

# REQUALIFICAÇÃO URBANA DA ORLA DE GAROPABA



GAROPABA  
SANTA CATARINA

RODRIGO CARDOSO DA ROSA

## **REQUALIFICAÇÃO DA ORLA DE GAROPABA**

REQUALIFICAÇÃO URBANA DA ORLA DE GAROPABA, GAROPABA/SC.

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

Orientador: Vivian Mendes da Silva Martins, Msc.

Tubarão/SC, 2021.

## **DADOS CADASTRAIS**

### **ACADÊMICO:**

Rodrigo Cardoso da Rosa

### **ENDEREÇO:**

Rua Pedro Miguel Linhares, nº 344,  
Areias de Palocinha, Garopaba/SC  
CEP:88495-000

### **CONTATO:**

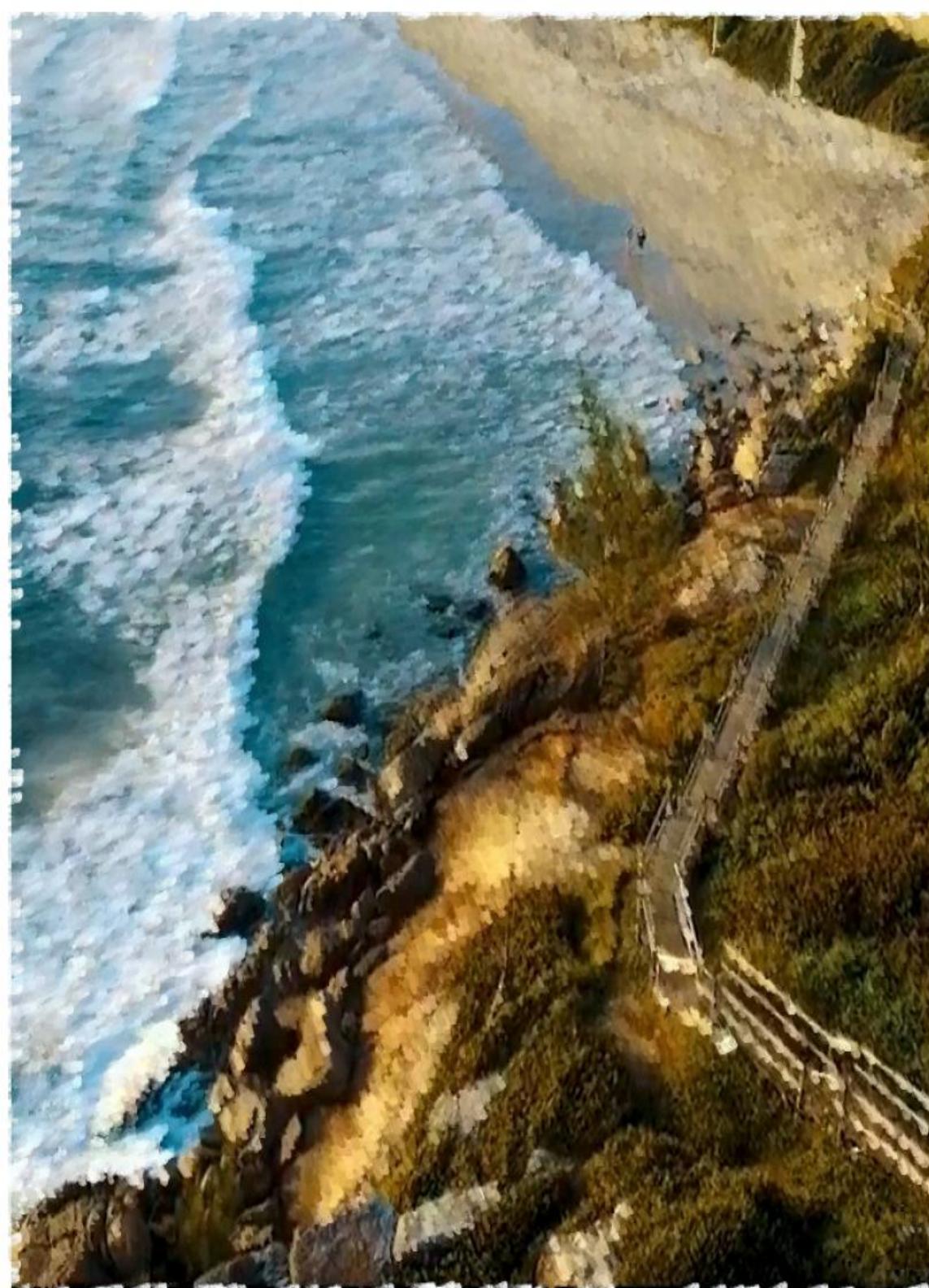
(48)99904-7974  
arqui3dpro@gmail.com

### **ORIENTADOR**

Prof. Arq. Vivian Mendes da Silva Martins, Msc.

**Telefone:** (48) 9 9906-7685

**E-mail:** vivian.mendes@animaeducação.com.br



TÍTULO DO TRABALHO:

REQUALIFICAÇÃO URBANA DA PRAIA DE GAROPABA, GAROPABA/SC

Tubarão/SC, junho de 2021.



UNIVERSIDADE DO SUL DE SANTACATARINA  
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO

**TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO I**

Este trabalho final de graduação, elaborado pelo acadêmico Rodrigo Cardoso da Rosa, aprovado pela banca avaliadora que segue:

---

Vivian Mendes da Silva Martins, Msc.Orientadora

---

Avaliador1

---

Avaliador2

Tubarão/SC, julho2021.



*O arquiteto do futuro será baseado na imitação da natureza, porque é a maneira mais racional, duradoura e econômica de todos os métodos.*

*(Antoni Gaudí)*

## RESUMO

Este trabalho apresenta projeto de Requalificação Urbana da Orla da Praia na cidade de Garopaba, SC. A escolha deste tema se deu a partir da observação empírica sobre afalta de infraestrutura, acessibilidade e espaços públicos convidativos qualificados para o turismo social. A problemática centra-se em analisar a degradação, infraestrutura, acessibilidade que impede moradores e visitantes de usufruir desse espaço privilegiado de patrimônio natural. O objetivo central deste trabalho é requalificar espaços públicos e pontos turísticos acessíveis e qualificados. As diretrizes projetuais à requalificação urbana da Orla da Praia propõem respeitar à perspectiva histórico-cultural açoriana revelada nas edificações da Praia Central da cidade de Garobaba e cenário natural. A metodologia empregada é de estudo de caso e abordagem qualitativa. Os instrumentos técnicos utilizados são de base bibliográfica, análise documental, observação de campo, coleta de dados e registros. A finalidade é apresentar um projeto de Requalificação Urbana para o espaço da Orla da Praia de Garopaba.

**Palavras-chave:** Requalificação, Acessibilidade, Turismo, Paisagem Natural.

## ABSTRACT

This work is a proposal for Urban Rehabilitation of the Garopaba Beach Border, for the city of Garopaba, SC. This work presents the project of Urban Improvement of Orla da Praia in the city of Garopaba, SC. The choice of this theme was based on the empirical observation about the lack of infrastructure, accessibility and qualified public spaces suitable for social tourism. The problem focuses on analyzing the degradation, infrastructure, accessibility that prevents residents and visitors from enjoying this privileged space of natural heritage. The main objective of this work is to requalify accessible and qualified public spaces and tourist spots. The design guidelines for the urban requalification of Orla da Praia propose to respect the Azorean historical-cultural perspective revealed in the buildings of Praia Central in the city of Garobaba and natural scenery. The methodology used is a case study and a qualitative approach. The technical instruments used are based on bibliography, document analysis, field observation, data collection and records. The purpose is to present an Urban Requalification project for the space on the edge of Garopaba Beach.

**Keywords:** Requalification, Accessibility, Tourism, Natural Landscape

## AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus pela iluminação do meu caminho e permitir que cada dia seja uma vitória.

Agradeço ao meu pai Sidney Azeredo da Rosa fonte inspiradora, pois é um ser iluminado e presente na nossa família.

Agradeço a minha mãe Eliana Regina Cardoso da Rosa por ser uma mulher especial. Mãe de três filhos, que dedica sua vida aos estudos e a educação e nos proporcina superar as barreiras da vida.

Agradeço a minha madrinha e meu padrinho por me iluminar com amor, carinho e afeto contribuindo de muitas formas para minha jornada na vida.

Agradeço aos amigos e colegas de faculdade que, de certo modo, represento neste trabalho pelas diversas contribuições. A trajetória da faculdade me constituiu como sujeito, ou seja, eu sou parte de cada um/uma e levo uma parte em mim dessa experiência humana.

Agradeço aos profissionais que me agregaram conhecimento e sabedoria, especialmente, a minha orientadora, professora Vivian Mendes da Silva Martins que, pacientemente,

Contribuiu com a minha formação. Uma profissional excepcional que será uma mãe maravilhosa.

Meu respeito profundo ao coordenador do curso, Rodrigo Althoff Medeiros, meu xará que muito me auxiliou e se fez presente na minha vida acadêmica, apoiando e incentivando nas diversas situações. Esse fato aumentou minhas expectativas e motivações, quando você acreditou em mim e nos meus sonhos, meu projeto de vida se ampliou e junto a eles, meus conhecimentos de mundo.

Agradeço minha esposa Michele Janaina Aguiar de Almeida, por acreditar no meu potencial e estar ao meu lado nesta jornada. Muitas foram às dificuldades e você nunca desistiu, meu respeito e admiração.

Um ciclo se fecha e um novo começo se aproxima. Aguardemos o que a vida nos reserva, contudo acredito nas aprendizagens construídas, individualmente e no coletivo, como processos de conhecimentos acadêmicos, uma oportunidade para revelar novos horizontes e construir novas possibilidades de cuidar e melhorar a vida humana e suas edificações.

**Minha gratidão!**

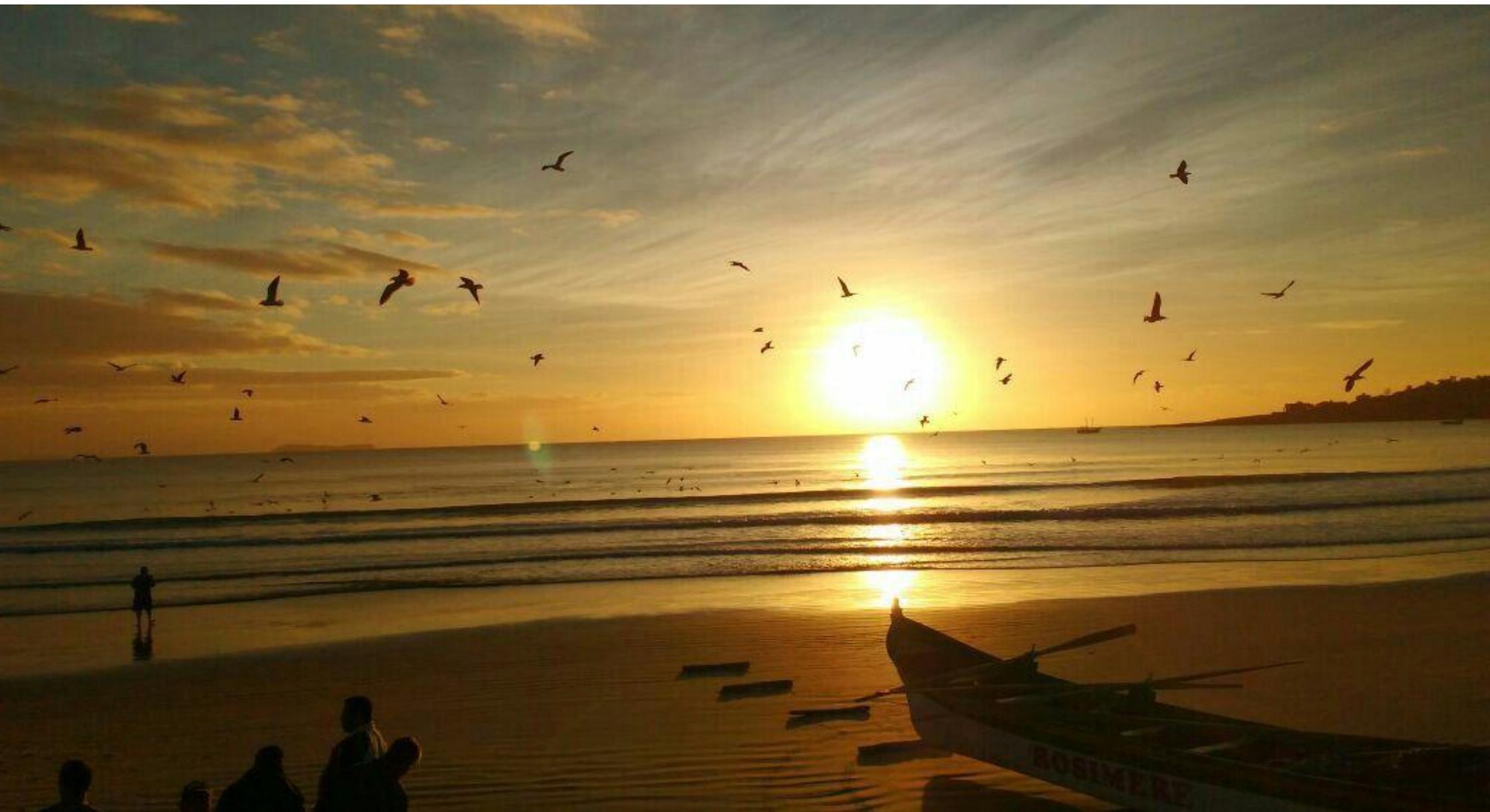
# SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO.....</b>	<b>11</b>	<b>2.5 ESPAÇOS PÚBLICOS.....</b>	<b>25</b>
1.1 TEMÁTICA.....	12	<b>3 REFERENCIAIS.....</b>	<b>26</b>
1.2 PROBLEMÁTICA/JUSTIFICATIVA.....	13	3.1 CONCURSO REQUALIFICAÇÃO URBANA DO	
1.3 OBJETIVO GERAL.....	14	CENTRO HISTÓRICO DE SÃO JOSÉ, SC.....	27
1.4 OBJETIVO ESPECÍFICO.....	14	3.1.1 FICHA TÉCNICA.....	27
1.5 METODOLOGIA.....	15	3.1.2 QUESTÕES RELEVANTE PARA O TEMA.....	27
<b>2 REFERENCIAL TEÓRICO.....</b>	<b>16</b>	3.1.3 APRESENTAÇÃO DO PROJETO.....	27
2.1 REQUALIFICAÇÃO URBANA.....	17	3.1.4 CONTEXTO DE INSERÇÃO E CAMADAS.....	28
2.2 UMA CIDADE CHEIA DE VIDA.....	19	3.1.5 ACESSO E CIRCULAÇÃO.....	30
2.3 MELHORES ESPAÇOS URBANOS MASI VIDA NA		3.1.6 ELEMENTOS NATURAIS E MATERIALIDADE.....	31
CIDADE.....	21	3.1.7 PARQUE URBANO BECO DO CARIOCA.....	33
2.4 FUNCIONAMENTO DAS CIDADES: DIVERSIDADE...22		3.1.8 CONSIDERAÇÕES E JUSTIFICATIVA.....	35
2.4.1 USOS PRINCIPAIS COMBINADOS.....	23	3.2 PASSEIO MARÍTIMO DE BENIDORM.....	37
2.4.2 QUADRAS CURTAS.....	23	3.2.1 FICHA TÉCNICA.....	37
2.4.3 PREDIOS ANTIGOS.....	23	3.2.2 QUESTÕES RELEVANTE PARA O TEMA.....	37
2.4.4 GRANDE CONCENTRAÇÃO.....	23	3.2.3 APRESENTAÇÃO DO PROJETO.....	37
2.4.5 CIDADES SEGURAS.....	24	3.2.4 CONTEXTO DE INSERÇÃO E CAMADAS.....	39
2.5 ESPAÇOS PÚBLICOS.....	25	3.2.5 ACESSO E CIRCULAÇÃO.....	40
2.4.5 CIDADES SEGURAS.....	24		

## SUMÁRIO

3.2.6 ELEMENTOS NATURAIS E MATERIALIDADE.....	42
3.2.7 CONSIDERAÇÕES E JUSTIFICATIVA.....	44
<b>4 ANÁLISE DA ÁREA.....</b>	<b>45</b>
4.1 LOCALIZAÇÃO E ASPECTOS GEOGRÁFICOS.....	46
4.2 CARACTERÍSTICAS GERAIS.....	46
4.3 SOBRE A ÁTREA.....	46
4.4 BREVE HISTÓRICO.....	47
4.5 LINHA DO TEMPO.....	49
4.6 MORFOLOGIA URBANA E MOBILIDADE.....	50
4.7 USO DOS SOLOS.....	52
4.8 GABARITOS.....	53
4.9 CHEIO E VAZIOS.....	54
4.10 PÚBLICO X PRIVADO.....	55
4.11 EQUIPAMENTOS PÚBLICOS.....	56
4.12 ASPECTOS BIOCLIMÁTICOS.....	57
4.13 TOPOGRAFIA E AMBIENTAL.....	58
4.14 APA DA BALEIA FRANCA.....	59
4.14 LEGISLAÇÃO.....	59
<b>5 PARTIDO.....</b>	<b>60</b>
5.1 CONCEITO.....	61
5.2 PARTIDO.....	61
5.3 ESTRATÉGIAS PROJETUAIS.....	61
5.4 SETORES.....	61
5.5 SETOR 1 .....	62
5.6 SETOR 2 .....	63
5.7 SETOR 3 .....	64
5.8 SETOR 4 .....	65
<b>6 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>66</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>67</b>

# 1 INTRODUÇÃO



## 1.1 TEMÁTICA

Pensar sobre o direito humano e sua relação com o ambiente é um compromisso com a sustentabilidade do planeta. Um princípio da arquitetura do mundo. Todo ser humano tem direito a um meio ambiente ecologicamente equilibrado. Assegurando a qualidade ambiental e conseqüentemente, garantindo o direito social à qualidade de vida (BASTOS, 2007, p.06).

