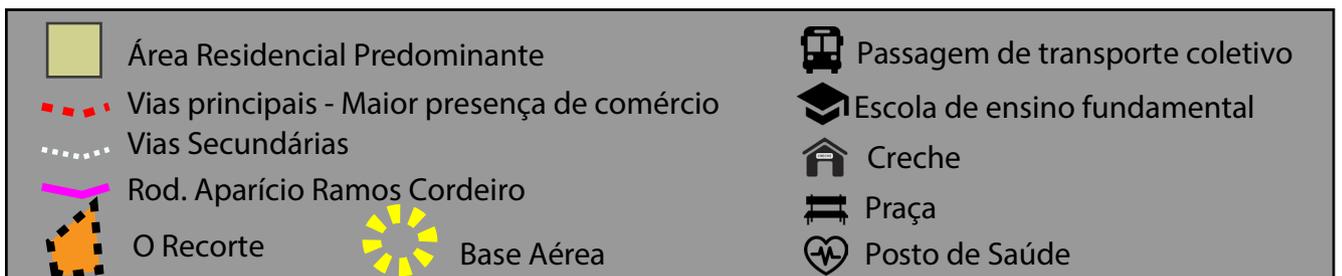


Figura 15 - Bairro Tapera equipamentos e conexões. Fonte: Google Maps, editada pela autora.



3.4.2 CARIANOS

Fazendo parte do distrito do ribeirão da Ilha, o Carianos é o bairro mais próximo do centro de Florianópolis, sua população era de cerca de 7000 habitantes no censo 2010 (IBGE).

O bairro Carianos até as décadas de 50 e 60 era basicamente rural, e sua economia girava em torno da agricultura e da pesca que se faziam presente no bairro. Foi só a partir das décadas de 70 e 80 quando os maiores empreendimentos do bairro, tomaram maiores destaque, o Aeroporto e o estádio da Ressacada, que o bairro começou a ter uma maior expansão. Na década de 90 o aeroporto se torna internacional e com isso o fluxo de turistas da região aumenta.

No ano de 1992 foi criada a reserva extrativista do Pirajubaé, que abrange as áreas de mangue nos arredores dos bairros Carianos e Rio Tavares, ao qual tem como objetivo preservar e proteger a cultura e o meio ambiental de quem ali vive.

“O Manguezal do Rio Tavares também teve sua área reduzida principalmente com a implantação da Base Aérea de Florianópolis e do Aeroporto Hercílio Luz, por meio de aterros e drenagens artificiais, mas continua sendo o maior manguezal da ilha. A rodovia que atravessa o manguezal no sentido norte-sul forma um dique de represamento das águas da maré que, por causa disso, tem como único acesso o canal principal. O bairro Carianos é uma das áreas que foram aterradas e, na porção leste e sul, este manguezal perdeu área pelos desmatamentos e drenagens para ceder lugar primeiro às pastagens e em seguida os loteamentos resi-

denciais e estabelecimentos públicos (CECCA, 1997).”

O bairro possui limites geográficos com a Reserva Extrativista Marinha do Pirajubaé ao norte, nordeste e oeste, ao sul a Base Aérea e o Aeroporto, conforme observamos na figura xx o bairro está praticamente isolado da mancha urbana, por conta da reserva extrativista do Pirajubaé, e até pouco tempo sua única conexão era através da Rod. Deputado Diomicio Freitas, porém atualmente na parte sudeste do bairro está a construção do novo acesso ao terminal do Aeroporto ligando o mesmo com os demais bairros do sul da Ilha assim como ao novo terminal do Aeroporto (MINICHIELO, 2018)

Ainda segundo Minichielo 2018 “A ação humana impõe transformações no espaço, conduzidas pelas forças produtivas, moldando a paisagem. Contudo, a formação socioespacial, leva em consideração este “isolamento” do bairro imposto pela natureza da região, condicionante preponderante ao longo da evolução do bairro, trazendo consigo características particulares ao Carianos, movido pela nova dinâmica econômica do sul da ilha.”

Como mostra o mapa ao lado, atualmente o bairro possui predominância residencial, com casas de um a dois pavimentos, o comércio está presente na região, e tinha maior demanda de serviços por conta do terminal do Aeroporto. Em 2019 algumas mudanças foram sentidas no bairro, como a criação de novas vias, e a desativação do antigo terminal, o comércio local em pouco tempo já sente a diferença de movimento e em muitos casos já fecharam as portas.

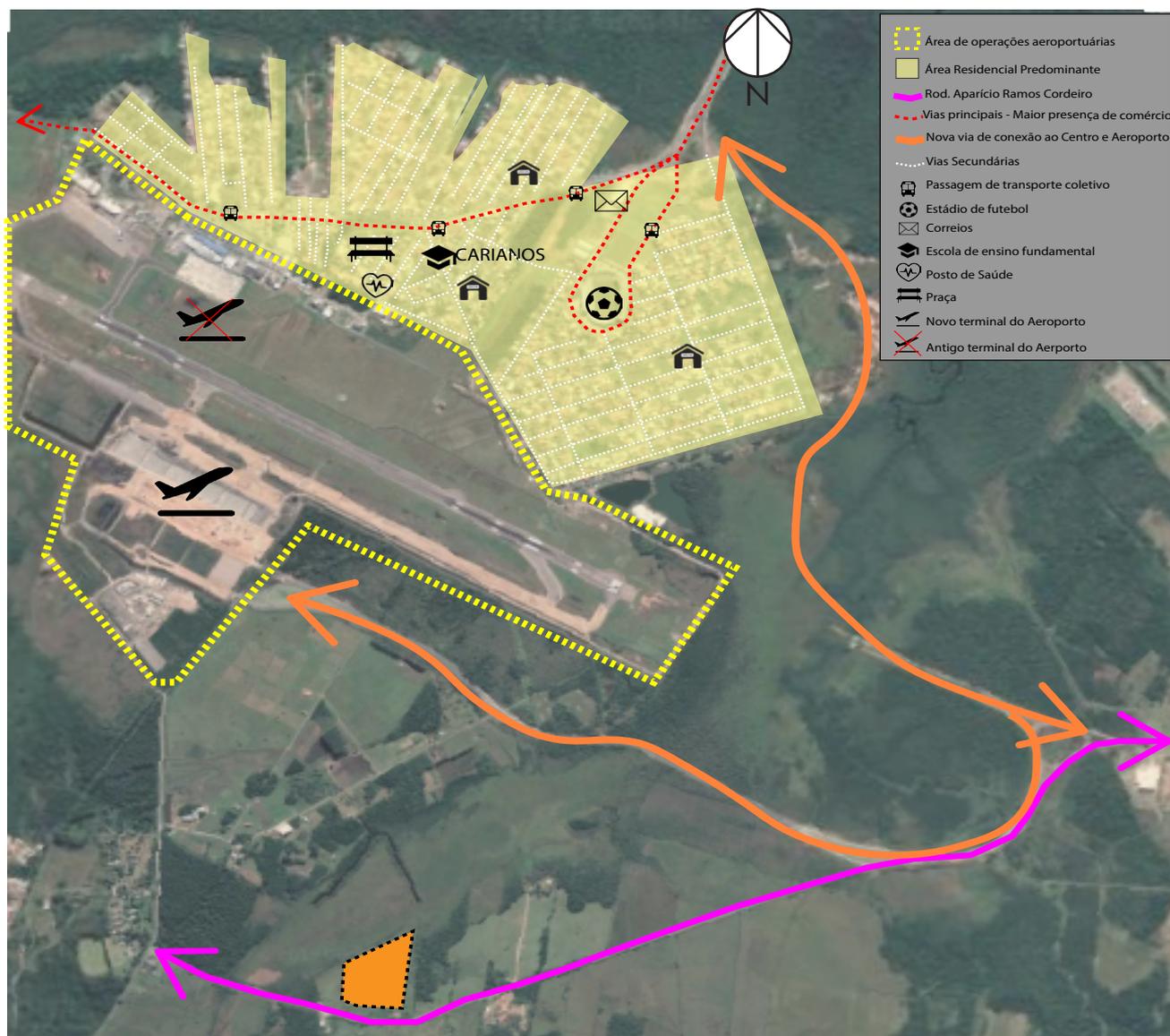


Figura 16 - Bairro Carianos equipamentos e conexões Fonte: Google Maps, editada pela autora.

3.4.3 ALTO RIBEIRÃO

O Alto Ribeirão é ainda nos dias de hoje um bairro totalmente residencial, que de acordo com o censo 2010 tem cerca de 2000 habitantes.

Sua ocupação teve mais ênfase com a criação da freguesia do Ribeirão da Ilha ainda no período de colonização, onde as atividades giravam em torno da pesca e da agricultura.

O aterro da baía sul e da da via expressa sul, também impulsionaram o crescimento da região assim como a pesca a maricultura e a arquitetura local, que é preservada e os traços açorianos se fazem presentes na paisagem do local, atraindo turistas que buscam conhecer da culinária e das tradições locais.

Seu crescimento se deu através da Rodovia Baldicero Filomeno, num traçado espinha de peixe, o perfil socioeconômico do bairro é de classe média baixa em sua grande maioria.

O local carece de espaços destinados a atividades da comunidade, como praças ou centros culturais, o comércio na região é bem pequeno, e o que mais atrai moradores a região é o preço dos terrenos que são muito mais baratos do que comparados ao bairro do Campeche por exemplo, e a tranquilidade que o local proporciona.

- Traçado espinha de peixe
- Predominantemente residencial
- Gabrito baixo
- Não possui emprego próximo as moradias
- Pequena presença do comércio vicinal
- Ocupações irregulares e em encostas de morros

No mapa ao lado, é representado o traçado da via bem como os equipamentos principais do bairro.

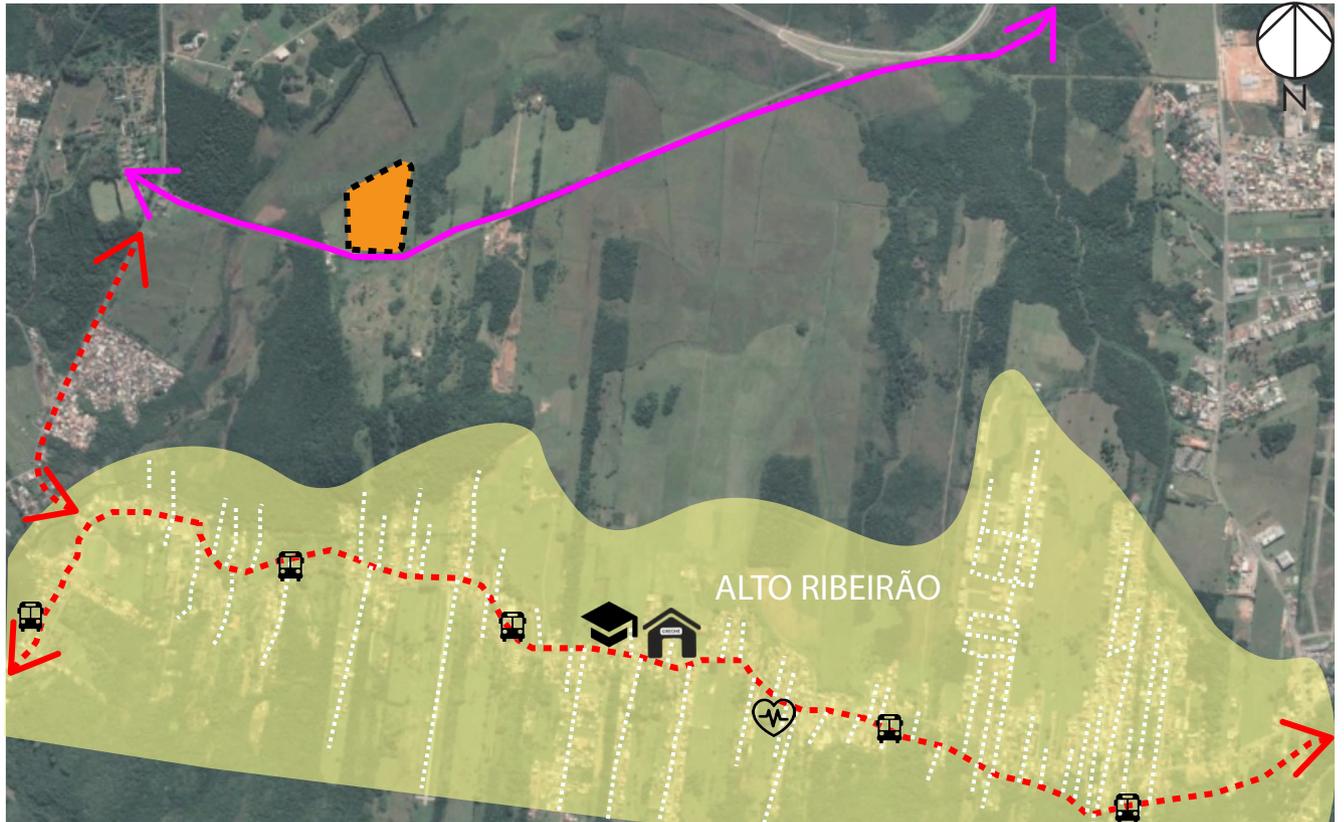
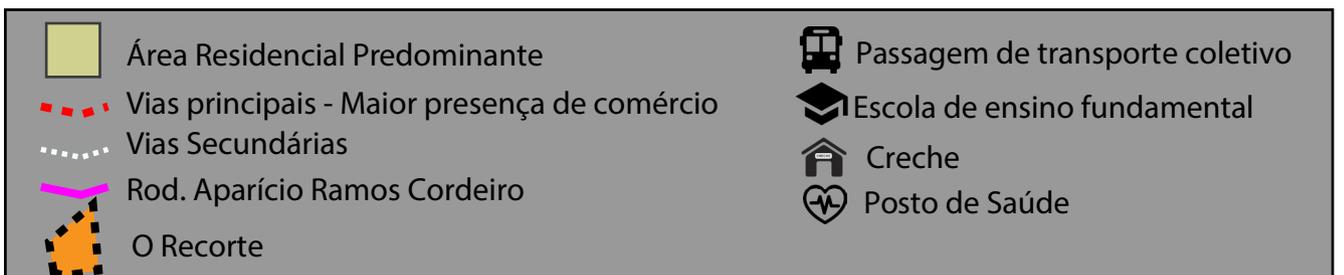


Figura 17 - Bairro Alto Ribeirão equipamentos e conexões Fonte: Google Maps, editada pela autora.



3.4.4 CAMPECHE

Um dos bairros que mais vem se desenvolvendo no entrono da área destinada ao projeto, o Campeche é o único das redondezas que não faz parte do Distrito do Ribeirão da Ilha, e sim do Distrito do Campeche, segundo censo 2010, o local contava com cerca de 20mil habitante (IBGE).

A ocupação no local se deu inicio em um pequeno núcleo rural situado no bairro Rio Tavares, vizinho ao Campeche. Que no ano de 1925 recebeu um Campo de Pouso, trazendo estrutura fundiário ao seu redor.

Segundo Conceição Apoud Moreira, no final da década de 60 a transformação começa a acontecer de maneira mais enfática no sul da ilha. A chegada do transporte publico começa a alterar a rotina dos moradores, bem como a pavimentação de algumas vias, a facilidade no descolamento faz com que os moradores não façam mais o trabalho que era tradicional até então, em suas terras, e começam a sair de casa para trabalhar. Deixando assim terras ociosas que se tornaram moedas de troca para bens de consumo. Desta maneira, por volta da década de 70 e 80 com a chegada de novos moradores para trabalhar na ilha com a oferta destas terras, iniciasse a expansão urbana do bairro Campeche. Com a melhora da infraestrutura local como a intalação das redes de telefonia e de água encaçada o bairro foi cada vez mais visado.

Desde 1990 até os dias de hoje, o bairro sofreu fortemente com o desenvolvimento, o ce-

nário vem mudando completamente na região, que passou de um bairro rural para um local cobijado, de alto interesse dos turistas e do setor imobiliário, a área vem sendo adensada e verticalizada em grande parte, onde traz preocupação aos moradores, aos quais buscam um equilíbrios entre este desenvolvimento e a preservação ambiental do lugar.

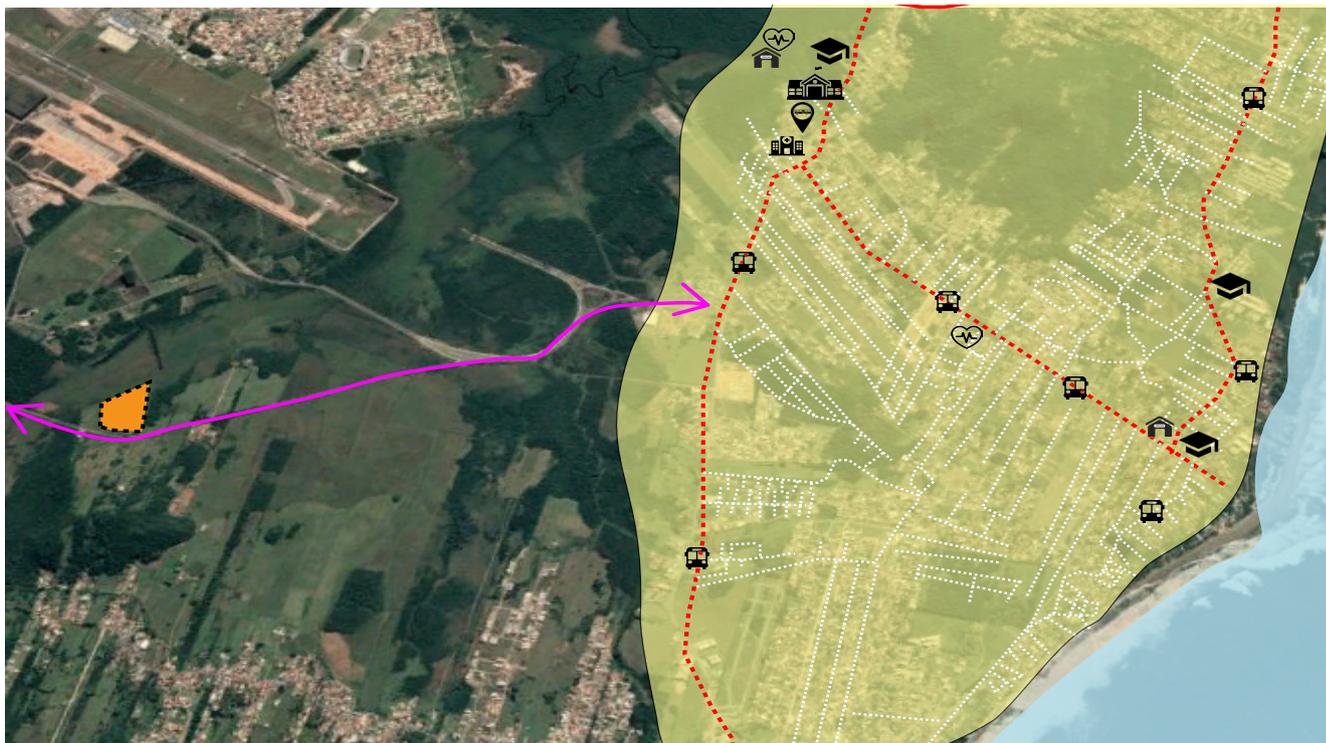


Figura 18 - Bairro Campeche equipamentos e conexões Fonte: Google Maps, editada pela autora.



3.5 MOBILIDADE

O trânsito no sul da ilha há muito tempo gera discussão entre os moradores e os governantes da cidade. A falta de centralidades faz o lugar ser predominantemente residencial, onde os moradores precisam fazer movimentos pendulares, até o centro ou a parte continental da cidade, em busca de emprego, bens e serviços. Crucialmente junto à temporada de verão e com a chegada dos turistas, que buscam os atrativos naturais que o sul da ilha oferece, temos a pior época na mobilidade, quando muitos moradores evitam circular para outras partes da cidade por conta das filas quilométricas que se formam.