Desse modo destacamos o bem-estar daqueles que recebem o seu lugar de morada e o seu viver em um ambiente natural cuidado e preservado à manutenção da própria vida.

A requalificação urbana na cidade de Garopaba, em Santa Catarina, mais precisamente na praia central de Garopaba é o foco deste trabalho. A referida praia é cercada por formações rochosas do Morro da Ponta do Biguá onde nos pés deste morro fica o bairro Morrinhos e Morro da Silveira. Encontramos nesse espaço uma grande faixa de areia e heranças históricas da cidade.

Na orla nasce à vila dos pescadores que possui até hoje, pesca artesanal mantida por gerações. Erguida, aos pés do morro central da praia de Garopaba, a imponente Paróquia de São Joaquim

que preserva a história do povoado. O Centro Histórico contém um pequeno acervo com as materialidades histórico-cultural, e precisa ser preservado.

A população garopabense é constituída de 23.579 habitantes, conforme estimativa do IBGE (2020) e possui como principal renda, o comércio local e pequenas fábricas voltadas a atividades exportivas ligadas a natureza, como o surfe.

O projeto de Requalificação Urbana da Orla da Praia, em Garopaba, busca apresentar melhorias urbanas e estruturais para o crescimento qualitativo e valorização da natureza como princípio e condição da preservação natural. Igualmente, o valor histórico de Garopaba é atrativo para o desenvolvimento turístico da região.

A cultura açoriana é rica e viva no cotidiano dos moradores e, do mesmo modo, compreende-se que não é valorizada e preservada pelo município. Assim a requalificação urbana é um instrumento para a melhoria das condições de vida das populações.



## 1.2 PROBLEMÁTICA/JUSTIFICATIVA

Garopaba é um município do litoral sul do estado de Santa Catarina. O município é banhado por nove praias e tem seu nome de origem indígena que significa "enseada de barcos" ou "lugar de barcos".

A praia central conhecida como “Garopabinha” deu origem ao povoado. A principal atividade econômica é a pesca que fundamentou a origem do povoado. A proteção estratégica está estruturada entre os morros que a cercam e deu origem a atividade precursora do município. Garantia de abrigo e proteção aos moradores e pesca farta.

Apesar da grande importância da praia da Garopaba para município e seu desenvolvimento, percebemos a falta de planejamento.

Ao caminhar na orla observamos que os pontos turísticos são desconectados, pois os espaços urbanizados tomam conta da paisagem costeira e a forma com que avançam os espaços de preservação da linha costeira, interrompem a paisagem e os

acessos contínuos da praia, com uma simples caminhada podemos ver a desconectividade dos espaços e falta de estruturas urbanas como calçadas sem acessibilidade ou mesmo bancos para sentarmos ao logo da praia.

A falta de equipamentos urbanos na praia central, mostram abandono da gestão municipal em valorização dos pontos turísticos e da valorização do turismo e da paisagem natural de Garopaba, gestão que deveria presar pela preservação e manutenção dos espaços públicos e da paisagem natural do município.

O valor histórico significativo está centrado na vila dos pescadores e no centro histórico de Garopaba, que compõem a praia central e o morro do Vigia que mantém práticas da pesca artesanal desde o início do seu povoamento original.

O resgate da cultura local, como valorização da paisagem natural e as atividades que se conectam torna-se a área de um grande potencial histórico de interesse público privado do município.

A requalificação surge como uma alternativa para resgatar a história e valorizar as belezas naturais incentivando o turismo e sendo acessível ao público em geral.

A valorização e o interesse da população sobre as belezas naturais e o turismo e sobre a importância do local para o município passa pela ideia do resgate de pertencimento ao local e incentivo da cultura ancestral dos moradores e dos povos que aqui viveram.

A requalificação tem como proposta revitalizar espaços ociosos e garantir a conexão entre eles e seu valor histórico e paisagístico da região, criando espaços de lazer e contemplação da natureza que valoriza a história do município e que agrega qualidade de vida para a população local e ao turismo, como consequência da valorização dos espaços naturais e ociosos do centro do município, assim, agregando valores econômicos as atividades da pesca e do turismo da região.

## 1.3 OBJETIVO GERAL

Desenvolver uma proposta de requalificação urbana para a área da orla da Garopaba/SC e paisagens natural que a cercam conectando as belezas naturais e acessibilidade ao seu patrimônio histórico cultural da cidade.

## 1. 4 OBJETIVO ESPECIFICOS

Através dos referenciais teóricos, analisar e compreender o desenvolvimento da cidade e temas pertinentes ao projeto, que irão ajudar a entender como qualificar o espaço urbano, a ligação da praia e preservação da história local.

Analisar referenciais projetuais com temas similares e estratégias que possam auxiliar na elaboração de uma proposta adequada e funcional para a área.

Realizar um estudo de caso para vivenciar e entender melhor o funcionamento e organização de um espaço com características similares a proposta do trabalho.

Realizar a análise e diagnóstico da área para entender as deficiências e potencialidades existentes no local que podem ser pontos iniciais para a elaboração da proposta.

Desenvolver um programa de necessidades diretrizes projetuais para área, buscando promover espaços adequados de convívio, lazer, contemplação e atividades históricas da região..

Elaborar o partido arquitetônico da área que será a base para o anteprojeto desenvolvido na disciplina de TCC II.

## 1.5 METODOLOGIA

Para o desenvolvimento desse trabalho serão utilizadas as seguintes metodologias:

Referencial teórico: pesquisa bibliográfica em livros, artigos, trabalhos acadêmicos e internet, para aprimorar a compreensão sobre toda a temática do projeto e garantir o embasamento teórico necessário para desenvolvimento da proposta. Serão abordados temas como: requalificação urbana, espaços públicos, cultura, e origens das cidades de cultura açorianas a desenvolvidas na pesca.

Referenciais projetuais: análise de projetos com temas semelhantes para entender o funcionamento de propostas de requalificação urbana e espaços públicos com potencial, para auxiliar na criação de soluções adequadas, funcionais e atrativas. Essa análise é feita por meio de pesquisas na internet, de modo a estudar e compreender detalhes dos projetos escolhidos.

Estudo de caso: (confirmar possibilidade diante do momento) realização de uma visita em campo a um local que disponha de um programa de necessidades semelhante, para análise física e melhor visualização de como funciona na prática um espaço público com planejamento.

Diagnóstico da área: corresponde a análise da área e seu entorno através da pesquisa em documentos e arquivos digitais sobre a história da cidade e evolução urbana, análise in loco de condicionantes físicos e climáticos, levantamento fotográfico e realização análise por observação da funcionalidade dos espaços e relação com os usuários, buscando compreender todas as necessidades e condicionantes do local.

Partido: através de todas as análises e estudos sobre o tema, elaborar programa de necessidades, diretrizes projetuais, conceito e lançar as principais idéias através de plantas e desenhos esquemáticos para o entendimento da proposta.

Anteprojeto: consiste na elaboração e representação da proposta final com todo material gráfico necessário para entendimento do projeto, sendo desenvolvido no TCC II.

## 2 REFERENCIAL TEÓRICO



## 2.1 REQUALIFICAÇÃO URBANA

Segundo Ghel (2016), arquitetura é a interação entre a vida e a forma, mas só quando essa relação é bem sucedida. Desse modo, temos uma boa arquitetura. Partindo desta premissa, voltamos nossa atenção às pessoas e seu habitat.

Os seres humanos estão conectados a todos os aspectos da vida social. A realidade da sociedade desordenada está ligada a função de servir as pessoas. Um paradoxo existencial. Para ultrapassar este paradoxo, precisamos definir para onde queremos ir. Portanto, planejar as cidades para as pessoas e para a preservação da vida é a única esperança e um grande desafio. Por isso:

As cidades monótonas, inertes, contêm, na verdade, as sementes de sua própria destruição e um pouco mais. Mas as cidades vivas, diversificadas e intensas contêm as sementes de sua própria regeneração, com energia de sobra para os problemas e as necessidades de fora delas. (JANE JACOBS, 2000, pg. 296).

A requalificação urbana vem lutando contra o crescimento vertical dos centros urbanos e a concentração de

automóveis trafegando nas vias, tem sido preocupação e prioridade do planejamento urbano do século XXI. Os automóveis são referências do urbanismo moderno e do desenho das cidades, enquanto escala humana e deixada de lado segundo Ghel (2016).

Quando falamos nas políticas públicas não que priorizam os espaços coletivos de qualidade e acessibilidade, o primeiro problema é que precisamos nos deslocar nos centros urbanos como mobilidade incentivo do transporte público e acessibilidade, assim o surgimento de vias compartilhadas possibilitam educação dos motoristas integração dos pedestres, para diminuir o tráfego de automóveis e aumentar o tráfego de pessoas.

A requalificação urbana visa a melhoria da qualidade de ambiente e de vida nas cidades, e envolve a articulação e integração de diversos componentes como, por exemplo, a habitação, a cultura, a coesão social e a mobilidade. (SILVA, 2011, pg. 6)

A cidade e seu contexto total segundo Aldo Rossi (2010) é um organismo vivo que se compõe de arquitetura em dois elementos indispensáveis um do outro como sua versatilidade urbana ou da paisagem que a cerca e limitando sua expansão.



Diante do exposto percebe-se que arquitetura contemporânea vem ganhando espaços através do diálogo e do estudo do espaço urbano como algo com vida própria tendo em vista a valorização do pedestres ou mesmo espaços urbanos de qualidade para socialização tornando agentes urbanísticos imprescindíveis.

Diante do exposto percebe-se que arquitetura contemporânea vem ganhando espaços através do diálogo e do estudo do espaço urbano como algo com vida própria tendo em vista a valorização do pedestres ou mesmo espaços urbanos de qualidade para socialização tornando agentes urbanísticos imprescindíveis.

Os centros urbanos cada vez mais formados por espaços individuais e privados despojam os encontros sociais culturais e históricos da cidade, tão importantes para a socialização e manutenção dos vínculos humanizados, principalmente, nas pequenas cidades.

Segundo Mendes, Santos e Santiago (2010, p.2) preservar a memória é deixar viva a característica cultural de determinado povo conseguindo o entendimento da derivação das

identidades atuais. Com isso, concretiza-se a importância da sociedade preservar sua história sem perder o vínculo com crescimento urbano.

Para Gehl (2017), as consequências desses acontecimentos de expansão urbana e dos fatores de distanciamento espacial estão situadas para além dos prédios e as vias da cidade que quando reduzidas melhoram drasticamente as possibilidades de utilizar a caminhada como forma de locomoção e relação entre a cidade e as pessoas e seu valores.

Ainda segundo o autor, as ações indicadas da expansão deixam ameaças às funções culturais e sociais da cidade. Independentemente da localização ou da economia da cidade, espaços limitados, bloqueios, barulhos, poluição visual e ambiental e risco de acidentes são fatores comuns aos moradores que ali utilizam os espaços públicos reduzidos.

No século XXI muitos dos problemas urbanos ocorrerem por falta de continuidade nos espaços urbanos da cidade. O vazio de regiões sem atividade ou sem moradia pode se somar ao vazio dos terrenos baldios. Uma boa forma de realizar acupuntura nesses locais seria revitalizar uma região, gerando a função urbana

que esteja faltando assim unindo funções importantes dando continuidade a vida como processo fundamental. (LENER, 2011).

Só é possível ter uma boa atividade econômica se houver uma quantidade e qualidade suficiente de pessoas, sendo assim, é essencial incentivar a moradia e qualificar os espaços humanizados para a convivência humana e da natureza (LENER, 2005).

Para tanto, não se deve deixar um terreno abandonado sem algum tipo de uso, preferencialmente, o uso deve ser feito por alguma atividade que incentive o movimento do local. Lener (2005) tem uma bordagem alternativa de usos diversificados ou instalações provisórias.

Os imóveis que estão sem uso podem ser pensados como espaços alternativos para a ampliação de atividades livres e poderosas, de transformação social e urbana que estabelece pequenas alterações garantindo vida e impulsionado a revitalização de determinadas regiões. GEHL (2017),

OA mistura de funções é tão importante quanto à manutenção e continuação dos usos. Gerar pontos de encontro a partir das funções urbanas das cidades é uma boa acupuntura

urbana, para ajudar a trazer gente para rua. Um exemplo citado por Lener (2005), é que um terminal de transporte não precisa se assemelhar a uma estação rodoviária, ele também pode se tornar um bom ponto de encontro.

Conforme descreve Silva (2011), a requalificação urbana visa à melhoria da qualidade do ambiente e da qualidade de vida nas cidades. Isso exige um programa completo e extenso nas condições funcionais, ambientais, mobilidade, acessibilidade, além de se ter cautela quando a requalificação se trata de lugares históricos.

A requalificação urbana tem caráter mobilizador, acelerador e estratégico, e está, principalmente, voltada para o estabelecimento de novos padrões de organização e utilização dos territórios, assim, promovem uma qualidade socioambiental aos setores urbanos e um desempenho econômico (MOURA 2006).

### 2.2 UMA CIDADE CHEIA DE VIDA

Para que as pessoas se sintam confortáveis para caminhar, pedalar ou mesmo permanecer nos espaços públicos da cidade, devemos tornar estes espaços cheios de vida.



As calçadas, por exemplo, são meios de transportes socializadores e compartilhados como bicicleta e ônibus. Essas vias tornam a cidade um organismo mais participativo e convidativo. As oportunidades sociais e culturais, assim como as atrações associadas com uma cidade cheia de vida, aumentam a atividade e o sentimento de segurança. Esses fatores são fundamentais e reforçam a importância da vida no espaço público (GHEL, 2017).

A cidade é uma integração de funções, quanto mais você integra as funções urbanas e mistura seus usos, como classes sociais diferentes, idades diversas e, portanto, mais humana a cidade ficará (LENER, 2005).

O planejamento urbano em cada detalhe é o reflexo da preocupação com a dimensão humana. Ele deve representar a função de melhorar a qualidade da vida urbana. Outro ponto está ligado ao custo benefício. Os custos de implementação dos recursos da área de saúde e infraestrutura estão relacionados ao custo da dimensão humana e acabam sendo diminuídos. O investimento gera ganhos na qualidade de vida e na satisfação dos envolvidos. (GHEL, 2017).

Conforme Gehl (2017), em 1989, um terremoto em São Francisco danificou, uma das vias arteriais que levavam ao centro, que

teve que ser fechada. Para responder a questão acima, antes mesmo de qualquer plano para reconstrução no local, foi constatado que os moradores conseguiram se adaptar sem uma via expressa.

A inexistência da via mostrou que a cidade para as pessoas não necessitava de mais ruas para carros e sim de espaços para as pessoas. No lugar de trânsito surgiu um boulevard<sup>1</sup> com bondes, árvores e amplas calçadas. São Francisco, continuou a transformar utopias em ruas tranquilas e bairro de convivência.

Existem exemplos similares em Portland, Oregon, Milwaukee, Wisconsin e, Seul, na Coreia do Sul, onde o sistema de largas avenidas reduziu a capacidade e a quantidade de tráfego (GHEL, 2017).

Em Brighton, Inglaterra, após a transformação da New Road, em rua com prioridade para pedestres, o movimento deles aumentou 62%, enquanto o número de atividades com permanência aumentou 600%.

---

<sup>1</sup>Boulevard. A origem dos “boulevards” encontra-se nas cidades da Idade Média. Na verdade, “boulevard” vem de “bolwerk”, uma noção holandesa que pode ser traduzida como “defesa” ou “baluarte”. Avenidas alargadas e arborizadas com espaços de circulação para as pessoas.