Com o crescimento da área algumas medidas para a melhoria da mobilidade foram tomadas como o aterro da via expressa sul citado anteriormente, que trouxe grandes benefícios à região e supriu a demanda por alguns anos, como o elevado do Rio Tavares e o recém inaugurado elevado do Trevo da Seta, como podemos ver na figura ao lado.

Estas medidas são consideradas paliativas e nunca foram aprovadas pelos moradores, que sempre clamaram por uma solução mais eficaz.

Com a construção do novo terminal do Aeroporto, uma nova via foi criada e promete melhorar a mobilidade do sul da ilha, oferecendo uma nova conexão com o centro de Florianópolis.

Ainda que seja recente para se afirmar qualquer melhora, a mobilidade melhorou consideravelmente e aguarda a temporada de verão para comprovar este feito.

Outro ponto que entra em questão é o transporte coletivo, que vem atendendo bem a região quando falamos de quantidade, mas que deixam a desejar em relação à qualidade e a falta de planejamento para que estes se tornem mais eficazes, como a criação de vias exclusivas ou a inserção de novos modais.

O Terminal de Integração do Rio Tavares, se conecta com o Terminal do Centro e distribui para os bairros da região, porém nota-se a carência de conexão entre os bairros vizinhos e locais mais distantes como a UFSC, que possuem horários escassos e fazem muitas vezes com que os usuários se dirijam até o terminal do Centro para irem às demais localidades.

Este mapa classifica as vias do sul da ilha, conforme determinado no plano diretor vigente desde 2014, e mostra como esta a mobilidade atual na área, com o novo acesso ao Aeroporto e ao centro de Florianópolis.

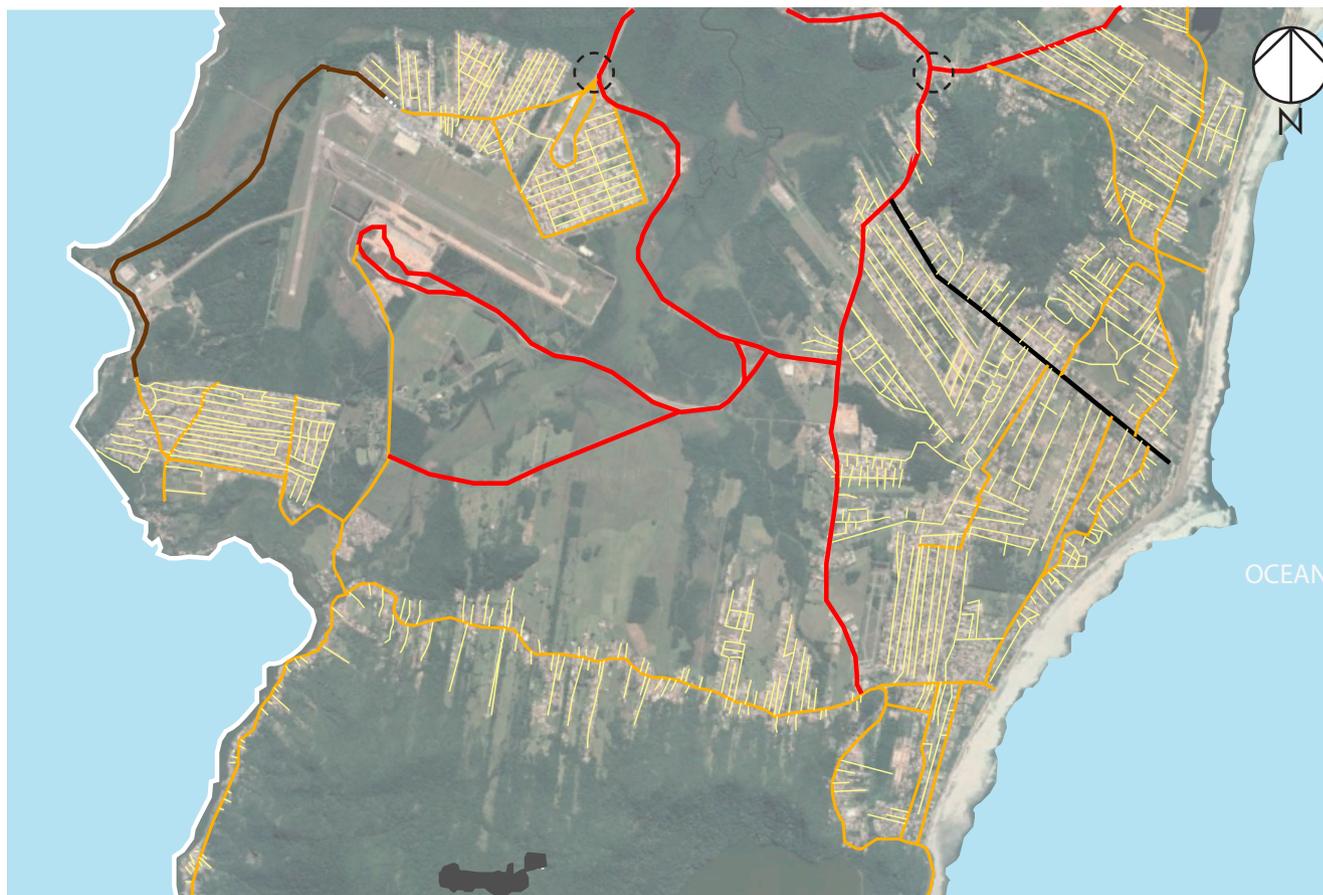


Figura 19 - Mapa de mobilidade e classificação das vias Fonte: Geprocessamento, editada pela autora.

| LEGENDA | | | | | |
|---|-----------------|---|-----------|---|-----------------------|
|  | TRÂNSITO RÁPIDO |  | COLETORAS |  | RESTRITO - BASE AÉREA |
|  | ARTERIAL |  | LOCAIS |  | NOVOS ELEVADOS |

3.6 PLANO DIRETOR DE FLORIANÓPOLIS

O primeiro plano diretor de Florianópolis criado em 1955, abrange somente o planejamento para a região central e continental da cidade, não incluindo as zonas mais afastadas como o sul e norte da ilha. Em 1976, um segundo plano diretor foi criado na cidade, buscando atender a novas demandas de desenvolvimento que o antigo já não atendia. Este novo plano passa a incluir o norte e o sul da ilha buscando criar melhores conexões com o centro da cidade principalmente através de vias.

Em 1985 foi elaborado o plano diretor dos Balneários que tem como enfoque o norte e o sul da ilha onde segundo Lopes (2014): as áreas balneárias são transformadas em áreas urbanas e esta alteração de uso de solo inverte gradativamente o fluxo migratório interno, evidenciando a transformação do valor da terra, de valor de uso para valor de troca. As propriedades rurais passam a ser loteadas com fins residenciais.

Já em 1992 é elaborada a primeira proposta do plano de desenvolvimento do Campeche, posteriormente chamando de plano de desenvolvimento da planície entre mares. Porém este plano previa um desenvolvimento exorbitante para a região prevendo 450 mil habitantes, sem considerar o impacto que causaria. Assim a comunidade contrariada com o mesmo buscou diversas maneiras de intervir, lutando por um plano diretor participativo.

O plano diretor de 1997 fazia críticas ao plano diretor que estava vigente na época e foi um

modelo de transição entre um e outro, pois apesar das críticas ainda tinha muitas características do plano anterior.

Foi somente em 2014 que foi criado o primeiro plano diretor participativo que planejava a cidade como um todo. Este plano teve como objetivo a “reorganização do território, com a formação de novas centralidades, a conservação ambiental, o incremento das políticas de mobilidade urbana, a pesquisa prévia do Estudo de Impacto de Vizinhança, a valorização da paisagem histórica e natural, a universalização do saneamento básico, fomento à construção de habitação de interesse social, alteração nas legislações construtivas, o reconhecimento identitário dos bairros, não permitindo a cópia de modelos arquitetônicos de regiões tradicionais e históricas em outras áreas, além da delimitação das áreas de urbanização especial (AUE)” (PMF, 2014)

Como mostra a imagem ao lado, a área de estudo de acordo com o zoneamento do plano diretor de 2014, é considerada predominantemente residencial, com grande extensão de áreas comunitárias, principalmente por conta do novo Aeroporto, bem como podemos ver a presença das áreas de urbanização especiais, criadas a partir deste plano com o intuito de propor novas centralidade.