### 2.3 MELHORES ESPAÇOS URBANOS, MAIS VIDA NAS CIDADES.

Para Gehl (2017), a diversidade de atividades no espaço urbano é dividida em dois setores, as atividades que acontecem sob qualquer condição, ou seja, as necessárias: ir trabalhar ou ir a escola; esperar o ônibus; ir ao mercado. Outras são as atividades opcionais, na maioria dos casos são recreativas, caminhar em calçada; ficar em pé e dar uma boa olhada na cidade; sentar-se para apreciar a vista ou o tempo bom, olhar as crianças e sentar para conversar.

O impacto transformador da requalificação pode ser visto no estudo realizado por Jan Gehl em Melbourne, capital do estado de Vitória, localizado no sudeste da Austrália, na Baía de Port Phillip.

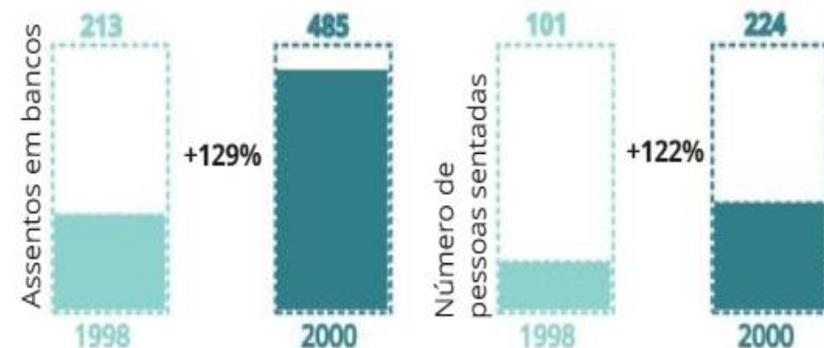
O estudo mostra, que a requalificação dos espaços quando pensado ou voltado para o pedestre da cidade, no nível urbano, gera mais vitalidade no espaço urbano a partir dos novos padrões de uso. Um padrão que pode ser visto em toda a escala da análise feita.

Conforme os autores Hertzberger, Aldo Rossi e Giulio C. Argan, o projeto deve ser ajustado para oferecer o máximo de incentivos a fim de buscarmos a qualidade urbana no local onde está inserido, se apropriando da geografia humana para concepção dos espaços.

Em primeiro lugar está ligação entre o uso do espaço público feito pelas pessoas, em segundo, a qualidade desse espaço e em terceiro, o grau de preocupação com a escala humana Para Gehl (2017).

Figura 01: Dados da Pesquisa de Ghell.

Mudanças simples, como melhorias nos bancos no porto de Aker Brygge, dobrou o número de pessoas sentadas nessa área.



Fonte:(GEHL, Ano 2017).

Assim, como as cidades podem convidar as pessoas para uma vida urbana, é possível ver através dos exemplos, como a renovação de um único espaço, ou mesmo a mudança no mobiliário urbano podem atrair os moradores e desenvolver um padrão de uso totalmente novo (LENER, 2011).

Por isso, conforme mostra no gráfico da figura 02, as mudanças simples, como, por exemplo, as melhorias nos bancos no Porto de Aker Brygge, trouxe uma nova perspectiva, pois dobrou o número de pessoas sentadas nesta área.

O planejamento físico influencia diretamente no padrão do comportamento das pessoas no uso de áreas urbanas transformadas, geografia humana e espaço

Ao oferecer um melhor espaço urbano, para que as pessoas utilizam com mais frequência e aumentam o seu acesso. Destaca-se que é uma dinâmica independente da modalidade, ou seja, espaços públicos de grandes cidades, espaços urbanos isolados ou até mesmo um único banco de praça contribuem para permanência ou mesmo estímulo para uso e apropriação do espaço público e os benefícios socializadores da requalificação urbana (LENER, 2011).

### 2.4 FUNCIONAMENTO DAS CIDADES: DIVERSIDADE

Segundo Ghel, (2017), partimos da seguinte questão: como as cidades podem sustentar uma mistura tão grande de usos que se estenda por todo o seu território, de modo a preservar a própria civilização? Tentaremos organizar algumas respostas.

As cidades são geradoras naturais de diversidade e, além disso, são organismos produtores de novos empreendimentos e ideais de toda a espécie. Elas são o centro econômico natural da imensa diversidade de empresas. Quanto maior a cidade, maior a variedade de seus produtos e de pequenos fabricantes (JACOBS,2000).

Desse modo, intui-se que são quatro condições imprescindíveis para gerar uma diversidade viva nas ruas e distritos, que de acordo com o livro Cidade para Pessoas, escrito por Jan Ghel, (2017) é descrito da seguinte forma:

1. Integração de tráfego com base no tráfego rápido. Um sistema de tráfego direto com baixa segurança. As ruas são virtualmente inutilizáveis para qualquer coisa, exceto o tráfego de veículos.

2. Sistema de separação de tráfego, introduzindo em Radburn, em 1928. Um sistema complicado e dispendioso de muitas ruas e vias paralelas e muitos túneis de pedestres, também onerosos. Os levantamentos mostra que, embora na teoria o sistema pareça melhorar a segurança no tráfego, na prática ele funciona mal, porque os pedestres procuram o trajeto mais curto em vez de procurar o mais seguro.
3. Integração de tráfego com base em tráfego lento, introduzido em 1969. Um sistema simples, direto e seguro, que mantém a rua como o mais importante espaço público. Quando os carros precisam dirigir-se a um edifício, a integração do tráfego com prioridade para o pedestre é, com certeza, o melhor sistema.
4. A cidade de pedestres, com a transição do tráfego rápido para o lento, que ocorre nos limites da cidade ou da área residencial. Um sistema simples e direto com um nível de segurança bem mais alto e seguro do que qualquer outra sistema de tráfego (GHIL, 2017, pg.63).

### 2.4.1 USOS PRINCIPAIS COMBINADOS

O distrito e seus bairros ou vizinhanças devem atender a mais de uma função principal. De preferência mais de duas. Isso deve garantir a presença de pessoas nas ruas em horários diferentes e que esteja nos lugares por motivos diferentes e, ao mesmo tempo, utilizam a infraestrutura existente.

### 2.4.2 QUADRAS CURTAS

As pessoas que moram em quadras longas precisam andar grandes distâncias para chegar a lugares que poderiam estar mais próximos, caso as quadras fossem curtas. Essa condição torna as ruas e esquinas numerosas. A finalidade é oportunizar vias largas para a circulação das pessoas e oportunizar contato com a vizinhança.

### 2.4.3 PREDIOS ANTIGOS

O distrito deve ter uma boa variação de edifícios com idades diferentes. Incluir boa porcentagem de prédios antigos e esta mistura deve ser bem compacta, o que estimula o contato entre as pessoas e faz crescer pequenos empreendimentos urbanos.

### 2.4.4 GRANDE CONCENTRAÇÃO

A densidade de pessoas deve ser suficiente. Tanto a densidade fixa, de moradores, quanto à densidade flutuante, ou seja, trabalhadores, visitantes, fregueses, transeuntes etc.

A articulação destas condições é essencial ao pensamento da autora Jacobs(2000). Juntas, elas criam combinações

de usoseconomicamente eficazes. É importante deixar claro que estas quatro condições estão relacionadas com a diversidade e vitalidade, não somente com a vocaloização do distrito.

### 2.4.5 CIDADES SEGURAS

Para Jacobs (2000), um requisito da vigilancia é ter um número considerável de estabelecimentos e outros locais públicos ao longo das calçadas do bairro. Para aumentar a segurança deve haver motivos para usar a calçada, comercio variado ao longo do percurso para levar as pessoas a circularem por todo o local. Pois, os próprios lojistas incentivam a tranquilidade e a ordem, para garantir a volta dos clientes. Ter pessoas que estão trabalhando ou usufruindo dos restaurantes constituem em si um atrativo.

Manter a segurança urbana é uma função fundamental das ruas da cidade e suas calçadas. Uma rua com infraestrutura adequada tem três características principais:

- 1- Primeira, deve ser nítida a separação entre o espaço público e o espaço privado. O espaço público e o privado não podem misturar-se, como normalmente ocorre em subúrbios ou em conjuntos habitacionais.
- 2- Segunda, devem existir olhos para a rua, os olhos

daqueles que podemos chamar de proprietários naturais da rua. Os edifícios de uma rua preparada para receber estranhos e garantir a segurança tanto deles quanto dos moradores devem estar voltados para a rua. Eles não podem estar com os fundos ou um lado morto para a rua e deixá-la cega.

3- Terceira, a calçada deve ter usuários transitando ininterruptamente, tanto para aumentar na rua o número de olhos atentos quanto para induzir um número suficiente de pessoas de dentro dos edifícios da rua a observar as calçadas. Ninguém gosta de ficar na soleira de uma casa ou na janela olhando uma rua vazia. Quase ninguém faz isso. Há muita gente que gosta de entreter-se, de quando em quando, olhando o movimento da rua (JACOBS, 2014, pg.34).

É preciso partir dessas dimensões humanas para escolher entre tipos de ruas e soluções de tráfego. As pessoas devem se deslocar pelas cidades de forma confortável e segura, independentemente, se estão a pé ou de bicicleta. As crianças, jovens, idosos e pessoas com necessidades especiais, devem ter atenção especial quando o assunto for tráfego ou acessibilidade urbana. (GHEL, 2017).

Segundo MARICATO (2011), é obvio que os automoveis estão no centro da mobilidade urbana atual do nosso país, e não só ele, mas toda uma indústria de produção e distribuição de infra estrutura urbana pesada, grandes obras para carros.



Um argumento importante nas discussões sobre a reorganização do tráfego e seus princípios para as ruas é que há mais vida dos bairros onde as pessoas se deslocam lentamente. O objetivo de criar cidades onde mais pessoas sejam convidadas a caminhar e pedalar trará mais vida para as ruas e uma experiência mais rica porque o tráfego rápido será transformado em tráfego lento. (GEHL, 2017, pg. 71)

Para Ghel (2017), a filosofia por trás do “Espaço Compartilhado” expressa a ideia de que um espaço livre de regulações encoraja um comportamento responsável de cada usuário, sejam eles caminhões, carros, motos, bicicletas e pedestres de todas as idades. A circulação tranquila com bom contato visual é um modo eficaz de segurança e qualidade urbana do lugar.

### 2.5 ESPAÇOS PÚBLICOS

Segundo Ascher (1995), o termo de espaço público aparece pela primeira vez num documento administrativo em 1977, agrupa a mesma categoria. Portanto, os espaços verdes, as ruas peatonais, as praças, a valorização da paisagem urbana, o mobiliário são parte integrantes dos espaços públicos.

Diante disso, são espaços que, dentro do território urbano tradicional, tem uso comum e posse coletiva, pertencente ao

poder público.

Serpa (2004), refere-se ao conceito de espaço público como sendo excelência da cidade um espaço de ação política ou, pelo mesmo, da possibilidade da ação política.

Na atualidade, a posição do público versus privado no entendimento de espaço público é muito questionada. Para entender a noção de espaço público é necessário entender o que é público. A distinção do espaço público do privado tende as transformações e mudanças que vem sofrendo estes espaços, devido as alterações do comercio onde se encontram os espaços centrais de grande crescimento comercial.

O espaço público constitui ou deveria constituir uma fonte de forte representação pessoal, cultural e social, pois trata de um espaço simbólico onde se opõem e se respondem aos discursos dos agentes políticos, sociais, religiosos, culturais e intelectuais que constituem uma cidade (NARCISO, 2007).

Os caminhos da cidade, como calçadas, trilhos, ruas, devem ser vistos como espaços estruturadores da vida urbana. Também reconhecidos como lugar que posiciona o tecido urbano, permitindo a nossa identificação como cidade.

Muitas vezes as calçadas são caminhos que se convertem em espaços de convivência diária, e as grandes avenidas de trânsito rápido criam o efeito “barreira”, provocando uma redução de interação social e do uso dos espaços públicos, assim como o aumento de acidentes (DUARTE; SÁNCHEZ; LIBARDI, 2008).

Esses caminhos, nas pequenas cidades passam a formar parte da convivência diária, uma extensão da própria casa. Enquanto nas cidades grandes, esses caminhos se tornam um espaço desconhecido, vistos como locais de passagem.

Quando esse espaço é desenhado favorecendo apenas o automóvel, tem por consequência a exclusão da parte de população que não possui carro ou prefere se deslocar a pé, de bicicleta ou transporte coletivo (DUARTE; SÁNCHEZ; LIBARDI, 2008).

Para Ferraz e Torres (2004), esta situação, que deteriorou o ambiente urbano, leva hoje a uma revisão dos Planos Diretores, buscando privilegiar os pedestres e o transporte coletivo sobre o veículo particular, prevendo a revitalização de espaços públicos. Assim, busca trazer vida aos espaços urbanos que foram descaracterizados e desumanizados pela presença intensa e

excessiva dos automóveis particulares.

É de extrema importância para nossa sensação de bem estar e para a nossa convivência no ambiente urbano o modo que fazemos o uso da cidade, como nos apropriamos dela e como damos significados a seus elementos e ações. De outra forma, o uso que fazemos dos caminhos influencia diretamente o uso que as outras pessoas fazem.

Por isso a apropriação individual do espaço público por elementos urbanos (sejameles bancas de jornal, mesa de bares e restaurantes nas calçadas) corresponde a um furto do espaço público ao tirar do outro seu direito de uso.

A calçada e o equipamento que proporciona a acessibilidade do pedestre ao espaço urbano permite considerar o seu destino com conforto e segurança. As calçadas devem acomodar, além do fluxo de pedestres, o mobiliário urbano e a arborização das vias. Para que esses elementos não entrem em conflito, as calçadas devem ter seu dimensionamento proporcional ao fluxo de pedestres (DUARTE; SÁNCHEZ; LIBARDI, 2008).

### 3 REFERENCIAIS



### 3.1 CONCURSO REQUALIFICAÇÃO URBANA DO CENTRO HISTÓRICO DE SÃO JOSÉ, SANTA CATARINA.

Figura 02: Localização Santa Catarina e Município de São José no estado.



Fonte: SHUTTERSTOCK, 2021, alterado pelo autor.

#### 3.2.1 FICHA TECNICA

Localização: São José-SC.

Ano do concurso: 2014 (Não construído)

Classificação: 1º lugar

Área: 450m<sup>2</sup>

Arquitetos: Camila Thiesen (Metropolitano Arquitetos), Cássio Sauer e Elisa Martins, Diogo Valls (Valls) e Jaqueline Lessa.

### 3.2.2 QUESTÕES RELEVANTES PARA O TEMA

- 1- Orla / Frente ao mar;
- 2- Integração Urbana;
- 3- Requalificação Urbana;
- 4- Patrimônio Histórico Cultural;
- 5- Valorização do Pedestre;

#### 3.2.1 APRESENTAÇÃO DO PROJETO

Segundo informações retiradas do site [https://www.archdaily.com.br/\(2021\)](https://www.archdaily.com.br/(2021)), o concurso de nível nacional de arquitetura realizado pela Prefeitura de São José, promovido em 2014, pelo Instituto de Arquitetos do Brasil, Departamento de Santa Catarina (IAB-SC) vencedor em primeiro lugar.

O Projeto de Requalificação Urbanística do Centro Histórico de São José possibilita a transformação dos espaços públicos e da cidade e a preservação do patrimônio histórico-cultural do centro e da beira mar de São José.



A proposta se baseia em um plano macro de intervenções em longo prazo que considera reformulações no Plano Diretor e adequação às diretrizes do Estatuto da Cidade.

O projeto consiste em diminuição do fluxo de carros, ônibus e caminhões no núcleo histórico, valorizando os pedestres, incentivando o turismo e acessibilidades dos espaços.

## 3.2.1 CONTEXTO DE INSERÇÃO E CAMADAS

Inserida no centro histórico de Palhoça tem como proposta de requalificação dos pontos turísticos e culturais e a valorização da paisagem natural da cidade criando identidade espacial do local e através das intervenções propostas pelo projeto

Figura 03: Implantação Geral.