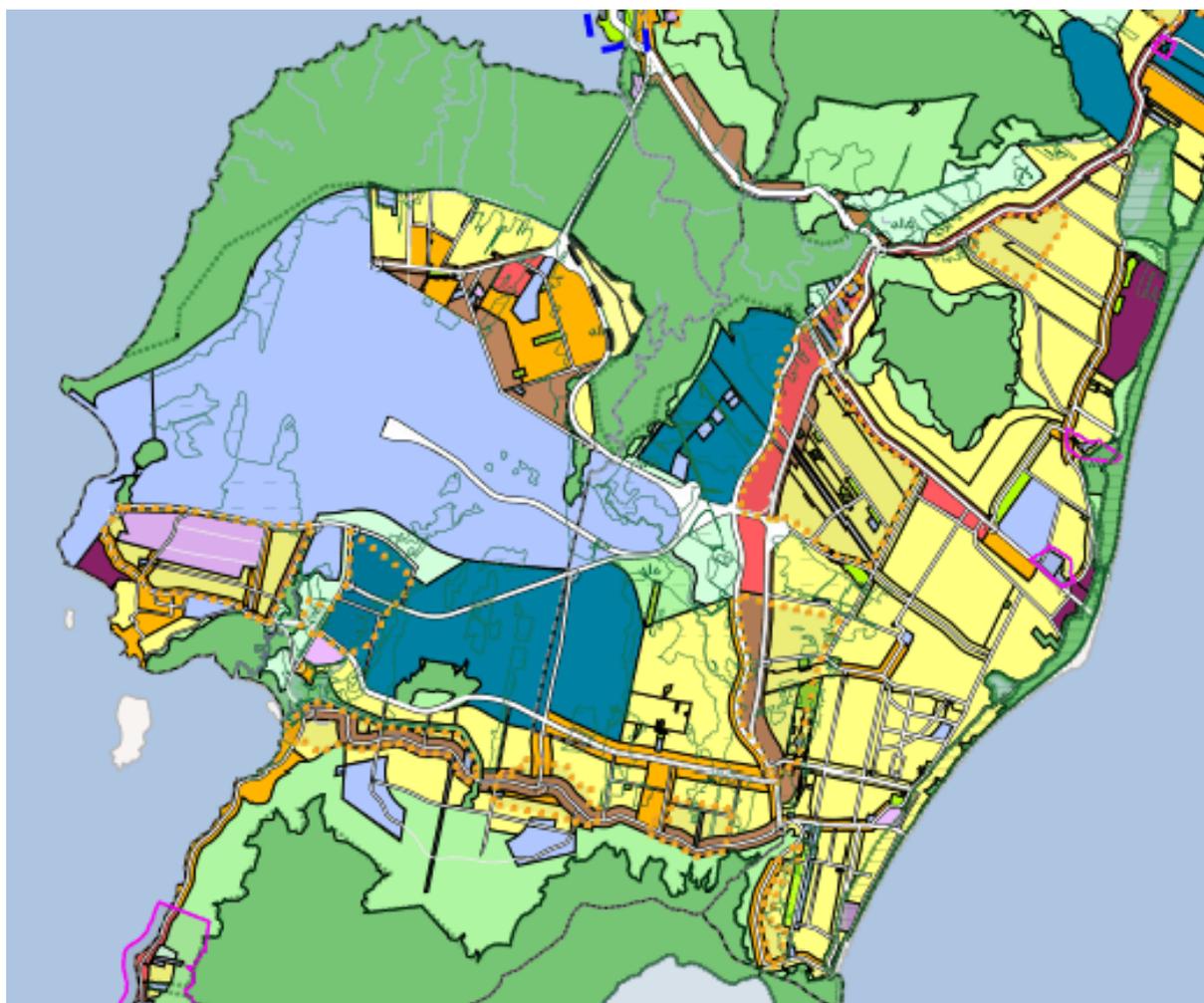
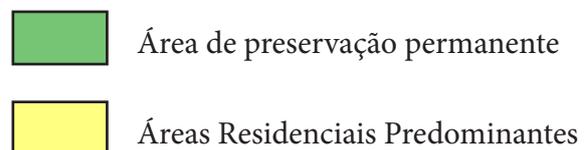
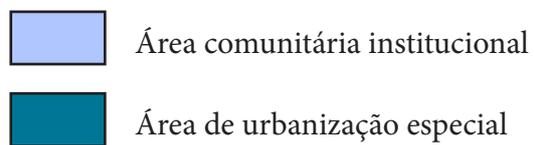


Figura 20- Plano diretor de Florianópolis

Fonte: Geprocessamento, PMF.



3.7 SÍNTESE

Analisando todos os bairros do entorno, pode-se concluir suas principais necessidades e potencialidades.

O bairro da Tapera é um bairro predominantemente residencial e tem demandas voltas a áreas de lazer, esporte, cultura de empregos e serviços próximo as moradias.

O Carianos, teve as condições de desenvolvimento melhores, tendo em vista sua proximidade com o centro de Florianópolis, e dos empreendimentos que se instalaram no local ao longo dos anos. O bairro oferece emprego em uma boa quantidade porém não é suficiente para suprir toda a demanda da região

No Alto Ribeirão o comércio aparece de forma discreta, fazendo com que os moradores percorram grandes distâncias todos os dias, o bairro não conta com quadras, parques e nenhum equipamento voltado a cultura e integração da comunidade.

O Campeche, bairro que mais vem se desenvolvendo na região por conta de seu potencial turístico. Tem a forte presença de comércios nas suas principais vias, porém a falta de variedades não faz com que o local se torne uma centralidade para o sul da ilha.

Na tabela a seguir serão sintetizadas das as características de cada bairro, suas potencialidades, carências e possíveis soluções.

| | ATUALMENTE | POTENCIAL / CUIDADOS / NECESSIDADES |
|--|---|---|
| U S O D O S O L O | <p>Ocupações irregulares</p> <p>Falta de documentação</p> <p>Mau aproveitamento do solo</p> <p>Pouca diversificação de uso</p> <p>Degradação ambiental</p> <p>Espraiamento</p> <p>Baixa densidade</p> <p>Baixos gabaritos</p> <p>Falta de saneamento</p> <p>Construções precárias</p> | <p>Local com potencial de expansão</p> <p>Grandes áreas vazias</p> <p>Ordenar a ocupação</p> <p>Cuidados Ambientais</p> <p>Novas centralidades</p> <p>Potencial de adensamento</p> <p>Potencial turístico</p> <p>Melhora na infraestrutura</p> <p>Preservação ambiental de encostas / mangues/ rios e orlas</p> <p>Incentivo ao uso misto criando mais empregos aos moradores</p> <p>Habitações sociais</p> |
| E Q U I P A M E N T O S | <p>Bairros bem servidos em creche e escolas de nível básico</p> <p>Presença de unidades básicas de saúde e policlínica</p> <p>Falta de áreas de lazer</p> <p>Falta de equipamentos culturais</p> <p>Poucas edificações para hospedagem</p> | <p>Construção de mais escolas de nível médio e superior</p> <p>Criação de Praças / Parques</p> <p>Equipamentos culturais</p> <p>Ginásios e quadras de esportes</p> <p>Hotéis / pousadas/ hostel incentivando o turis- mo</p> <p>Atividades para a comunidade</p> |
| V I Á R I O | <p>Preferencial ao veículo de uso individual</p> <p>Falta de segurança para pedestre e ciclista</p> <p>Melhoria no fluxo pelas novas pistas</p> <p>Falta de conexão entre os bairros</p> | <p>Faixa exclusiva para transporte coletivo</p> <p>Calçadas e ciclovias</p> <p>Com o uso misto e as centralidades ten- de-se a percorrer menores distâncias</p> |

4

CAPÍTULO

RODOVIA APARÍCIO RAMOS CORDEIRO

4.1 A RODOVIA

Em conversas informais com moradores da região os mesmos relatam que a Rodovia teve sua construção iniciada por volta da década de 70 e sua conclusão só aconteceu com a proximidade dos anos 2000, o principal motivo de sua construção foi de facilitar a mobilidade para os moradores do bairro da Caieira da Barra do Sul e da Tapera . Com cerca de 5km de extensão o local onde foi inserido a Rodovia corta terrenos que antes eram acessados somente pelo Alto Ribeirão conforme mostra a figura a baixo.



Figura 21 - Rodovia Aparício Ramos Cordeiros.

Fonte: Google Maps.

Com cerca de 5km de extensão o local onde foi inserido a Rodovia corta terrenos que antes eram acessados somente pelo Alto Ribeirão conforme mostra a figura ao lado.

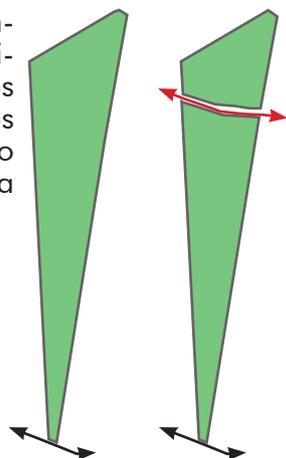


Figura 22- Terrenos antes e depois da Rodovia.
Fonte: Elaborada pela autora

De sua inauguração até pouco tempo atrás, a estrada tinha um fluxo baixo de veículos, pois era considerada por muitos uma via perigosa, de trânsito rápido e sem iluminação pública, sendo palco de diversos acidentes de trânsito especialmente nas madrugadas. Recentemente no dia 01 de Outubro de 2019 a estrada recebe a demanda de contar ao novo terminal do Aeroporto conforme citado anteriormente, e desta maneira o fluxo na região aumentou consideravelmente.



Figura 23- A Rodovia Fonte: Acervo autora
O transporte coletivo não circulava pela Rodovia, fato este que começou a mudar a pouco tempo, também por conta do acesso ao Aeroporto, duas linhas começaram a circular pela região. A quantidade de veículos e linhas devem aumentar nos próximos anos, de acordo com o crescimento da demanda local.

4.2 CONDICIONANTES

4.2.1 AMBIENTAIS

Ainda segundo moradores a região era um grande banhado, e conforme mostra a figura abaixo retiradas do Geoprocessamento da Prefeitura Municipal de Florianópolis o local ainda apresenta áreas alagadiças e inundáveis, devendo este ser um ponto de cuidado na hora de se projetar na área.



Figura 24 - Rodovia Aparício Ramos Cordeiros.
Fonte: Google Maps.

4.2.2 VIÁRIAS

De acordo com o sistema viário descrito no Plano diretor de Florianópolis a Rodovia é classificada como uma TR-901, que tem previsão de duplicação e seu perfil é configurado conforme a figura 25.

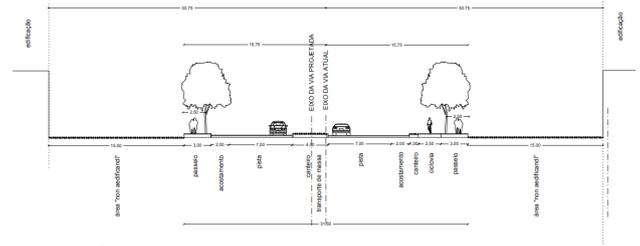


Figura 25 - Corte da via projetada.
Fonte: Plano diretor de Florianópolis, 2014.