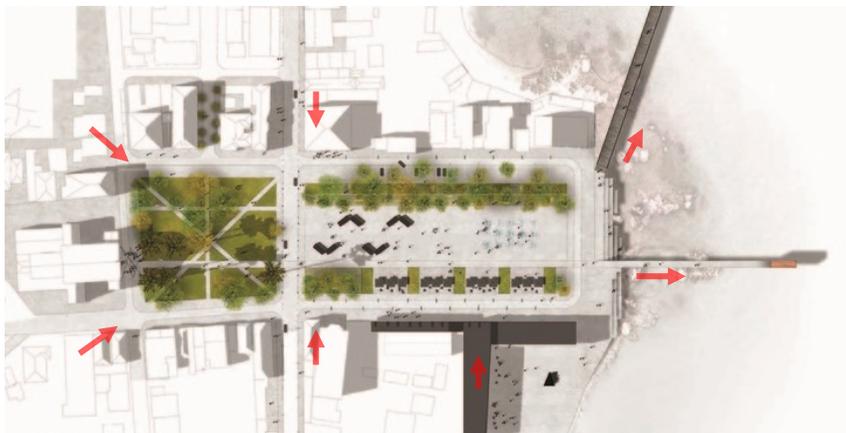


Fonte: ARCHDAILY, 2021, alterado pelo autor.

criando espaços mais convidativos que priorizam os pedestres e diminuem o tráfego de automóveis, transformando o centro histórico em um espaço vivo.

Neste sentido foram definidas camadas referentes aos edifícios históricos, igrejas, praças, orla marítima, percurso pessoal, circulação de veículos, circulação de bicicletas, conexões viárias, equipamentos públicos, equipamentos culturais, iluminação, vegetação e áreas verdes, todas estas camadas foram concebido partir da malha urbana existente e suas possibilidades de ampliação e transformação do espaço urbano.

Figura 04: Praça da Igreja Matriz no centro histórico.



Fonte: ARCHDAILY, 2021, alterado pelo autor.

Os espaços como Praça da Igreja Matriz ganham nova identidade com uma configuração que possibilita a integração de novos usos assim valorizando os pedestres e fazendo a conexão dos espaços do centro através dos caminhos percorrido pelos pedestres e as novas vias de ligação do espaço urbano e parâmetros urbanísticos adotados, assim as atividades e o público que irá permear esta área central tenha alternativa de usos e locomoção, dando fluidez e vida ao espaço.

Figura 05: Praça da Igreja Matriz Centro Histórico e seus usos diversificados.



Fonte: ARCHDAILY, 2021.

Desde a fundação São José da Terra Firme 1750, a relação da cidade com a água foi diminuindo gradativamente devido à substituição do transporte marítimo pelo rodoviário a construção da Ponte Hercílio Luz acesso a Florianópolis capital.

A composição dos espaços é feita através da sobreposição destas camadas baseando-se em uma diversificação de usos, programas, atividades que compõem a paisagem tendo ligação direta com mar resgatado pelo mirante e passarela marítima.

Projeto comporta uma adequação e conexão dos espaços públicos existente e a implantação do parque urbano do Beco do Carioca valorizando patrimônio natural e explorando córrego da Bica do Carioca que tem seu valor histórico do patrimônio da cidade.

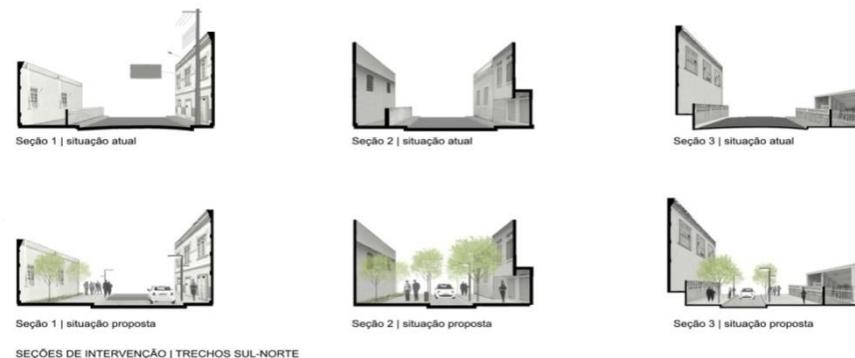
### 3.2.1 ACESSOS E CIRCULAÇÃO

O alargamento dos passeios possibilita a distribuição do mobiliário urbano como arborização e iluminação que configuram um ambiente humanizado proporcionando a permanência do frequentador no espaço público e segurança, iluminação proposta

subterrâneo como elemento integrador da paisagem diminuído a poluição visual e valorizando a paisagem natural e histórica.

Também foram criados ao longo da beira mar de São José os bolsões para atender vagas de estacionamento e parada de ônibus e taxi incentivando transporte público aumentando o uso.

Figura 06: Corte das vias proposta do entorno da Praça da Igreja Matriz.



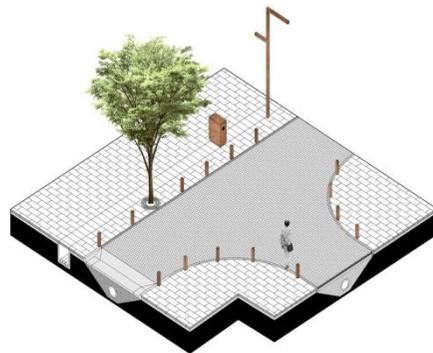
Fonte:ARCHDAILY, 2021.

Este espaço compartilhado entre o veículo e pedestre busca, além de auxiliar na diminuição de velocidade dos veículos, diferentes tipos de mobilidade que proporciona uma circulação peatonal acessível e convidativo assim diminuído a agressividade do trânsito encontrado no local com calçadas mais confortáveis e acessíveis para o pedestre sem perder a integração com a malha urbana existente.

Assim condicionando os motoristas na diminuição da velocidade do tráfego nas vias como medida de restrições de usos em horários e data específica para.

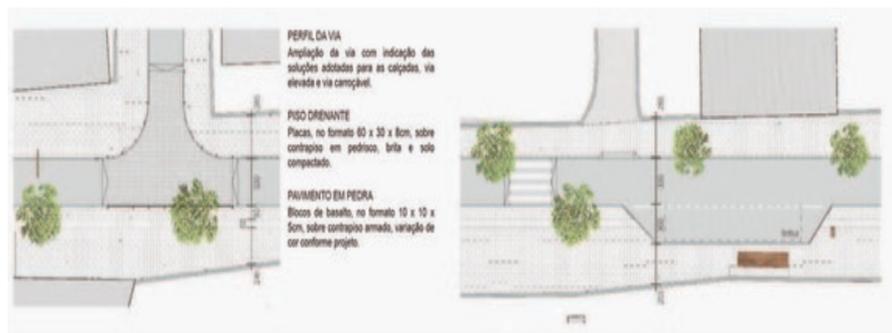
Acessos pelas vias existentes nos espaços urbanos propostos no centro histórico tem uma circulação linear, e uso de Traffic Calming como estratégia com incentivar e privilegiar a livre circulação do pedestre, sem perder acesso original da rua como elemento estruturador da cidade.

Figura 07: Traffic Calming”



Fonte:ARCHDAILY, 2021.

Figura 08: Planta cruzamento e bolsões.



Fonte:ARCHDAILY, 2021.

## 3.2.1 ELEMENTOS NATURAIS E MATERIALIDADE

A requalificação usa do traçado da orla como moldura para passarela marítima e conexão das praças com equipamentos urbanos, assim valorizam e resgatam a relação com o mar origem do centro histórico de São Jose, os mobiliários implantados no projeto ao longo dos caminhos e suas calçadas arborizadas permitem ao usuário uma conexão com paisagem natural e uma ligação direta entre espaços ligados a água.

Figura 09: Parque Urbano Bica do Carioca.



Fonte:ARCHDAILY, 2021.

A relação do projeto como os elementos naturais estabelecido no projeto prevê um parque urbana onde esta

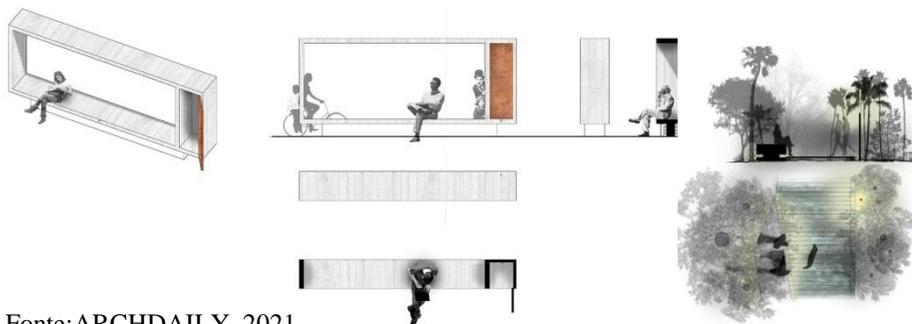
localizada a Bica do Carioca resgatando um elemento histórico cultural de grande importância e dando vitalidade assim incentivando o turismo no centro de São José.

Implantação da ciclovia em relação à locomoção e os pontos turísticos também incentivam o uso das bicicletas como meio de transporte alternativo sustentável e lazer.

O material usado para o projeto permite à composição que agregar valores a paisagem, mediante o uso de materiais naturais.

Assim da identidade para o conjunto de mobiliário urbano pretende diferenciar a área de intervenção como um setor de interesse cultural com linguagem referenciada na sinalização do patrimônio histórico recomendada pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN).

Figura 10: Mobiliário Urbano ponto do taxi e bancos do Parque.



Fonte: ARCHDAILY, 2021.

Neste sentido o aço patinado tipo corten e proposto como material para compor o mobiliário e a sinalização gráfica devido a sua qualidade e estética e durabilidade, dispensando a manutenção e repintura.

A cor corten se assemelha ao patrimônio histórico e busca atender as indicações de sinalização turística e estabelece uma relação de identidade do projeto, os elementos em concreto foram propostos para atender ao mobiliário fixo como parada de ônibus, pontos de taxi e os bancos das praças principais. Todos os elementos são sinalizados com a logomarca da cidade.

Figura 11: Passarela marítima e deque de acesso ao mirante.



Fonte: ARCHDAILY, 2021.

Os mirantes foram pensados como elementos excepcionais da paisagem, funcionando como uma moldura para os elementos naturais executados em madeira e concreto.

Uso de vegetação diversificada nas praças e no parque urbano e uso de porte pequeno da vegetação nas calçadas para prevenir manutenção do sistema de pavimentação das calçadas são medidas de prevenção usadas no projeto, os postes de iluminação assim como os bicicletários e os totens de sinalização também são em aço corten mantendo a identidade da proposta.

Figura 12: Praça da Igreja Nossa Senhora de Fátima.



Fonte: ARCHDAILY, 2021

O sistema de calçadas contínuas e monocromáticas de piso drenante composta por placas de granilha em tons de cinza

com juntas seca e um dos materiais usados no projeto no caso do pavimento de pedra utilizado nas praças e nas vias elevadas é proposto por blocos de basalto com variação de cor para diversificar as zonas.

Figura 13: Materiais.



Fonte: AUTOR, 2021.

### 3.2.1 PARQUE URBANO BECO DO CARIOCA

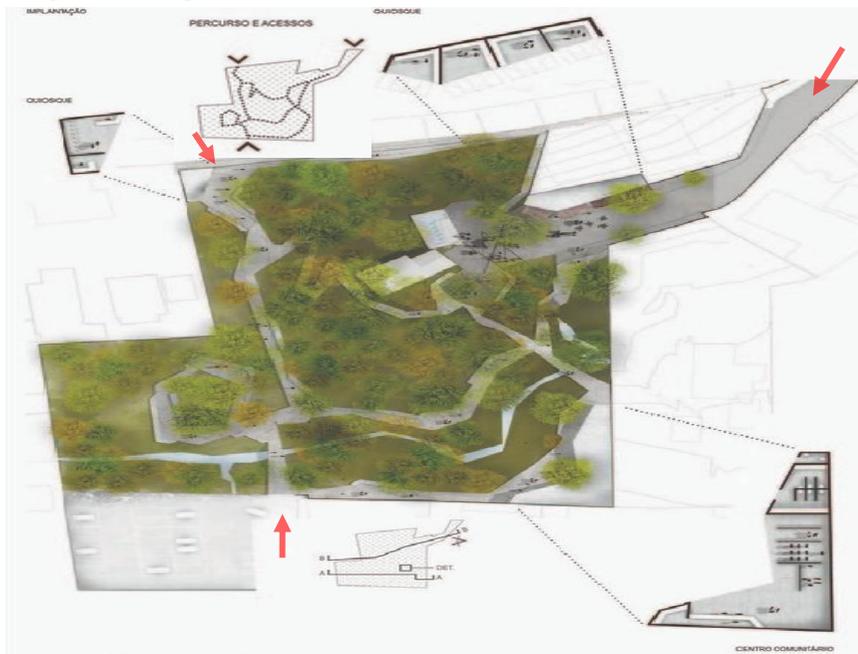
Projeto prevê a valorização do patrimônio natural e da exploração do córrego como elemento de destaque na paisagem, propõe um resgate histórico relacionado ao conjunto edificado da Bica (cisterna, fonte e tanques) propiciando à cidade um parque urbano com amplo potencial turístico.

Foram propostos zonas com diversas como áreas de sombra e percursos para caminhada, estares e espaços de contemplação todos voltado para centro do parque urbano, a

exploração do córrego como elemento de destaque na paisagem histórica relacionado ao conjunto de escultura histórica da Bica, dando vida ao parque fortalecendo o turismo da região do centro, neste caso o tema da água e o elemento unificador deste espaço.

Com um conjunto de estruturas colocadas nas extremas do parque para o comércio local dão vitalidade ao espaço, podendo explorar o córrego no seu interior.

Figura 14: Parque Urbano Beco do Carioca.



Fonte:ARCHDAILY, 2021, alterado pelo autor.

Os espaços propostos como pequenos cafés, aluguel de bicicleta, lojas de flores e artesanato para atender ao visitante podendo ser montado conforme uso e atividade proposta para atender as mais diversas necessidades do bairro.

Figura 15: Cortes, vistas e materiais do Parque Urbano Beco do Carioca.



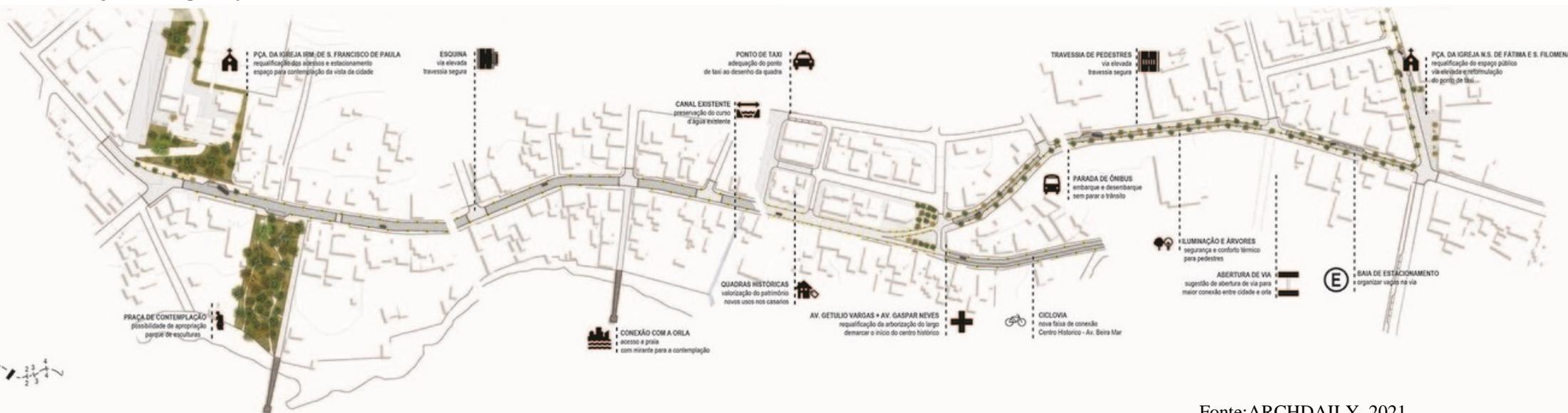
Fonte:ARCHDAILY, 2021.

Estes espaços além de compor o parque uma arquitetura de caráter efêmera, tem objetivo transformar o espaço para outras atividades como a festa do Divino, além de gerar renda e auxiliar na manutenção da estrutura do Parque, a apropriação do lote limero vazio proporciona o estacionamento para o visitante do de fácil acesso ao Parque da Bica do Carioca.