4.2.3 LEGAIS

Levando em conta o plano diretor vigente, a Rodovia Aparicio Ramos Cordeiro que faz parte da proposta macro deste projeto tem como predomínio de zoneamento as Áreas de Urbanização especial e as Áreas comunitárias Institucionais, outros zoneamentos aparecem como o área de preservação limitada e as Áreas Residenciais Predominantes que fazem parte do entorno da Rodovia. Abaixo será explicado, de acordo com o Plano Diretor de Florianópolis, vigente desde 2014, o significado de cada zoneamento presente na Rodovia:

- Área de Urbanização Especiais (AUE) “são grandes áreas urbanizáveis a partir de projeto amplo, que reserva setor predominante para a preservação ambiental e adensa a área remanescente, criando novas centralidades caracterizadas pela mescla de funções e espaços humanizados”

- Área Comunitária Institucional (ACI) “são aquelas destinadas a todos os equipamentos comunitários ou aos usos institucionais, necessários à garantia do funcionamento satisfatório dos demais usos urbanos e ao bem estar da população;”

- Área de Preservação Limitada (APL) “funciona como áreas de proteção das unidades de conservação, muitas vezes cobertas por vegetação tipo Floresta Atlântica e/ou de Restinga em estágios médio e avançado de regeneração; configurarem regiões com uso do solo multifuncional, de baixa ocupação e que apresenta ainda características rurais, onde corredores ecológicos e usos agrários estão mesclados com usos urbanos rarefeitos compatíveis com o entorno natural.”

- Área Residencial Predominante (ARP) “ áreas destinadas ao uso preferencial de moradias, onde se admitem pequenos serviços e comércios vicinais;”

A figura abaixo retirada do Geoprocessamento de Florianópolis, mostra o zoneamento da Rodovia Apárício Ramos Cordeiro.

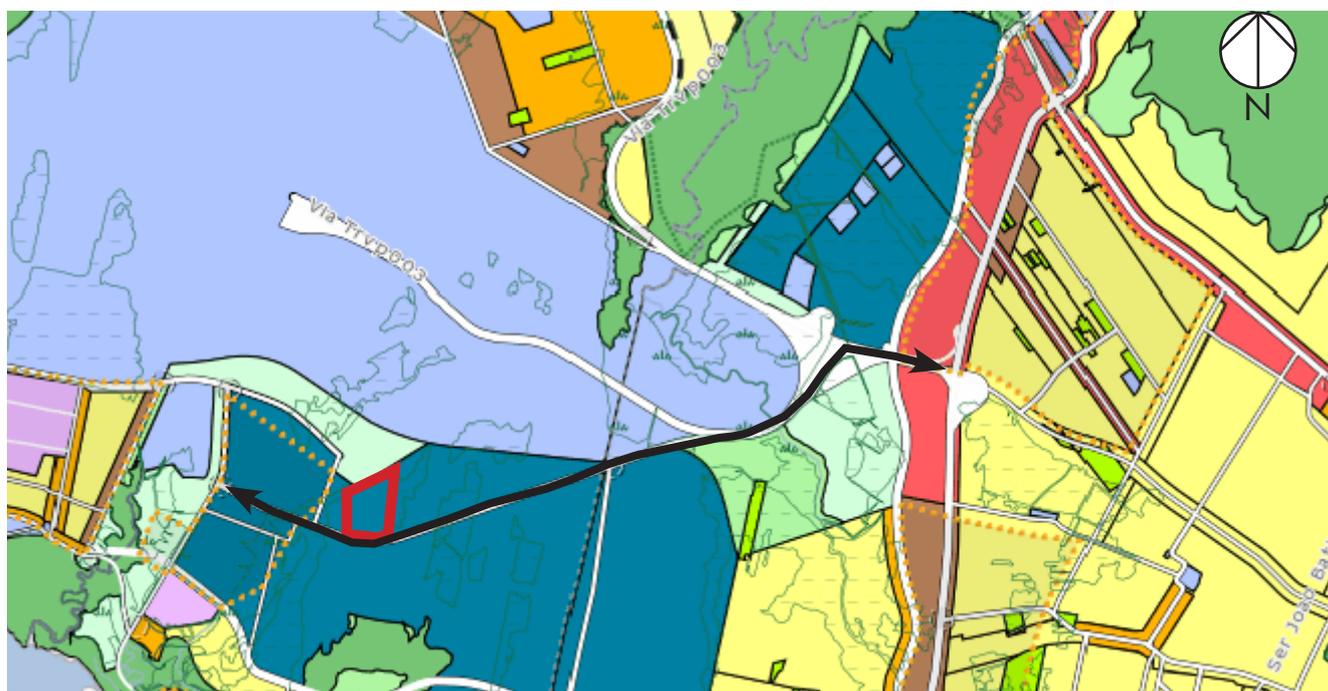


Figura 26 - Plano diretor de Florianópolis Fonte: Geoprocessamento, PMF.



4.3 DIRETRIZES

Tendo em vista o estudo realizado no diagnóstico, podemos observar como se deu a ocupação de cada bairro vizinho, que assim como o local escolhido para o projeto, já foram áreas vazias, sem muito planejamento os mesmos se desenvolveram e hoje algumas questões preocupam, conforme analisamos na síntese final. Deste modo, com base no estudo feito na fundamentação teórica seguindo os princípios de Jan Gehl, Jane Jacobs, Novo Urbanismo, e outros conceitos já citados, estabeleceram-se intenções projetuais, que abrangem tanto a Rodovia, como o Recorte de estudo. As principais intenções estão relacionadas com a escala humana, com a diversidade de usos, a qualificação de espaços públicos e preservação do meio ambiente. Desta forma chegou-se nas seguintes diretrizes:

- Escala humana: Garantir pequenas distâncias, baixos gabaritos, ambientes confortáveis e aconchegantes a nível das pessoas e não do automóvel.
- Incentivo a mobilidade através de caminhadas ou bicicletas: Com menores distâncias a serem percorridas, calças arborizadas e espaços seguros para o uso de bicicleta, evitando o uso de veículos, diminuindo também a poluição.
- Equilíbrio na densidade: Ocupando melhor os espaços, resolvendo melhor a cidade de modo com que este equilíbrio respeite as condições do meio ambiente.
- Áreas de esporte e lazer: Quadras, praças, parques, áreas de permanência.
- Preservação ambiental: Cuidado com o meio ambiente, não invadindo e não prejudicando as condições ambientais, e sempre que possível valorizando-as
- Incentivo ao uso misto: Edificações com mais de uma utilidade, térreos comerciais e de serviço, propondo usos em diferentes horários do dia, trazendo maior segurança ao local.
- Incentivo a atividades típicas e regionais: garantindo a manutenção da cultura local, oferecendo espaços destinados a atividades culturais.
- Integração social: Espaço destinados a todas as pessoas, sem nenhuma distinção, integrando todas elas em um mesmo ambiente, de forma harmônica e agradável.
- Apropriação e integração com a natureza: Inclusão da natureza no meio urbano, vendo-a de forma positiva inserida na cidade e não como um problema, mostrando seus benefícios.
- Espaços culturais: Espaços destinados a eventos culturais, como cinemas, teatros.



Modelo de praça



Deck que integra com a natureza



Teatro - Incentivo a cultura e lazer



Diferentes usos



Preservação ambiental



Lazer e integração social



Atividades típicas

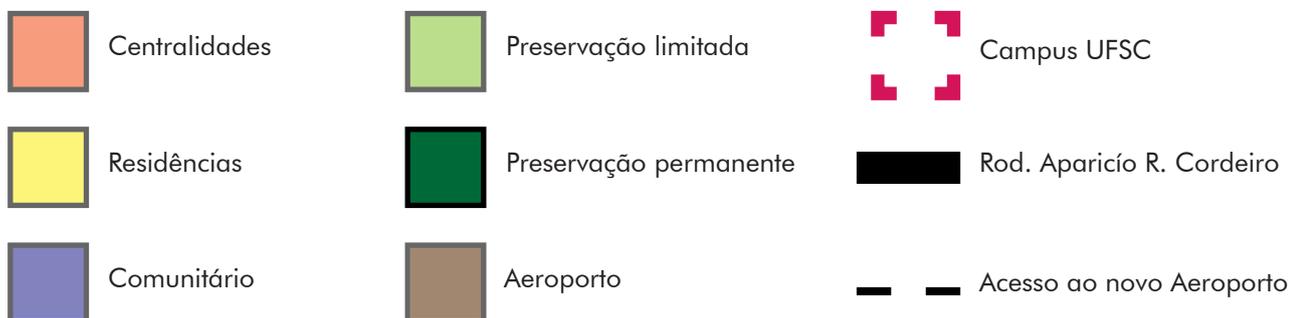


Prática de esportes

4.4 PROPOSTA



Figura 28 - Proposta de projeto urbano. Fonte: Google Maps, editado pela autora.



4.5 SETORES

Esta proposta foi elaborada com base no plano diretor vigente desde 2014, e tem como objetivo desenvolver a Rodovia de maneira organizada e planejada, tornando o local uma nova centralidade servindo de suporte aos moradores do sul da ilha.

4.5.1 COMUNITÁRIA

Área comunitária esta determinada no plano diretor como uma Área Comunitária Institucional (ACI) e desta forma na proposta projetual ela deve:

- Criar centros culturais, como teatro e cinemas
- Bibliotecas públicas
- Escolas
- Equipamentos de saúde
- Praças e Parques
- Espaços destinados a feiras