## 3.2.1 CONSIDERAÇÕES E JUSTIFICATIVA DA ESCOLHA

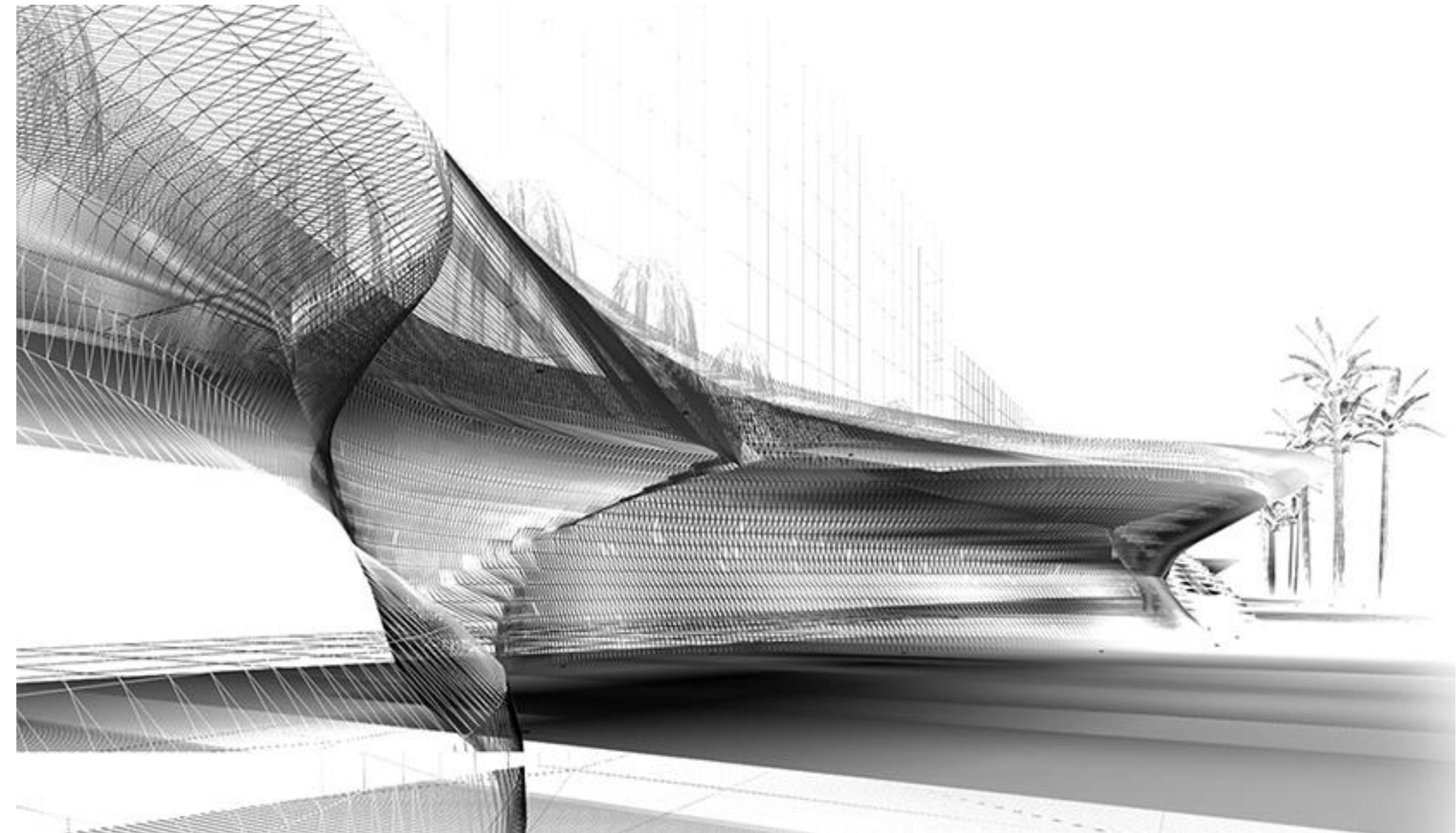
A escolha desse referencial foi devido aos aspectos condicionantes físicos, geográficos e sua identidade cultural ser a mesma do local de proposta do Anteprojeto deste TCC, a conexão do centro urbano, valorização do pedestre, reestruturação da malha viária existente e a educação do motoristas são estratégias de alcance desejado para elaboração de um anteprojeto adequado.

Figura 15: Implantação Geral.



Fonte: ARCHDAILY, 2021.

### 3 REFERENCIAIS



### 3.2 PASSEIO MARÍTIMO DE BENIDORM

Figura 16: Localização Benidorm, Província da Alicante, Espanha.



Fonte: SHUTTERSTOCK, GOOGLE, 2021, alterado pelo autor.

#### 3.2.1 FICHA TÉCNICA

Localização: Praia de Poniente, Benidorm, província de Alicante (região conhecida como Costa Branca), Espanha.

Ano do Projeto: Concurso de 2002, Projeto de 2003

Ano do obra: 2006-2009

Área: 1.500 metros lineares e 18.000m<sup>2</sup>

Arquitetos: Carlos Ferrater e Xavier Martí OAB.

Colaboradores: Sofia Machado, Nuria Ayala, Tania Revueltas, Blanca Lozano e Edgar San Juan.

#### 3.2.2 QUESTÕES RELEVANTE AO TEMA

1. Orla / Frente ao mar;
2. Integração Urbana;
3. Topografia rica;
4. Materialidade e forma;
5. Valorização do Pedestre
6. Acessibilidade;

#### 3.2.3 APRESENTAÇÃO DO PORJETO

Localizado na região conhecida como Costa Branca, o local possui uma topografia rica o Projeto do Passeio da Praia de Poniente da cidade de Benidorm na Espanha, o trás um espaço dinâmico fluido e colorido com diferentes usos do passeio marítimo com espaços para contemplação e atividades ao ar livre e de lazer.

Possui um conjunto de fluxos longitudinais e transversais das diferentes circulações que os canalizam permitindo um acesso confortável à praia configurado pela arquitetura que rica

com luzes, sobras e níveis diferentes dos acessos diversificados dos pedestres a faixa de areia da praia.

Com uma trama de linhas sinuosas retorcidas que estabelecem as ordens espaciais e assumem diferentes formas naturais e orgânicas, lembrando a estrutura de uma falésia bem como o movimento das ondas e das marés características da região onde este inserido o projeto.

Figura 17: Avenida Beira Mar e acesso a faixa de areia da praia de Poniente.



Fonte: PLATAFORMAARQUITECTURA, 2021.

Figura 18: Acessos a Beira Mar e faixa de areia da praia de Poniente.



Fonte: ARCHDAILY, 2021.

### 3.2.4 CONTEXTO DE INSERÇÃO E CAMADAS

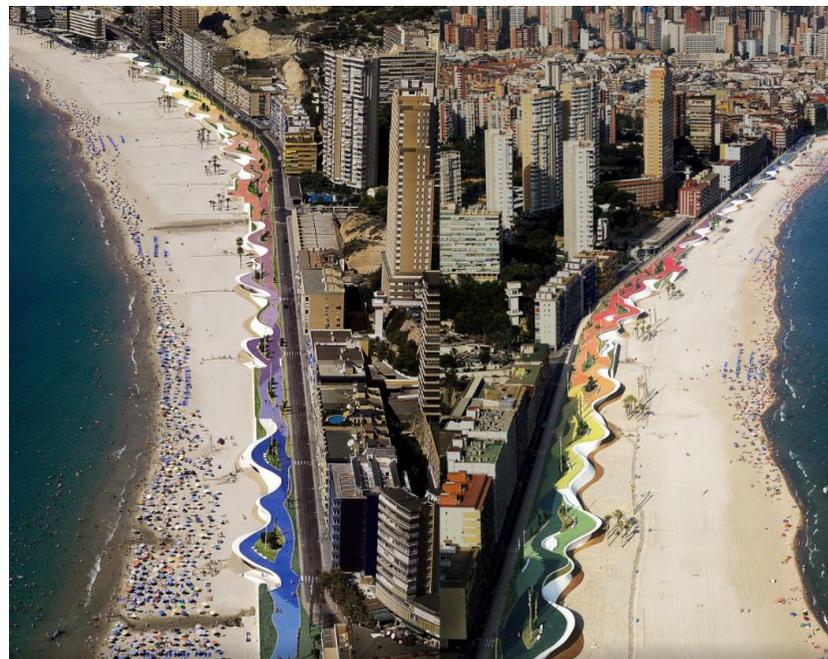
Em entrevista ao canal Gotofilms Espaço&Casas Arquitetura o arquiteto Carlos Ferrater resume a obra do passeio marítimo de Benidorm “como uma loucura, dentro da cultura do hedonismo da cultura das férias, e transforma uma cidade de aranhas-céu desumanizada e da-lhe carinho, coloca-a em contato com a praia, cria um plano entre o mar e a cidade entre o natural e o artificial” criando uma arquitetura ultra-artificial.

Conforme a problemática de áreas litorâneas que possuem vidas pulsantes durante as meses quentes do verão e as nove meses do inverno ficam vazias, surgiu a necessidade de um concurso para propor um espaço mais adequado de uma área tão valiosa da região e prospera do litoral de Benidorm.

Sendo assim os arquitetos criaram um elemento de identificação que diferencia essa área de lugares semelhantes, proporcionando vida e uso o ano todo deste espaço onde o nível superior do passeio largo e farto com bancos, espaços para relaxar, contemplação e seus múltiplos acessos a areia.

Faz um eixo de ligação da paisagem urbana com a natural assim que o pedestre chegar ao local sinta a relação passiva do calçadão com o mar do Mediterrâneo, com suas cores otimistas e formas dinâmicas resolve elegantemente o problema da largura necessária de um calçadão à beira mar, diminuindo as vias e aumentando a faixa de areia da praia.

Figura 19: Avenida Beira Mar vistas do norte e sul da praia.



Fonte: ARCHELLO, 2021.

Se apropriando da topografia rica como um espaço dinâmico e passeio adequado para uma praia o miradouro sobre o mar proporciona diferentes espaços de estada para contemplação, divididos em camadas como tranças curvilíneas e com regras geométricas que são divididas em 55 módulos que compõem sua extensão total de 1.500 metros.

Figura 20: Partido e Conceito.



Fonte: ARCHELLO, 2021.

O partido adotado do projeto como se fosse um conjunto de linhas sinuosas retorcidas que estabelecem os diversidade dos espaços que assumem diferentes formas naturais e orgânicas, lembrando a estrutura fractal de uma falésia, bem como o movimento das ondas e das marés.

### 3.2.5 ACESSOS E CIRCULAÇÃO

Projeto conecta o mar Mediterraneo ao passeio de Benidorm, transformando este local de transição entre a cidade construída e o espaço natural do mar e da praia. Não é entendido como uma fronteira, mas como um espaço intermediário que permeia essa transição, com variados tipos de acessos e rampas até à faixa de areia da praia.

Figura 21: Acessos diversos do Passeio Marítimo de Benidorm.



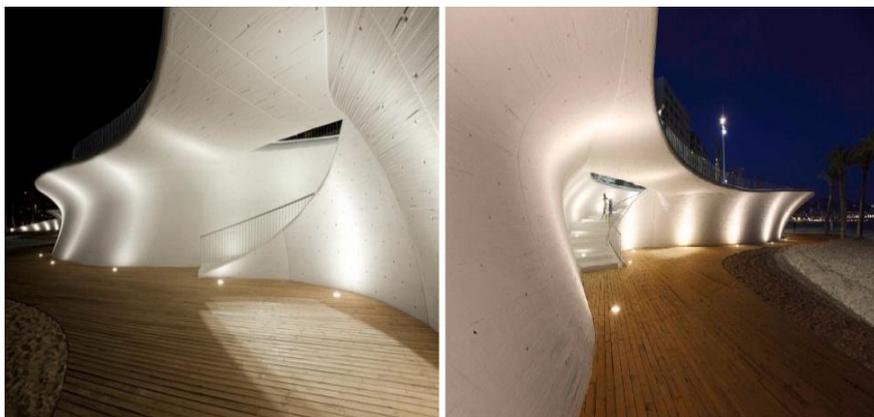
Fonte: ARCHELLO, 2021.

Com acessos simples e uma forma retorcida tira proveito da ventilação e iluminação natural, o projeto proporciona espaços de sombra nos caminhos da camada mais baixa devido à

geometria vazada e sua forma sinuosa assim possibilita um espaço bem iluminado com auxílio de pouca luz durante a noite, reduzindo a poluição luminosa na praia, tornando mais sustentável o projeto.

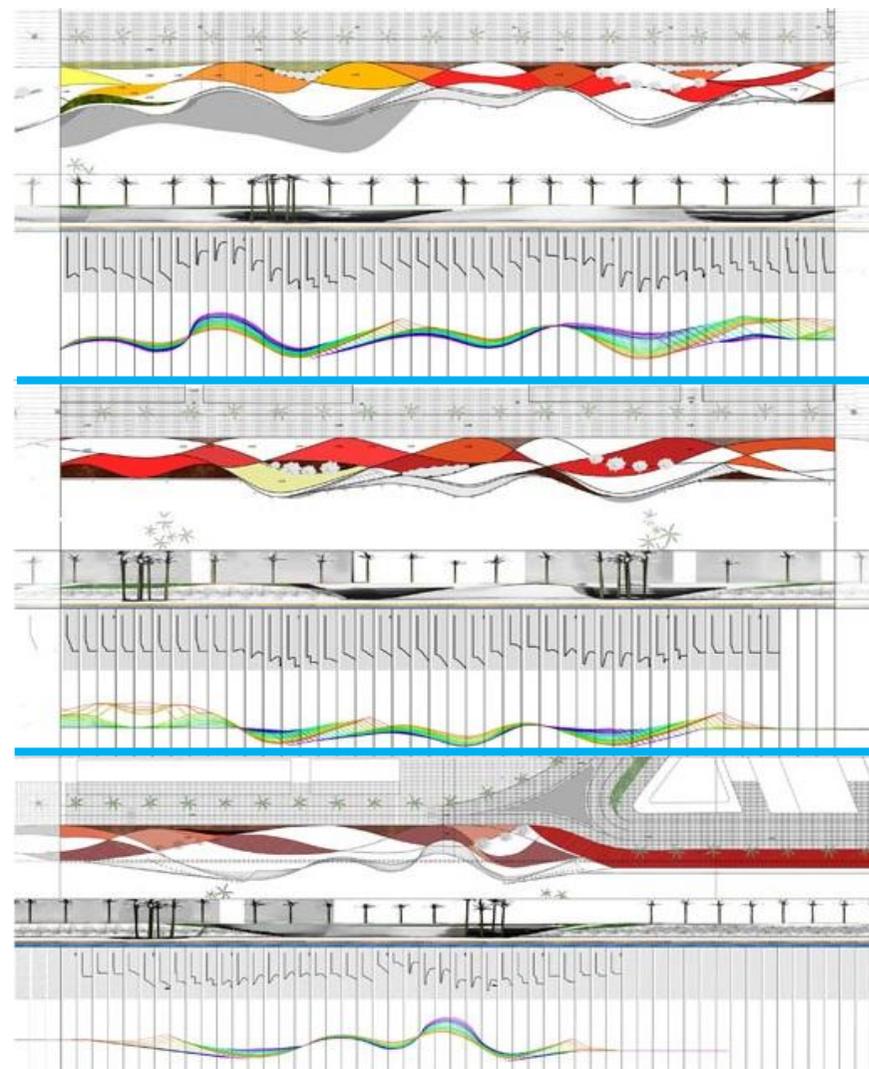
Ao longo do caminho as curvas inferiores se transformam em uma passarela arborizada para corredores e banhistas, ao comprimento da berira-mar foi implantada uma ciclofaixa e controle de velocidade e diminuído largura da rua possibilitando mais uso do espaço público e dos equipamentos implantados.

Figura 22: Vista do deck de acesso a praia à noite com iluminação.



Fonte: ARCHELLO, 2021.

Figura 23: Plantas baixas, vistas e cortes da estrutura.



Fonte: ARCHELLO, 2021.

## 3.2.6 ELEMENTOS NATURAIS E MATERIALIDADE

O projeto segue sua forma artificial-natural pensada para compor na paisagem natural, aproveitando-se das matérias naturais como madeira usada nos para deck de acesso a praia ou para da forma retorcida e suas curvas na estrutura.

O uso concreto branco como uma membrana alveolar do passeio, possibilita os alpendres sinuosos imitando uma concha do mar, suavizando a estrutura dando rigidez ao conjunto, com seus painéis curvos de ripas de madeiras compõem as faces retorcidas.

Figura 24: Acessos e materiais da estrutura do Passeio Marítimo.

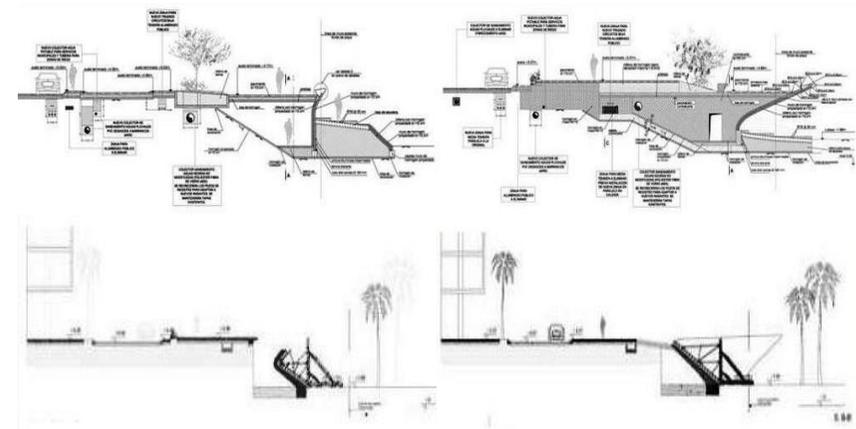


Fonte: ARCELLO, 2021

Usando a técnica de matrizes para elaboração do projeto em 3D para futura fabricação da estrutura em in situ, e o

fechamento em painéis pré-fabricar da estrutura assim formando os volumes em forma de onda que criam a forma do passeio com projeções em ambas as direções sua fachada.