4.5.2 PRESERVAÇÃO PERMANENTE

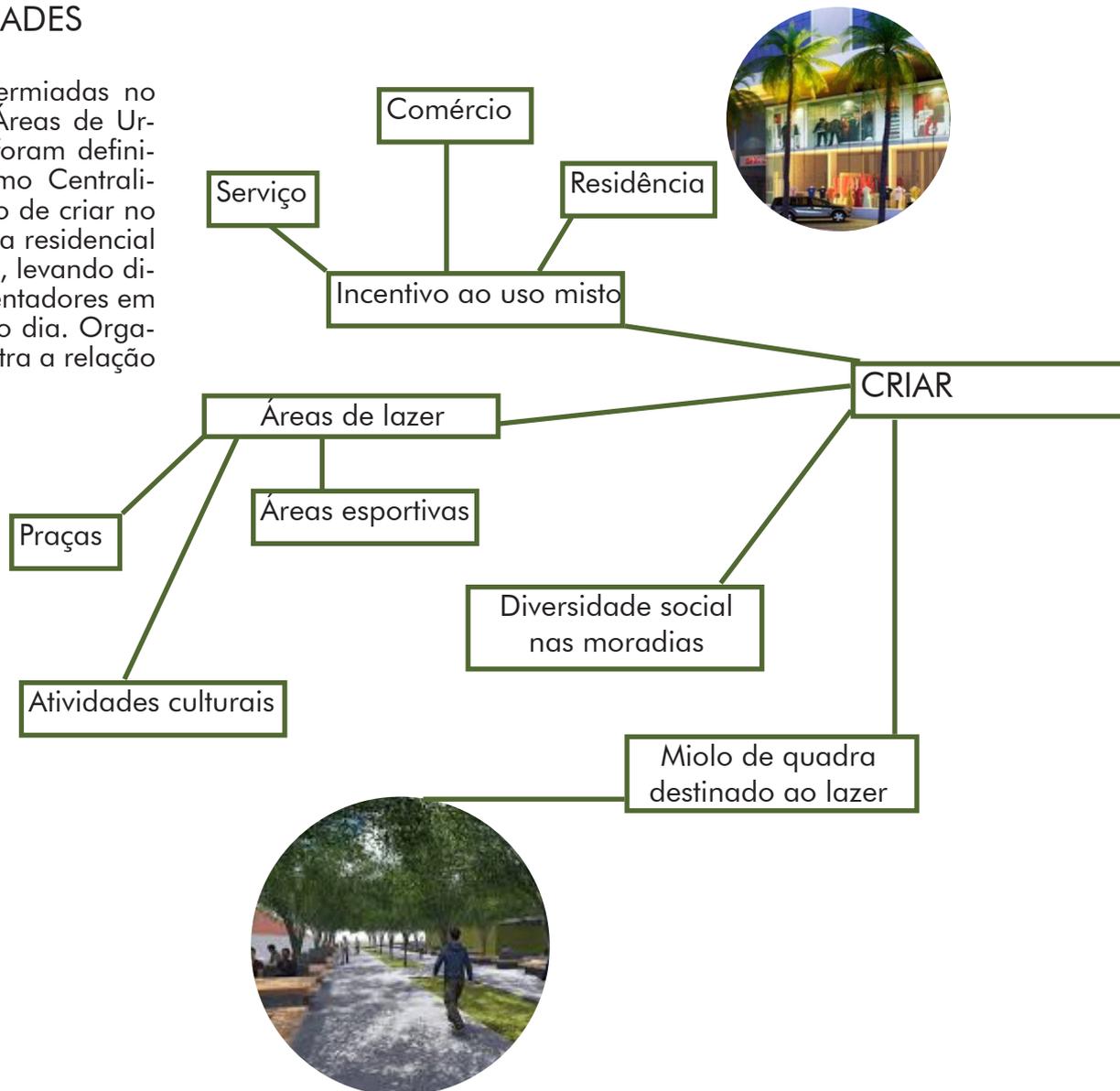
Estas áreas conforme estabelecido no plano diretor são destinadas a total preservação ambiental não podendo ser edificadas.

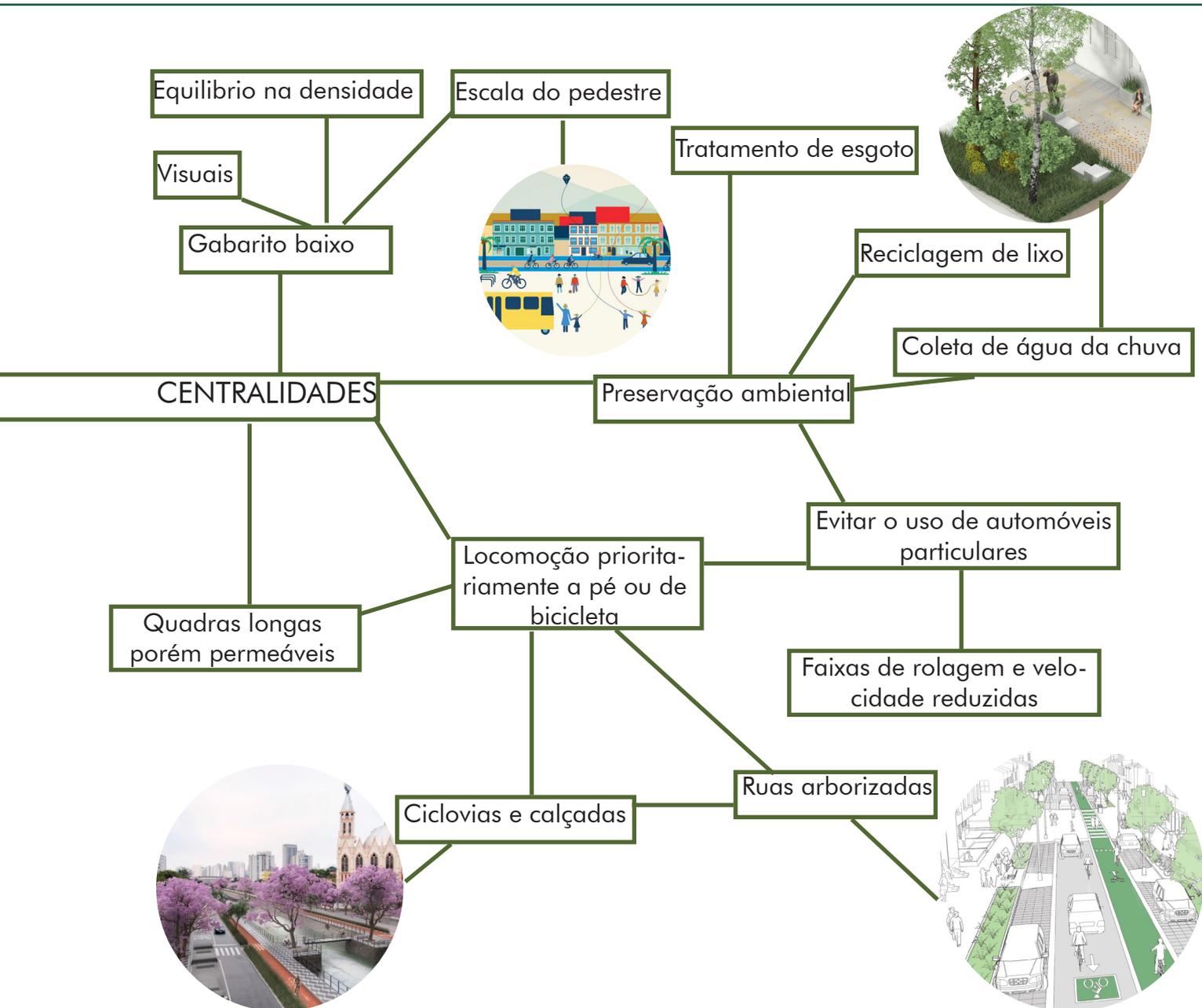
4.5.3 PRESERVAÇÃO LIMITADA

Predominantemente de preservação são áreas que possuem restrições e podem receber alguns equipamentos como áreas verdes de lazer.

4.5.4 CENTRALIDADES

As centralidades determinadas no plano diretor como Áreas de Urbanização Especial, foram definidas na proposta como Centralidades, com o objetivo de criar no local não só uma área residencial mas sim de uso misto, levando diversos tipos de frequentadores em diferentes períodos do dia. Organograma abaixo mostra a relação de atividades





5

CAPÍTULO

Desenvolver o projeto de um loteamento para a ocupação de uma área de urbanização especial (AUE), próxima ao novo aeroporto internacional, criando uma nova centralidade.

O RECORTE

5.1 O TERRENO

Como mostrado ao longo do trabalho o recorte escolhido para a elaboração do projeto urbano esta inserido na Rodovia Aparício Ramos Cordeiro. Este recorte é delimitado pelas áreas de um terreno, conforme indicado na figura 29, tendo uma área de 66.500 metros quadrados, totalizando 6,65ha.



Figura 29 - Vista superior do terreno, medidas . Fonte: Google Maps, editado pela autora.



Figura 30 - Vista frontal do terreno . Fonte: Acervo da autora.

5.2 CONDICIONANTES

Legislação

Como apresentado anteriormente o terreno se caracterizada como uma Área de Urbanização Especial - AUE, abaixo será apresentado as principais características de ocupação neste zoneamento.

- Número de Pavimentos: Máximo 02
- Taxa de Ocupação: 15%
- Taxa de impermeabilização: 25%
- Densidade 15hab/Ha

Seguindo os dados acima no terreno escolhido que tem 66.500metros quadrados teria cerca de 9975metros quadrados para se construir.

Como mostrado anteriormente, o plano diretor caracteriza as zonas de urbanizações especiais como centralidades, incentivando a mescla de funções, porém deixa algumas duvidas referentes a algumas de suas propostas como baixa densidade, o gabarito, sua taxa de ocupação, dentre outras questões como o parcelamento do solo. Estes pontos são cenários de grande discussões, colocando este zoneamento como algo ainda pouco definido, por ser a primeira vez que aparece na cidade, devendo este ser aprimorado nos próximos planos, tornando-se mais claro nas suas intenções.

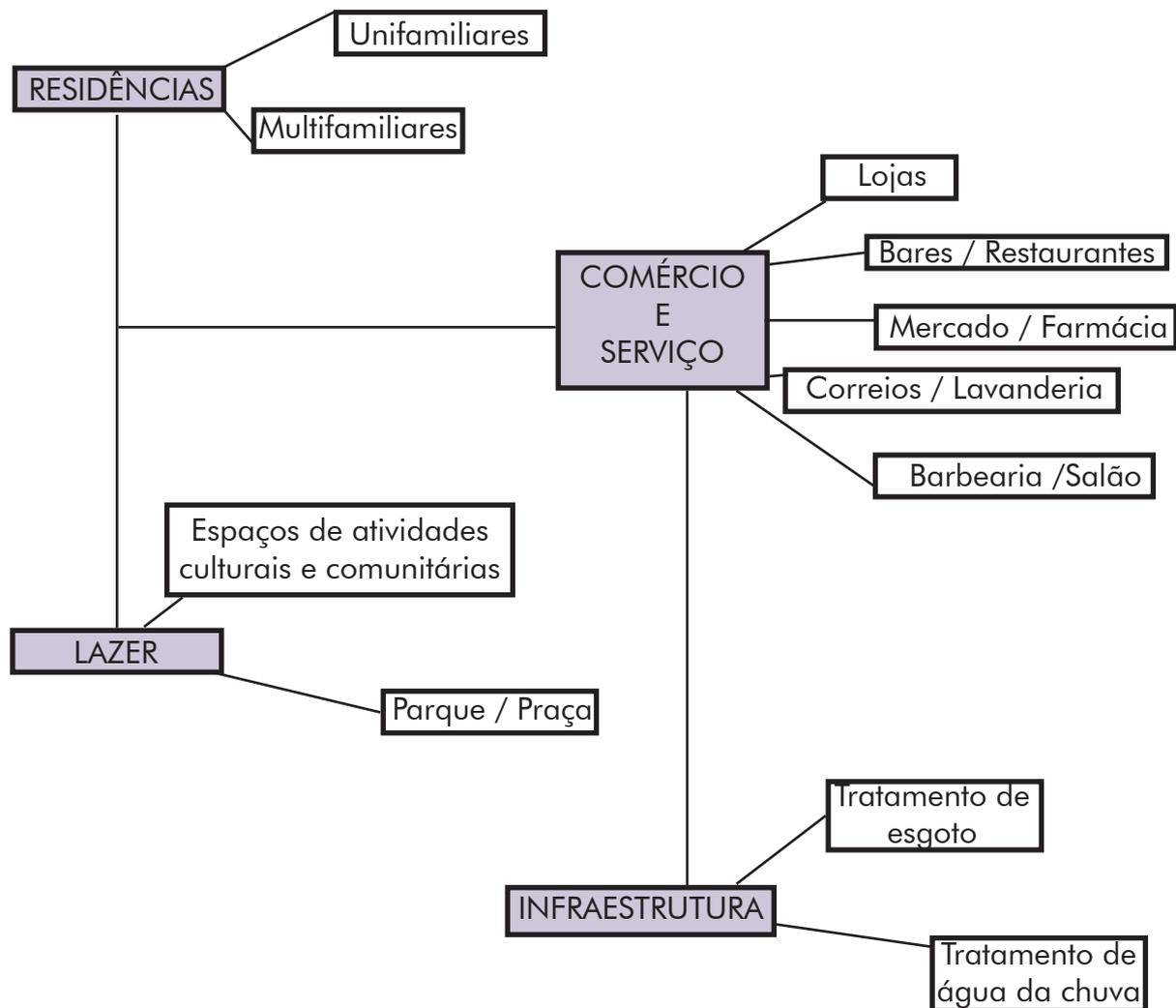
Ambientais

Segundo o geoprocessamento da Prefeitura Municipal de Florianópolis, o terreno é considerado uma área alagadiça, ponto este que deve ser levado em conta na hora de projetar sobre o terreno, tendo em vista que o mesmo tem um desnível da rua de 1,5 metro.

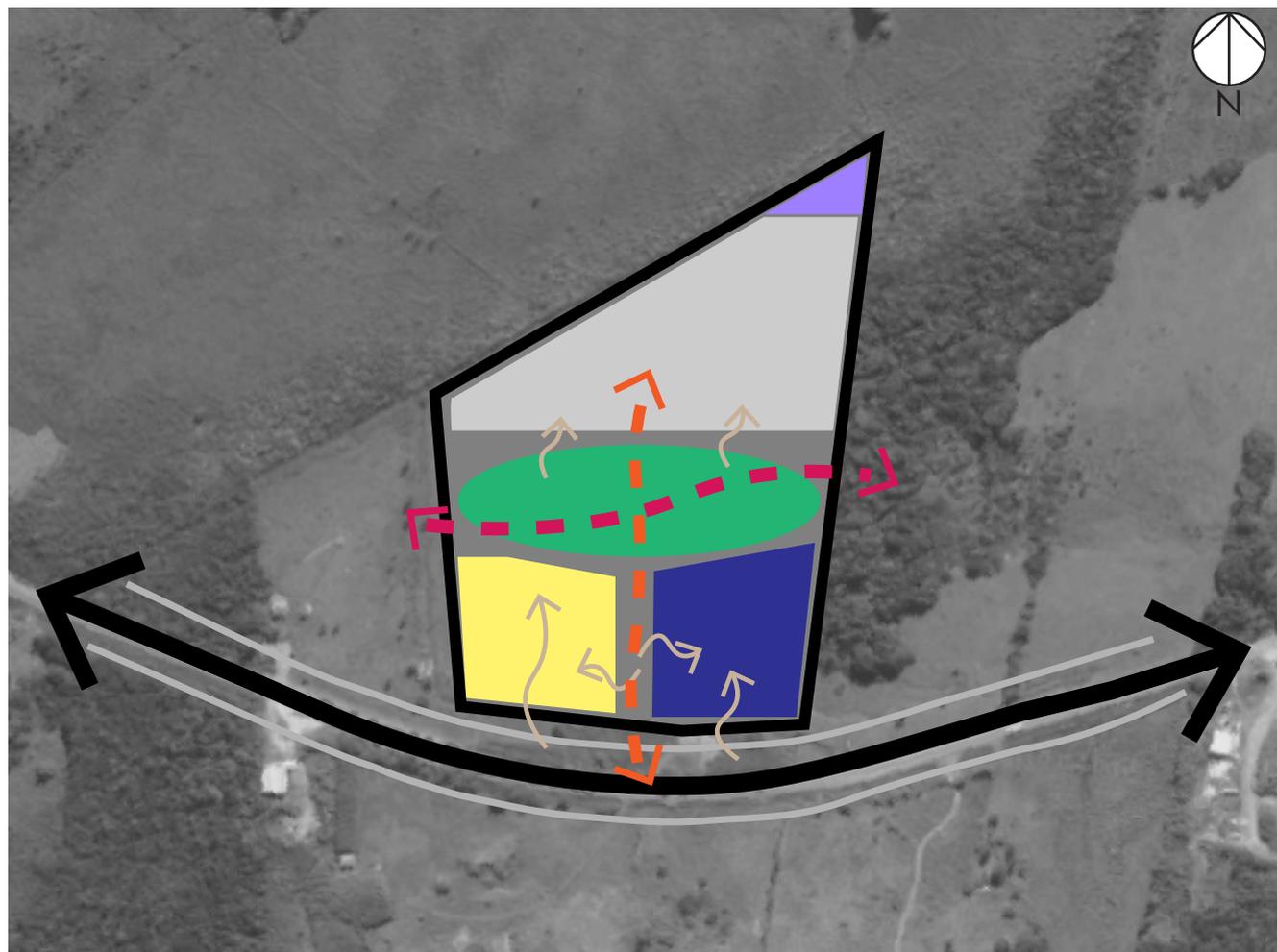
Outras condicionantes ambientais na área é o clima, predominantemente umido, com estações bem definidas, com forte incidencia marítima, e grande presença do vento sul e nordeste, a região necessita de cuidados nas partes estruturais das edificações, bem como nas áreas ao ar livre que devem ser bem projetadas atendendo as diferentes épocas do

5.3 PROGRAMA DE NECESSIDADES

Com base nas demandas locais e nas diretrizes mostradas anteriormente, elaborou-se este plano de necessidades com o intuito da criação de uma centralidade, conforme mostra o zoneamento do local na proposta anterior



5.4 PROPOSTA



5.5 SETORES

A setorização da proposta apresentada na figura anterior, aconteceu de forma a inserir todas as diretrizes citadas anteriormente para a criação de uma centralidade tentando atrair o maior número de usuários para o local. Garantindo conforto e segurança a todos eles. A principal foco da proposta é manter a escala do pedestre, respeitando as condições legais e ambientais do terreno, garantindo a permeabilidade e a integração com a natureza. A seguir serão expandidas as ideias gerais para cada setor.

5.5.1 RESIDENCIAL

- Quadras permeáveis pelos pedestres diminuindo as distâncias percorridas.
- Respeitar as condições determinadas pela legislação.
- Muros baixos ou translúcidos, como vidros, para permitir a relação interior/externo.
- Mesmo tendo predominância residencial, alguns lotes devem prever a inserção do uso misto, garantindo a presença de pessoas em diferentes horários nas ruas.
- O comércio que se deseja na área é do tipo vicinal, composto por mercados, farmácias, barbearias, salões de beleza, dentre outros equipamentos que não interfiram no conforto das residências, principalmente pela questão sonora e de privacidade.
- Miolos de quadra destinados ao lazer.
- Localizado na parte inferior do terreno buscando mais privacidade e conforto aos moradores.

5.5.2 COMÉRCIO E APTOS - Multifamiliar

- Garantir que o térreo sejam de uso misto
- Os lotes podem ser maiores para otimização do espaço.
- Os térreos devem ser permeáveis, garantindo o fluxo de pessoas
- Devem ter áreas de permanência e lazer
- O uso misto deste setor deve ser variado, abrangendo não só o comércio, como bares, restaurantes, cafés, lojas, como também ser de serviços, como lavanderias, Correios, lotéricas, dentre outros.
- Localizado na parte da frente do terreno para incentivar o uso da área assim como se conectar com o entorno.

5.5.3 COMÉRCIO E RESIDENCIA TEMPORÁRIA

- Garantir que o térreo sejam de uso misto
- Os lotes podem ser maiores para otimização do espaço.
- Os térreos devem ser permeáveis, garantindo o fluxo de pessoas
- Devem ter áreas de permanência e lazer
- O uso misto deste setor deve ser variado, abrangendo não só o comércio, como bares, restaurantes, cafés, lojas, como também ser de serviços, como lavanderias, Correios, lotéricas, dentre outros.
- A parte superior deve ser destinada a um hotel, oferecendo a região a residência temporária, que é um ponto que carece na região e possui demanda por conta da proximidade com o Aeroporto e as áreas turísticas .
- Localizado na parte da frente do terreno para incentivar o uso da área assim como se conectar com o entorno.