Figura 25: Cortes da estrutura e do Passeio Marítimo.



Fonte: ARCHITYPEREVIEW, 2021.

Os painéis pré-fabricados são reforçados com grades de barras soldadas e tratadas com epóxi com reforços de fibra que evitarão rachaduras de retração, projetado com argamassas tixotrópicas de altíssima resistência e flexibilidade.

O uso do concreto no mobiliário urbano e madeira na parte que dá acesso a areia, além das formas e texturas, dão espontaneidade à orla

A primeira camada estrutural que constrói a linha de fronteira com acabamento em concreto branco, outra camada de texturas com pavimentos em cores diferentes e uma última camada que compõe o mobiliário urbano.

Figura 26: Acessos e materiais da estrutura do Passeio Marítimo.



Fonte: ARCHELLO, 2021

A geometria alveolar da membrana de concreto, que envolve a orla proporcionou tal rigidez à forma que permitiu reduzir a espessura da camada, a configuração geométrica da lâmina dissipa

a energia do vento e do mar por não suportar a rigidez de uma parede contínua que atua como barreira, característica muito valorizada pelo Ministério do Meio Ambiente

Esta flexibilidade também está presente no revestimento cerâmico do pavimento em grés porcelânico vitrificado e colorido exclusivo forma geométrica circular da peça, adaptando se as necessidades formais e da topografia do projeto.

Figura 27: Acessos e materiais da estrutura do Passeio Marítimo.

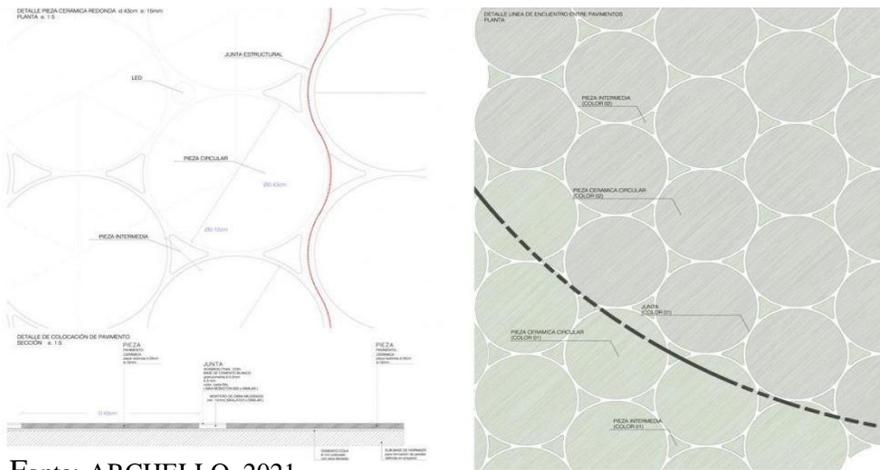


Fonte: ARCHELLO, 2021.

Da esfera formal, a geometria da peça, por ser circular, não enfatiza em nenhuma direção particular, o que facilita sua

localização, como o intercâmbio de peças de cores diferentes, ao longo do padrão trançado do pavimento. No nível topográfico, a peça se adapta às diferentes mudanças de nível do projeto, evitando o uso de peças complementares.

Figura 28: Detalhe do projeto do piso do Passeio Marítimo.



Fonte: ARCHELLO, 2021

Junto com os elementos naturais como água, vegetação e madeira constroem um lugar homogêneo com personalidade própria digno da arquitetura do século XXI ao reunir tecnologia construtiva e natureza em um único conceito.

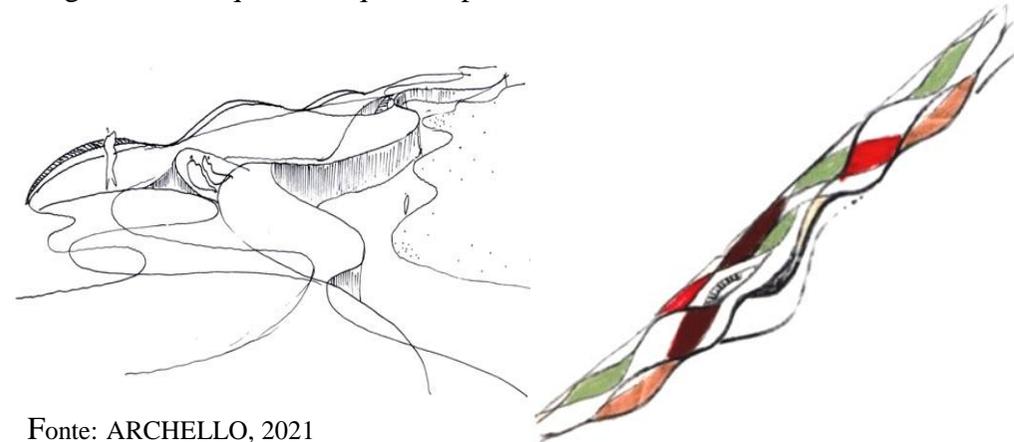
### 3.2.7 CONSIDERAÇÕES E JUSTIFICATIVA DA

## ESCOLHA

A exigência de identidade do projeto e a possibilidade que a cidade teve em se apropriar da passeio Marítimo se destaca em relação às práticas arquitetônicas e técnicas construtivas mais comuns, ao unir materiais simples a tecnologia da construção civil tornam as possibilidades de uma arquitetura rica de plasticidade e possibilidades.

A valorização da cultura local dada ao intelecto da população se apropria dos espaços voltados para carros e valoriza as pessoas, transferido numa proposta sinuosa e colorida, suas cores vibrantes dão vida ao passeio criando um espaço único e rico.

Figura 29: Croqui dos arquitetos passeio marítimo.



Fonte: ARCHELLO, 2021

## 4 ANÁLISE DA ÁREA



## 4.1 LOCALIZAÇÃO E ASPECTOS GEOGRÁFICOS

Figura 30: Localização Santa Catarina, Garopaba, Praia Central.



Fonte: SHUTTERSTOCK, GOOGLE, 2021, alterado pelo autor.

O município de Garopaba se localiza ao sul do Estado de Santa Catarina, sendo conhecido por suas belas praias e por ser a capital catarinense do surf. O município fica localizado aproximadamente a 95 km da capital Florianópolis tendo dois acessos ao município um sentido Sul entrando por Araçatuba bairro de Imbituba pela BR 101 sentido Sul-Norte onde encontra a SC

434, a outra entrada norte com saída para município de Paulo Lopes se da pela GRP 010 , Garopaba esta a 18 metros do nível do mar, e conta com uma área total de 114,773 km<sup>2</sup>, de acordo com o IBGE (CENSO 2010, estimativa 2020), Garopaba conta com uma população estimada de 23.579 habitantes.

## 4.2 CARACTERÍSTICAS GERAIS

**Fundação:** 19 de Dezembro de 1961;

**Unidade Federativa:** Santa Catarina ;

**Área da unidade territorial:** 114,773 km<sup>2</sup> (IBGE, 2010 est. 2020);

**População estimada:** 23.579 (IBGE, 2010 est. 2020);

**Clima:** Mesotérmico úmido;

**Densidade Demográfica:** 157,17 hab./km<sup>2</sup>.

## 4.3 SOBRE A ÁREA

A área analisada localiza-se na enseada da praia central de Garopaba, onde temos Centro Histórico a Igreja Matriz e o Morro da Silveira de um lado e o Morro da Ponta do Biguána na outra, dentro desta área o seu entrono será analisado para um

melhor entendimento das necessidades e qualidades do espaço para elaboração da proposta do anteprojeto.

O projeto de Requalificação Urbana da Orla da Praia, em Garopaba, busca apresentar melhorias urbanas e estruturais e valorização da natureza como princípio e condição da preservação natural do valor histórico de Garopaba que é atrativo para o desenvolvimento turístico da região.

### 4.4 BREVE HISTÓRICO

Em 1525 a enseada de Garopaba serviu de abrigo durante uma tempestada para expedição naval da Espanha, comandada por Dom Henrico de Acuña, onde encontraram ali a tribo Carijó indígena da nação Tupi-Guarani, que vivia da pesca, da caça e de produção de verduras e raízes.

Os Carijós chamavam de enseada navegáveis com canoas de Ygara Mpaba (Ygara = embarcação, canoa e Mpaba = estância, paradeiro, lugar), também vem grafado - Cahopaba - na carta de Turim, em 1523.

Figura 30: Praça e Igreja Matriz, Garopaba, SC.



Fonte: PREFEITURA MUNICIPAL, 2021.

Em outubro de 1906 começa a participar da Comarca de Palhoça. Em 1923, perde a condição de Município, passando a ter integração do Município de Imbituba, com pertencimento à Comarca de Laguna. Em 1930, Garopaba passa a Distrito de Palhoça. Em 1961, voltou a condição de Município, com fundação em 19 de dezembro de 1961, sob a Lei nº 798/61.

Foi na década de 1970 quando começou o turismo em Garopaba podemos perceber o crescimento da cidade, antes disso, a fonte de renda dos seus moradores era da pesca e lavoura.

Conforme Traveler (2014), em 1793, teve criação da Armação de São Joaquim de Garopaba. No ano de 1830 é fornecida aos fregueses, a Paróquia de São Joaquim, que teve criação por

## ANÁLISE DA ÁREA

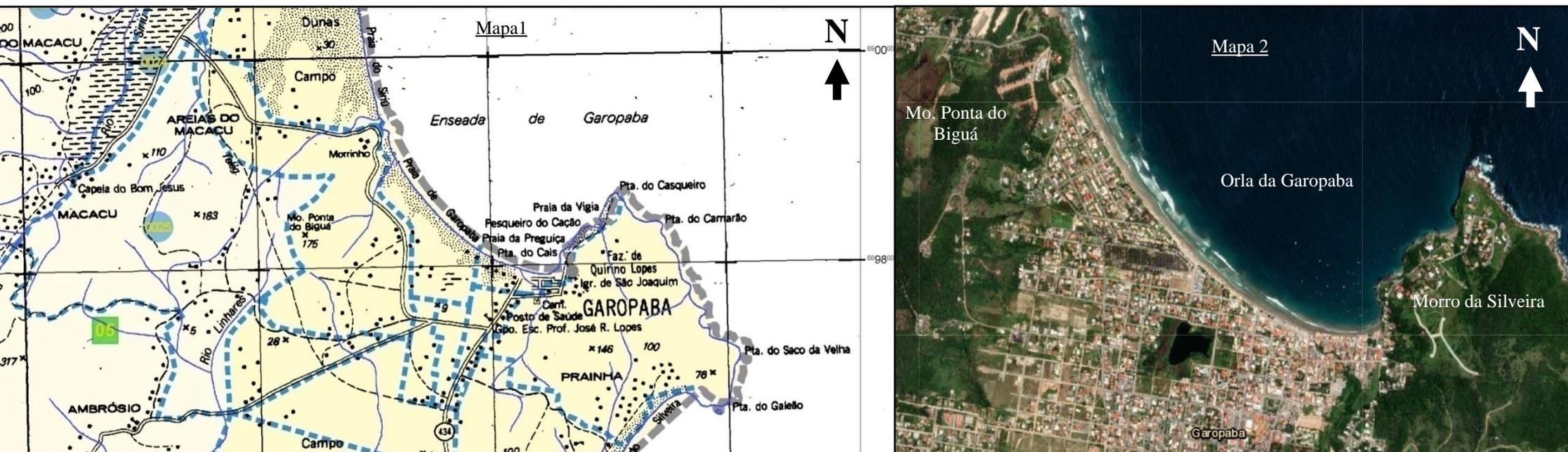
decreto do Governo do Império, porém, foi instalada oficialmente em 1846.

Após a emancipação o padre italiano Rafael Faraco, homem que impulsionou à vila dos pescadores, obtendo a condição de município para Garopaba, fato que ocorreu no dia 6 de março de 1890. Garopaba permaneceu como uma vila de pescadores até atualmente, quando foi descoberta pelos campistas que acampavam

na praia e posteriormente pelos veranistas Gauchos e Argentinos.

Outros atrativos como trilhas, cachoeiras, lagoas e costões dos morros com piscinas naturais e herança rupestres dos Índios passaram a incentivar o turismo e a explorar de suas belas paisagens naturais, além de ter várias praias com ótimas condições para prática de surfe contam com passeios a barco e veleiros pequenos.

Figura 31: Mapa Capitania dos Portos, Mapa 2 Imagem Google da Praia.



Fonte: AMOGAROPABA, 2 GOOGLE, 2021.

## 4.5 LINHA DO TEMPO

- 1523 \*Foram os Tupi guaranis que deram nome a cidade. \*Este nome vem grafado – gahopapaba – na carta Turin em 1523. •Significa enseada de barcos, ou ainda, lugar abençoado .
- 1525 \*A Baía de Garopaba serviu de refúgio a expedição naval da cidade de Corunã (Espanha), que utilizou para fugir de uma tempestade. •Antes disso, era habitada por índios Carijós, da tribo Guaranis.
- 1666 \* Surge o primeiro povoado de Garopaba formado por imigrantes açorianos enviados pelo império Português, da 3 ilha dos Açores mais importante de Portugal.
- 1751 \* É criada a freguesias de Nossa Senhora do Rosário da Enseada de Brito que incluía o território da atual Garopaba e a Freguesia de Nossa Senhora de Santana instalada no Miirim e na Vila Nova no município de Imbituba na atualidade.
- 1830 \* Torna se à Freguesia, da Paróquia de São Joaquim, criada por decreto do Governo Imperial, porém sua instalação oficial ocorreu nos meados do ano de 1846.
- 1846 \* Torna se à Freguesia, a Paróquia foi criada por decreto do Governo Imperial, porém sua instalação oficial ocorreu no ano de 1846.
- 1906 \* Torna parte da comarca da comarca de Palhoça - SC.
- 1923 \* Perde a condição de Município e começa a fazer parte do Município de Imbituba.
- 1930 \* Garopaba passa a ser distrito de Palhoça.
- 1939 \* Inauguração da Rodovia Estadual SC - 434.
- 1961 \* Volta a condição de Município, sendo fundada em 19 de Dezembro de 1961, através da Lei nº 798/61, ate os dias de hoje.



## 4.6 MORFOLOGIA URBANA E MOBILIDADE

A área analisada corresponde ao entrono imediato da orla da praia central de Garopaba podemos observar uma malha ortogonal com alguns vazios e sua topografia com duas formações

rochosas que protegem a enseada e são limitadoras da expansão urbana do centro de Garopaba.

Possuem dois acessos principais a praia, acesso norte pela GRP 010 Estrada do Paulo Lopes e o acesso sul pela Rua

Prefeito João Orestes de Araújo onde se concentra comercio local, as duas vias são consideradas como vias arteriais por absorver o tráfego mais intenso e possuem a infraestrutura necessária pelo funcionamento da via e a distribuição do trafego a outros setores da cidade.

O entorno da área analisada possuem seis pontos de ônibus localizados distribuídos nas vias coletora e na via arterial pela Rua Francisco Pacheco de Souza que se conecta a GRP 010. Possuem somente dois pontos de ônibus com abrigos adequados localizados em frente à prefeitura e os outros somente com placa de identificação do ponto, mesmo estando no centro e tendo grande uso publico e



dos turista mostra a inadequação do serviço em relação a demanda da cidade e adequação dos serviço público aos usuários.

O trafego viário da região nos horários de pico apresenta pontos de lentidão do trafego e áreas de conflito devido o sentido de algumas vias serem de mão única como a Rua Prefeito João Orestes de Araujo, onde trafego e lento devido auto fluxo de carros e o acesso do comercio massivo concentrado neste eixo estruturante, assim os automóveis são obrigados a usarem a mesma rota criando pontos de conflitos fixos independentes da hora de pico ou do aumento do trafego devido a visita de turistas.

O centro possui um ciclo faixa sem continuidade e a falta de infra estrutura de calçadas adequadas pode perceber uso da pista de rolamento pelos pedestres e ciclistas, fator deste evento se da pela descontinuidade formal de identidade estrutural e espacial dos passeios das vias como, por exemplo, a coletora como a Rua César Gazola Lopez que passa na parte norte da lagoa da Capivara, recém revitalizada pela prefeitura apresenta a falta de uns passeios regular continuo onde encontramos grade parte dele somente com grama sem nivelamento e com pouca manutenção aumento o risco dos pedestres.

No caso do centro histórico onde temos acesso a praia do vigia a existência de um passeio de meio metro ate um metro ou mesmo inexistente em alguns trechos mostra a fragilidade da infraestrutura viária inadequado para o transito de pedestres em ralação a importância historia da região e do patrimônio cultural e da valorização do turismo e da paisagem natural que a cerca.

Figura 33: Rua Cezar Gazola Lopes.



Fonte: GOOGLE, 2021.

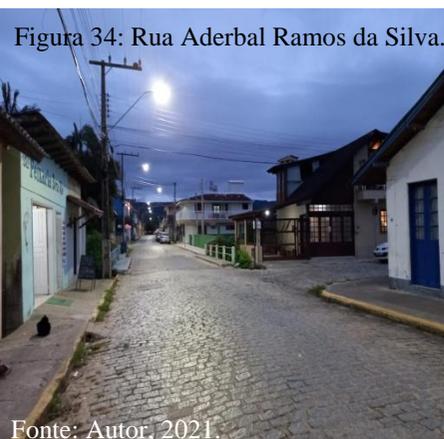


Figura 34: Rua Aderbal Ramos da Silva.

Fonte: Autor, 2021.

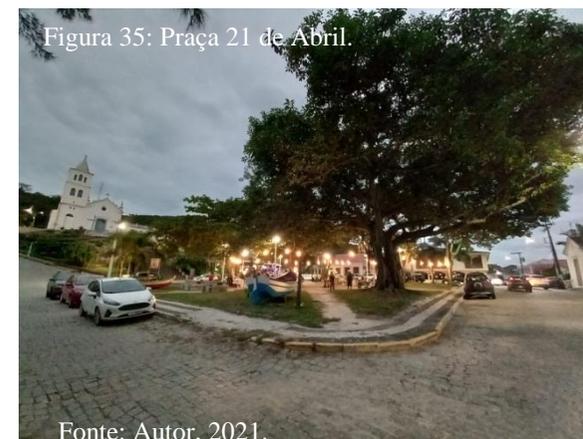


Figura 35: Praça 21 de Abril.

Fonte: Autor, 2021.

## 4.7 USO DOS SOLOS

A região da orla analisada mostra à ocupação predominante de característica residencial e um eixo comercial de ocupação mista na Rua Prefeito João Orestes de Araujo que se conecta a Avenida dos Pescadores de frente para praia, e alguns comércio no centro histórico, com o grande fonte de renda sendo os alugueis de veraneio durante a alta temporada aliado as condicionantes dos parâmetros urbanísticos da cidade que possibilita somente dois pavimentos edificadas mantendo a configuração e incentivando uso residencial para que é característica da região.



Figura 36: Mapa Uso dos Solos.  
Fonte: Autor, 2021.

No centro histórico e na Avenida dos Pescadores assim como no seu entorno encontramos um forte comércio de restaurantes e bares assim como pousadas e campings, dando estrutura para população durante ano todo, atividade que valoriza e incentiva o turismo.

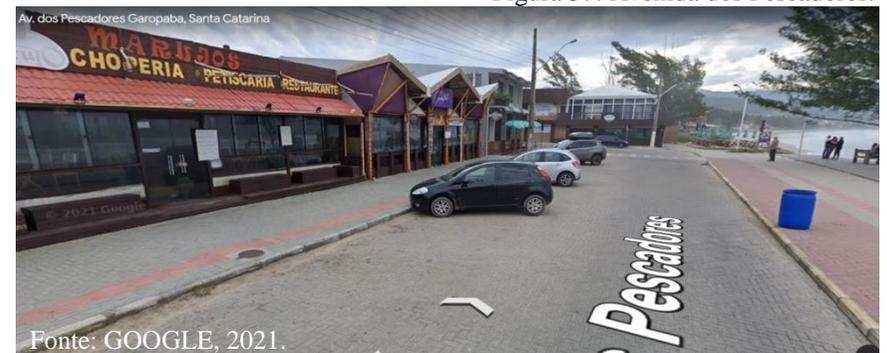


Figura 37: Avenida dos Pescadores.

Fonte: GOOGLE, 2021.

Figura 38: Rua Prefeito João Oreste de Araujo.



Fonte: GOOGLE, 2021.



## 4.8 GABARITOS

O Plano Diretor vigente de Garopaba limita o gabarito das edificações em no máximo 2 pavimentos no seu território inteiro com uma altura máxima de 8,5m das edificações, criando uma cidade com características de um perfil horizontalidade. Devido seu gabarito ser um condicionante de baixa altura podemos ver pelo mapa a mescla das de 1 e 2 pavimentos, as de 2 pavimentos estão localizadas morros e áreas da orla da praia mais nobres, podemos ver que no entorno da Lagoa da Capivara e no Centro Histórico temos uma maior quantidade de edificações de 1 pavimento



Figura 39: Mapa Gabaritos Fonte: Autor, 2021.

mesclado com 2 pavimentos em sua grande maioria de uso residencial.

Figura 40: Hotel Lobo.



Fonte: Autor, 2021.

Figura 41: Rua Manoel de Araújo, centro histórico.



Fonte: Autor, 2021.

Figura 39: Mapa Gabaritos.  
Fonte: Autor, 2021.



## 4.9 CHEIOS E VAZIOS

O mapa da análise mostra uma grande desndidade urbana no centro desde o eixo comercial que da acesso a praia pela Rua Prefeito João Orestes ate o centro historico onde percebe-se um aumento significativo em relação as outras áreas do mapa, como no bairro Morrinhos na parte mais ao norte da praia e no entorno da Lagoa da Capivara onde encontramos algumas áreas com vazios urbanos significativos.

No centro histórico precebemos que a ocupação massiva dos terrenos são características das áreas centrais das cidades, áreas que foram ocupadas antes dos parametros urbanisticos



Figura 43: Mapa Cheio e Vazio Fonte: Autor,2021

serem implantados antes de surgir um planejamento territorial de expansão e ecupação urbana da cidade.

Podemos ver que as áreas ocupadas nos Morros tem uma permeabilidade maior, terrenos maiores com masi permeabilidade preservando a paisagem e belezas naturais.



Figura 44: Rua Lagoa Mar, acesso a praia.

Fonte: Google, 2021.

Figura 45: Rua Lagoa Mar, acesso a praia.



Fonte: Autor, 2021.



## 4.10 PÚBLICO X PRIVADO

Podemos perceber facilmente a predominância de áreas privadas em relação as áreas públicas, que se destaca pela praia, costões dos morros, logradouros, praças, cemitério, colégio, igrejas, prefeitura, polícia militar, brigada militar e rede feminina. A Prefeitura Municipal aluga imóveis particulares para instalar órgãos públicos e secretarias que atendem a comunidade em geral, mostra uma deficiência em imóveis públicos e falta de áreas de lazer para atender a demanda da cidade de Garopaba.



Figura 43: Mapa Público x Privado Fonte: Autor, 2021.

Figura 47: Condomínios fechado Bela Vista e Mar Azul.



Figura 48: Praça do Bairro Ferraz.



Figura 49: Camping Lagoa Mar



## 4.11 EQUIPAMENTOS PÚBLICOS

A área da análise por se tratar do centro da cidade apresenta um atendimento moderado de equipamentos urbanos como bancos nas praças, alguns ponto de ônibus, correio, órgãos públicos como a Prefeitura, escola de ensino médio, cimiterio, igreja e salão comunitário, áreas verdes de lazer temos a praça Governador Ivo Silveira localizada na frente da Prefeitura Municipal e pertos das agências bancárias e correio, no centro histórico encontramos a Praça 21 de Abril onde iniciou-se a ocupação e formação do



Figura 50: Mapa Equipamentos Públicos Fonte: Autor,2021.

território pela imigração de base açoriana, onde funcionou a armação baleeira São Joaquim de Garopaba, cujos vestígios se fazem presentes na sua paisagem.

Possue um alto fluxo de usuários e atividades de lazer e foi revitalizada mais o calçamento em pedra portuguesa ja apresenta muito irregularidade, como a pesca artesanal local atrai muitos turistas ao local que fica em frente a igreja São Joaquim de Garopaba ponto turistico de Garopaba, as atividades festivas e educacionais são organizados pela Associação do Centro Histórico de Garopaba, conta com diversas atrações ao ar livre, como pintura música ao vivo, oficinas artesanais e venda de artesanatos local.

Ao norte temos a praça do Ferraz que tem boa estrutura conta com uma quadra poli esportiva e quadras de volei e beach tennis feita de areia da praia, tambem possui um playground e um pequeno deque como um estar.



Fonte: Google, 2021.

Figura 52: Prefeitura e Igreja, Praça.



Fonte: Google, 2021.



## 4.12 ASPECTOS BIOCLIMÁTICOS

O clima de Garopaba é mesotérmico úmido, sem estação seca, verões quentes que é possível chegar a temperatura aproximada de 40°C, enquanto no inverno ameno as temperaturas em média 10°C e média anual de temperatura entre 18° á 20°C.

O vento predominante durante o verão é o nordeste, que permeia a cidade devido a posição geografica da baia da Garopaba e vento sul durante o inverno trasendo as temperaturas masi baixas do sul do brasil que influenciam o clima da região inteira.

Figura 53: Mapa Bioclimático.



Fonte: Imagem Google, 2021, alterado pelo autor.

A formação da costa de Garopaba voltada para norte-nordeste é propulsor à potencialização do vento, porém algumas praias como a do Ouvidor possuem barreiras naturais formadas por morros e dunas de areias, que no topo mais alto mede aproximadamente 40 metros em relação ao nível do mar, que contribui para amenizar a intensidade do vento na baia. Integrando o bioma da Mata Atlântica, a praia do Ouvidor possui uma vegetação composta por espécies tropicais e litorâneas. Quanto a vegetação nativa, há predominância de arbustivas e árvores de pequeno e médio porte. Nas praias e dunas há presença de restinga.

Figura 54: Por do Sol, vista da Vigia para Morro Ponta do Biguá.



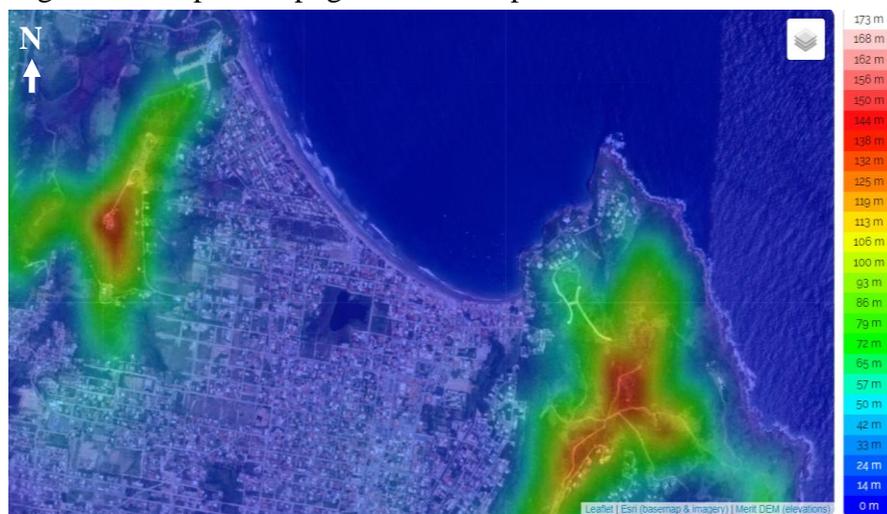
Fonte: Autor, 2021.



## 4.13 TOPOGRAFIA E AMBIENTAL

A praia é cercada pelas formações rochosas com na cota 150m, a maior parte do centro se encontra na cota 5m acima do nível do mar variando para 10m no centro histórico e 7m no bairro ferraz ao norte da praia. Suas formações rochosas fazem parte das atividades de turismo como a trilha do casqueiro onde temos a famosa pedra da esfinge e as picinas naturais que liga o centro a praia da Silveira, possui resquícios da mata atlântica na formação rochosa do morro da Ponta do Biguá mais conhecido como morro

Figura 55: Mapa da topografia de Garopaba.



Garopaba, Microrregião de Tubarão, Mesorregião do Sul Catarinense, Santa Catarina, Região Sul, Brasil (-28.02748 -48.62402)

Fonte: Imagem TOPOGRAPHIC-MAP, 2021, alterado pelo autor.

da antena onde são realizados saltos de paraplaider e voo de parapente, além da vista privilegiada da cidade, local de uso comum para contemplação das paisagens naturais.

Legislação ambiental vigente, deve-se observar o requisitos na lei para as intervenções nos morros Ponta do Biguá e morro da Silveira também devemos obedecer a lei em toda a orla da praia, considerada como Área de Preservação Permanente.

A Lei Federal n 12.651/2012, artigo 3, caracteriza a Área de preservação permanente como:

[...] área protegida, coberta ou não por vegetação nativa, com a função ambiental de preservar os recursos hídricos, a paisagem, a estabilidade uxológica e a biodiversidade, facilitar o ora, proteger o solo e assegurar o bemestar das populações humanas de fauna e [...]

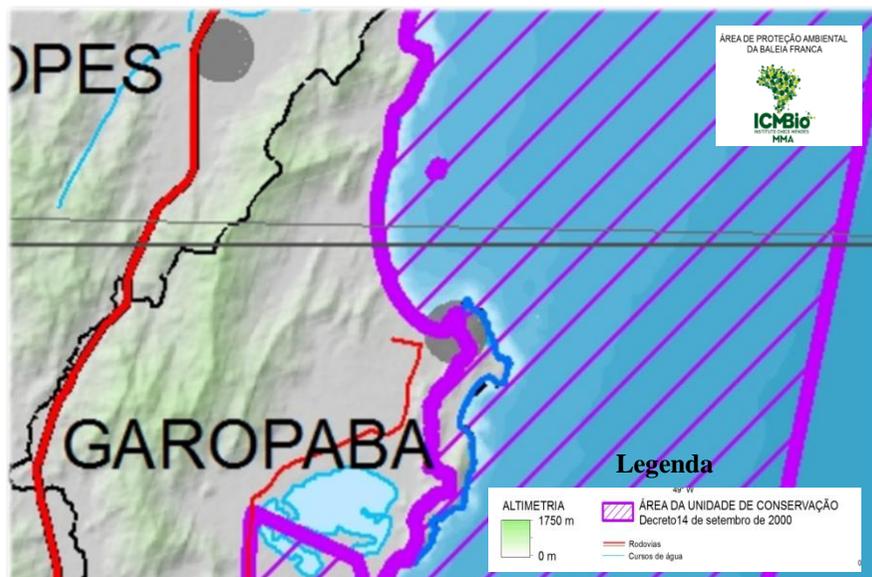
Sendo assim, ainda é estipulado pela Lei, artigo 7, que "a vegetação situada em área de Preservação Permanente deverá ser mantida pelo proprietário da área", proprietário "a qualquer título, pessoa física ou jurídica, de direito público ou privado."



## 4.14 APA DA BALEIA FRANCA

Segundo o ICMBio A APA da Baleia Franca (Área de proteção ambiental da Baleia Franca) tem como objetivo proteger, em águas brasileiras, a baleia franca austral (*Eubalaena australis*), ordenar e garantir o uso racional dos recursos naturais da região, ordenar a ocupação e utilização do solo e das águas, ordenar o uso turístico e recreativo, as atividades de pesquisa e o tráfego local.

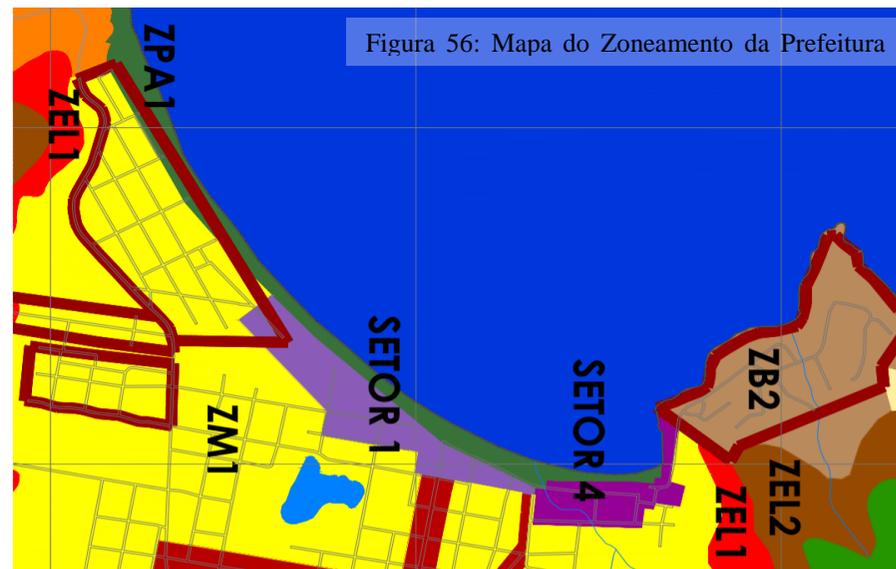
Figura 55: Mapa APABF.