5.5.4 PRAÇA, ESPORTE E LAZER

- Ser predominantemente permeáveis.
- Garantir locais de permanência confortáveis, com boa arborização e mobiliários.
- Espaço de uso comum de toda a comunidade, suprimindo a carência de áreas de lazer e esporte na região.
- Espaço para quadras e pista de skate, feiras e atividades comunitárias.
- Possui conexão com o entorno podendo ser expandido e se tornar um parque linear na região
- Serve como barreira entre a parte residencial e a parte comercial que esta mais na frente do terreno, garantindo privacidade aos moradores.

5.5.5 RUAS

- Vias compartilhadas ou exclusivas para o pedestre.
- Ruas arborizadas e com espaços de permanência.
- Calçadas amplas.
- Boa iluminação

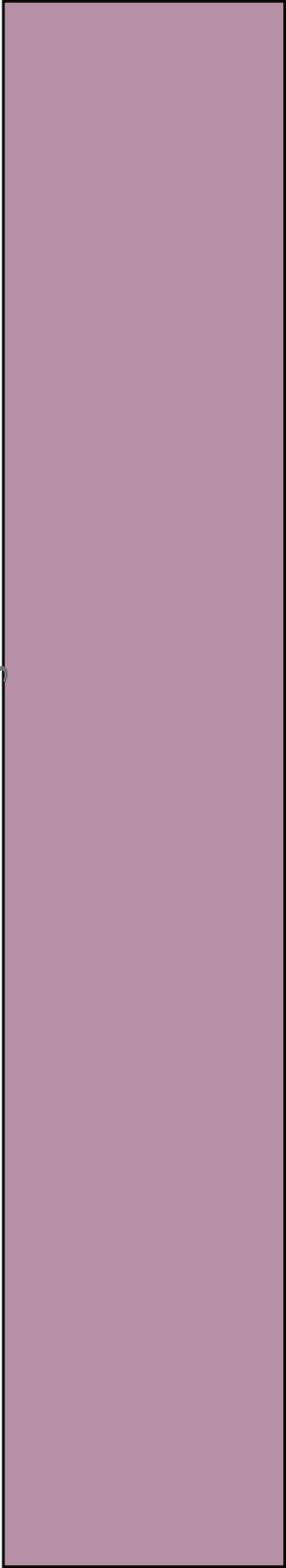
5.5.6 INFRAESTRUTURA

- Destinado a áreas de serviço para manutenção do espaço.
- Tratamento de esgoto.

6

CAPÍTULO

CONSIDERAÇÕES FINAIS



CONSIDERAÇÕES FINAIS

Inicialmente, este trabalho projetaria um loteamento em um determinado terreno escolhido na Rodovia Aparício Ramos Cordeiro, porém, olhando para o entorno e vendo a carência de planejamento em toda a Rodovia, sentiu-se a necessidade de inicialmente pensar a mesma como um todo.

Desta forma realizou-se um estudo dos bairros que cercam o local, analisando suas carências e potencialidades, para que posteriormente, com base na síntese elaborada a partir dessas informações, fosse possível desenvolver os pensamentos e idéias para toda a Rodovia. Após explanar estes pensamentos através de um zoneamento, e dar diretrizes para cada um deles, foi possível chegar ao terreno inicial do projeto, chamado agora de recorte.

No recorte foi elaborado um zoneamento e dado as devidas diretrizes projetuais para o mesmo, onde posteriormente no TCC-II irá se elaborar o projeto completo deste espaço, loteando, projetando as vias, parques, espaços de permanência e um estudo de volumetrias como proposta de ocupação do local.

Finalizando esta etapa pode-se concluir que o planejamento para a área é fundamental, tendo em vista todas as carências dos bairros vizinhos, e as demandas do sul da ilha, que vem aumentando consideravelmente nos últimos anos.

REFERÊNCIAS

- BRANCA, Pedra. Passeio Pedra Branca. 2019. Disponível em: <<https://www.pbconsultoriaimobiliaria.com.br/passeio-pedra-branca-porque-esse-e-o-destino-preferido-em-palhoca/>>. Acesso em: 03 out. 2019.
- BRISOLLA, Barbara. Pilares da Sustentabilidade. 2018. Disponível em: <<http://greensustentavel.blogspot.com/2018/05/pilares-da-sustentabilidade.html>>. Acesso em: 02 out. 2018.
- CECCA Uma Cidade numa Ilha. CECCA Centro de Estudos Cultura e Cidadania, Editora Insular : Florianópolis, 1996.
- FLORIANÓPOLIS (Município). Lei nº 482, de 17 de janeiro de 2014. Plano Diretor. Florianópolis, SC, Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a1/plano-diretor-orianopolis-sc>>. Acesso em: 22 ago. 2019.
- FUHR, Carline; SANTO, Mariane Alves dal. A expansão urbana na Ilha de Santa Catarina e suas implicações na comunidade do Santinho. 2008. Disponível em: <http://www.geolab.faed.udesc.br/publicacoes/Artigos_Egal/Fuhr_Egal.pdf>. Acesso em: 02 nov. 2019.
- GEHL, Jan. Cidade para pessoas. 2 ed. São Paulo: Perspectiva, 2013. 263 p.
- GLUSZEVICZ, Ana Cristina; MARTINS, Solismar Fraga. CONCEITO DE CENTRALIDADE URBANA: ESTUDO NO MUNICÍPIO DE PELOTAS, RS. 2013. Disponível em: <http://www.fecilcam.br/anais/ii_seurb/documentos/o-urbano-em-suas-difentes-escalas/gluszevicz-ana-cristina.pdf>. Acesso em: 06 out. 2019.
- HOWARD, Ebenezer. Cidades-Jardins de amanhã. São Paulo: Hucitec, 1996.
- IBGE. História. 2014. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sc/florianopolis/historico>>. Acesso em: 09 out. 2019.
- ICES, Alberto Lopes (Florianópolis). Cidades Emergentes e Sustentáveis (Org.). Plano de Ação Florianópolis Sustentável. Florianópolis: Athalaia Gráca e Editora, 2015. 135 p.
- IPIUF. LISTA DAS LOCALIDADES QUE PERTENCEM A CADA DISTRITO. Florianópolis: Nd, 2018
- JACOBS, Jane. Morte e vida de grandes cidades. Martins Fontes, São Paulo; 1ª edição, 2000.

LOPES, Raquel Corbetta. A LEITURA DA PAISAGEM DO CAMPECHE A PARTIR DOS SEUS ATRIBUTOS PERCEPTIVOS E DE SUA ABORDAGEM PELO PLANO DIRETOR COMUNITÁRIO. UFSC, FLORIANÓPOLIS, v. 1, n. 1, p. 1-91, jan./2014.

MACEDO, Adilson Costa. A Carta do Novo Urbanismo norte-americano. 2007. Disponível em: <<https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.082/262>>. Acesso em: 10 out. 2019.

MINICHELLO, Anderson Andrade. A DINÂMICA DO ESPAÇO URBANO NO DISTRITO DO RIBEIRÃO DA ILHA: Estudo de caso do Bairro Carianos, Florianópolis/SC. UFSC, FLORIANÓPOLIS, v. 1, n. 1, p. 1-78, mai./2018.

NETO, E. F. S.; PALACIOS, .. M. D. G. L. D. S. VITALIDADE URBANA EM JANE JACOBS: subtítulo do artigo. urbi centros: subtítulo da revista, salvador, v. 1, n. 1, p. 1-21, out./2019.

O que é Desenvolvimento Sustentável. Dicionário Ambiental. ((o))eco, Rio de Janeiro, ago. 2014. Disponível em: <<https://www.oeco.org.br/dicionario-ambiental/28588-o-que-e-desenvolvimento-sustentavel/>>. Acesso em: 22 Set. 2019.

PAIVA, Lincoln. Uma revolução urbana chamada Jane Jacobs. 2018. Disponível em: <<http://www.esquina.net.br/2018/05/04/uma-revolucao-urbana-chamada-jane-jacobs/>>. Acesso em: 01 out. 2019.

PASSEIO PEDRA BRANCA. 2018. Disponível em: <<http://www.ja8.com.br/portifolio/passeio-pedra-branca/1>>. Acesso em: 11 out. 2019.

ROMANINI. Anicoli. Princípios do novo urbanismo no desenvolvimento de bairros sustentáveis brasileiros. USP, São Paulo, 2014. 12 p.

SABOYA, Renato. Ebenezer Howard e a Cidade-Jardim. 2008. Disponível em: <<https://urbanidades.arq.br/2008/10/13/ebenezer-howard-e-a-cidade-jardim/>>. Acesso em: 04 out. 2019.

SALVADOR, Waldir. Centralidades e o novo urbanismo. 2015. Disponível em: <<https://www.hojeemdia.com.br/opini%C3%A3o/blogs/opini%C3%A3o-1.363900/centralidades-e-o-novo-urbanismo-1.363390>>. Acesso em: 19 set. 2019.

SILVA, Augusto da. A ILHA DE SANTA CATARINA E SUA TERRA FIRME. 2008. Disponível em:

<https://teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8137/tde-20052008-140703/publico/TESE_AUGUSTO_DA_SILVA.pdf>. Acesso em: 20 out. 2019.

SPINELLI, Aline Medeiros; SILVA, Gutenbergue Viana da; FREITAS FILHO, Paulo Pedro de. A URGÊNCIA DA DIMENSÃO HUMANA: REFLEXÕES SOBRE O ESPAÇO URBANO POR JAN GEHL NO LIVRO "CIDADE PARA PESSOAS" E A RELAÇÃO COM O TURISMO. 2015. Disponível em: <<http://festivaldascataratas.com/wp-content/uploads/2015/12/1.-A-Urg%C3%Aancia-da-Dimens%C3%A3o-Humana.pdf>>. Acesso em: 10 out. 2019.

TANSCHKEIT, Paula. Cidades compactas e o difícil equilíbrio entre densidade e verticalização. 2016. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/798773/cidades-compactas-e-o-dificil-equilibrio-entre-densidade-e-verticalizacao>>. Acesso em: 15 set. 2019.

USP; LASSU. Pilares da Sustentabilidade. 2019. Disponível em: <http://www.lassu.usp.br/sustentabilidade/pilares-da-sustentabilidade/?doing_wp_cron=1573093174.3460400104522705078125>. Acesso em: 02 out. 2019.