## 4.15 LEGISLAÇÃO

A área analisada é integrada por cinco zonas descritas pelo plano diretor vigente do município de Garopaba. A de maior influência para o projeto é composta pelo Setor 4 – Centro Histórico, Setor 1 Acessos principais a Praia e as áreas dos morros que são ZB2 e a ZPA 1, zonas com restrição de ocupação permitindo uma maior permeabilidade e zona do centro Histórico permite construções no alinhamento frontal do terreno, podemos perceber a ocupação massiva desta zona conforme o zoneamento permite.

Figura 56: Mapa do Zoneamento da Prefeitura



Fonte: Prefeitura M. 2021, alterado pelo autor.





### 5.1 CONCEITO

O conceito do projeto se deu por meio dos estudos realizados na área, onde identificou-se a falta de estrutura integradora e acessível do centro histórico e Orla da praia da Garopaba, valorização da paisagem natural e requalificar os pontos de turismo e proporcionando vida a cidade o ano todo.

A requalificação tem como proposta o resgate da cidade para pessoas, capacitando área distintas e seus acesso a praia, resgate do valor histórico cultural da cidade, criando uma estrutura que integre e valorize os espaços públicos, tornando os seguros e atrativos dando vida aos espaços urbanos.



| margens de água - requalificação - cultura - pesca - centro histórico - memória - paisagem natural - acessibilidade |

### 5.2 PARTIDO

- Diretrizes Projetuais:
- ★ Paisagem Natural
  - ★ Valor Histórico
  - ★ Vitalidade e Mobilidade
  - ★ Acessibilidade

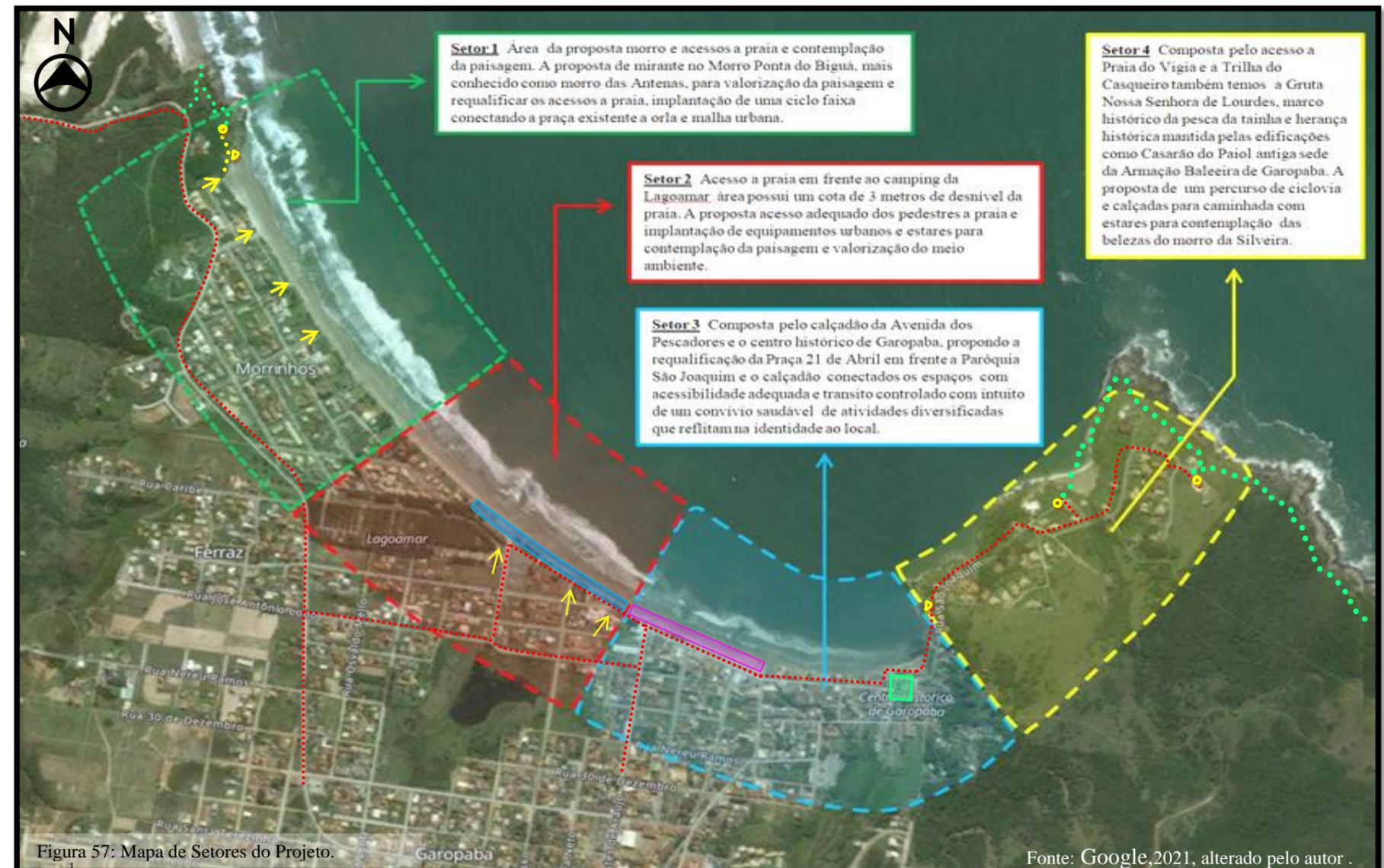
### 5.3 ESTRATÉGIAS PROJETUAIS

- ★ - Valorização da orla da praia e a paisagem, por meio de mirantes, preservação do meio ambiente, mobiliários urbanos,
- ★ - Conectar os espaços contemplação, através de percursos agradáveis ao pedestre e pequenos estar.
- ★ - Praça como centralidade, requalificar a praça existente e entorno imediato, valorização da historia cultural do Casarão do Paiol antiga sede baleeir, conexão com paisagem natural.

- ★ - Propor uma diversificação de usos, programas de usos diferentes das vias de acesso ao centro histórico e Avenida dos Pescadores, usos compartilhados.
- ★ - Atividades que compõem a paisagem tendo ligação direta com mar, através de espaços convidativos que estimulem os pedestres dando fluidez a vida.
- ★ - Pontos de ônibus cobertos e protegidos.
- ★ - Promover acessibilidade das calçadas e dos aessos a áreas públicas da praia, proporcionando uma melhor mobilidade peatonal dos pedestres e turistas.

### 5.4 SETORES

A partir do conceito resgatar os valores naturais e culturais de grande importancia dos espaços urbano e integramos a atividades comerciais, sociais e turisticas, dando vivacidade ao centro histórico da cidade. As principais intervenções foram organizadas em quatro setores principais conectadondo a paisagem natural, proporcionando uma maior integração entre do espaços públicos e identidade.



### 5.5 SETOR 1: ACESSOS E COMTEMPLAÇÃO

O Morro Ponta do Biguá com grande concentração de massa verde a seu costão são elementos que produzem um visual bastante específico da parte norte da praia. Para este setor, foram propostas ampliação da passarelas de deck de madeira existente, que além de servir de conexão entre a praia do centro e praia do Siriú, seus acessos pelas vias do bairro Morrinhos a praia servem para circulação, contemplação e recreação.

O intuito desta área é provocar a valorização e proteção ambiental através da apropriação dos usuários, com propostas de mobiliários para permanência como bancos e estar, estimular uso da bicicleta como meio de transporte, ciclofaixa conecta o centro, ferraz e Siriú, criando um percurso atrativo.

Assim, a ampliação da passarela do morro com um plato e mirante em um ponto estratégico para chamar atenção dos usuários, promover a contemplação neste espaço da cidade e instigar a circulação pela passarela.



9 Revitalizar pequena praça, com uma estrutura mais adequada, acessibilidade e espaço para permanência.

10 Praça do Ferraz, com mobiliário que atende a demanda do bairro possui quadra poliesportiva, três quadras de areais para vôlei, futevôlei e bôia tênis também possui um pequeno estar com deck e um playground, proposta de intervenção de acessibilidade das calçadas, não possui passeio pavimentadas.



1 Trilha de acesso a Praia do Siriú pela praia da Garopaba, caminho natural, com sinalização e placas de preservação do meio ambiente.



2 Passarela de deck de madeira, ampliação com espaços de estar para contemplação e permanência, ampliação com mirante regate da conexão com a paisagem e a natureza.



3 Acessos a praia (3, 4, 5, 6, 7 e 8), adequação dos acessos com acessibilidade e bancos para permanência no espaço público (pequenos estar), instalação de chuveiros de praia para banhistas e surfistas.

Figura 58: Mapa de Setor 1 do Projeto.

Fonte: Google, 2021, alterado pelo autor.

### 5.6 SETORE 2: PASSEIO DOS PESCADORES

Área abrange o acesso a praia em frente ao Camping Lagoamar com uma extensão 485,80 metros segue a orla até a Rua Prefeito João Orestes de Araujo, um local de grande trafego de pessoas e automoveis, possui um topografia com desnível de quatro metros do nível do mar, cota da a rua.

Neste setor, tem como prioridade os pedestres devido o alto fluxo, a inexistencia de atividades de lazer, e sua estrutura precária de acesso a praia, epaço possui um potencial de expansão da faixa de areia e a conexão com a Avenida dos Pescadores eixo de ligação com o centro histórico, requalificação do deck existente, criando espaços que atendam a demanda de usuários e turistas.

Espaço de diversidades de usos, proporcionar qualidade neste espaço e promover usos e diversos que estimule a interação e permanência no espaço promovendo uma maior socialização, os equipamentos que se encontram nesta área como playground, academia ao ar livre e estares com bancos e sombras através do uso de vegetação e pergolas permitindo a permanencia dos usuários nos dias mais quentes de verão, acessibilidade a praia, ciclo faixa para bicicletas com um percursos convidativo, implantação de um espaço para banheiros químicos e espaço para pratica de Yoda e meditação.

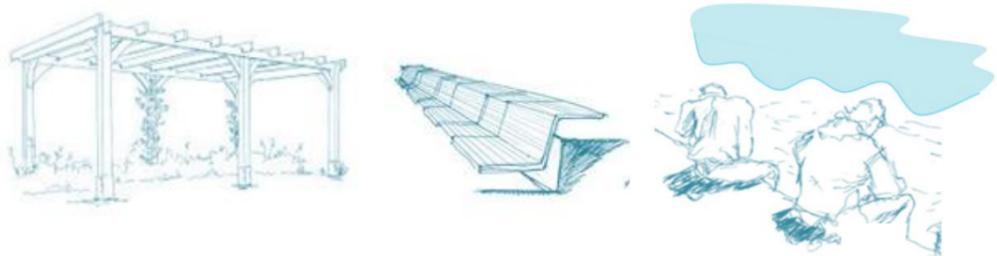


Figura 59: Mapa de Setor 2 do Projeto.

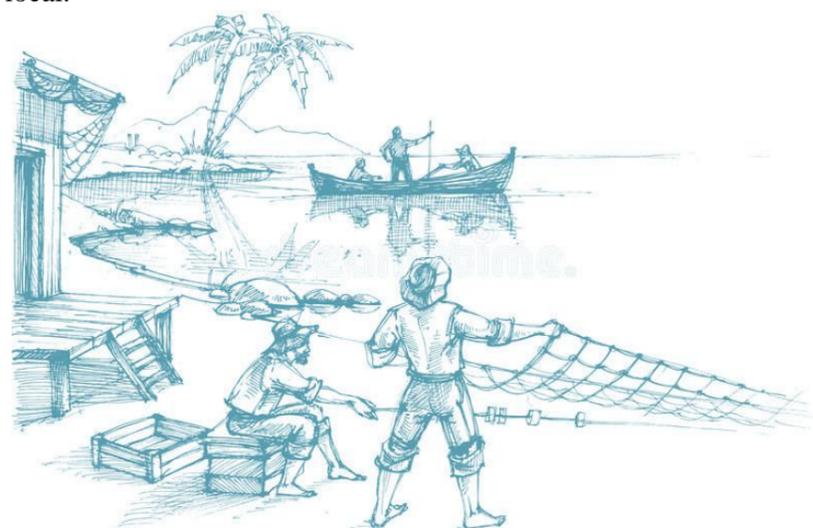
Fonte: Google,2021, alterado pelo autor .

### 5.7 SETORE 3: CALÇADÃO DOS PESCADORES

zLocalizado no centro da praia que tem acesso pelo eixo comercial de Garopaba através da Rua Prefeito João Orestes de Araujo que se conecta com a Avenida dos Pescadores, possui uma grande concentração de restaurantes e pousadas, característica de grande fluxo de automóveis e circulação de turistas é o elo do Centro Histórico.

A vila dos pescadores conta com Imóveis tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, a falta de passeio nas vias e as edificações sem recuos são características do centro histórico, ocupação massiva da área, a precária estrutura urbana desconectada dos valores históricos e culturais da cidade.

Tendo em vista a busca da identidade do centro e uma melhor estrutura para o turismo, a requalificação da Praça 21 de Abreu em frente a Paróquia São Joaquim e o aumento do passeio da Rua Manoel Alvaro de Araújo e o uso compartilhado das ruas do centro histórico permite a diversidade de atividades como festas e culturais, permeando os pedestres por um passeio atemporal com valor histórico e preservar a atividade da pesca local.



- 1 **Acessos** com escada e rampa, pavimento adequado aos banhistas com acessibilidade.
- 2 **Mobiliário Urbano** como bancos, estares coberto por pergolas e com vegetação, mantendo os usuários e aumentando a permanência nestes espaços durante dias quentes de verão, lixeiras, chuveiros para banhistas.
- 3 **Espaço Cultural** espaço dedicado a atividades artesanais e culturais, pintura ao ar livre, educação ambiental, informações turísticas e atividades alternativas como trilhas e turismo (totem com informações e atividades de turismo e lazer da cidade de Garopaba).
- 4 **Banheiros químicos**, com estrutura de madeira com brise e cobertura e vegetação.

Figura 60: Mapa de Setor 3 do Projeto.



Fonte: Google, 2021, alterado pelo autor.

- 5 **Espaço Pergolado da Arte**, pergola sinuosa com espaço para exposição de artesãos da cultura hippie e dos índios, promovendo integração cultural.
- 6 **Requalificação do Passeio**, alargamento do passeio, padronização e acessibilidade, mobiliário urbano adequado ao centro histórico valorização da paisagem iluminação adequada.
- 6 **Canto do Pescador**, espaço que valoriza a pesca artesanal, estruturando atividade comercial e história local, preservação da tradição, adequação do acesso a praia para pedestres e pescadores.
- 8 **Praça 21 de Abreu**, requalificação da praça com uso eixos estruturador que conectando o Mar e o Patrimônio Histórico (Casarão Paiol e Paróquia São Joaquim) resgate da identidade e pertencimento do local, valorização da cultura nativa e marco histórico do município.

### 5.7 SETORE 4: ACESSOS A VIGIA E TRILHA DO CASQUEIRO

Setor 4 fica localizado na parte Oeste da praia da Garopaba formado pelo Morro da Silveira, trata-se de uma nobre de Garopaba com belas casas e com vista privilegiada da costa e da cidade, suas vias sinuosas percorrem o morro até a praia do Vigia e mais ao norte do morro, no final da Rua São Joaquim que é o acesso principal do morro encontramos o início da Trilha do Casqueiro.

#### Proposta de intervenção em três pontos específicos:

**1** - Plato de deck de madeira com pergola e estares para contemplação da paisagem, fica localizado em ponto específico, muito utilizado para bater fotos e fazer vídeos da Orla, não possui calçamento na via, resta dois bancos no espaço degradado, localizado a frente do Casarão Paiol onde temos a venda de artesanato local, a proposta do espaço tem como objetivo que o usuário sinta-se parte da paisagem não só a contemple (vivacidade).

**2** - Acesso a Praia do Vigia, praia protegida do vento e da maré alta ideal para prática de mergulho e nado, temos um rancho de pescadores no local dando continuidade à pesca artesanal da tainha e seu valor cultural essencial, identidade da cidade. A adequação do acesso à praia tem como objetivo império de educação ambiental, preservação do meio ambiente e do espaço social que se encontra, projeto contempla rampa de acesso, escada, lixeiras e placas educativas e informativa do contexto da praia.

**3** - Trilha do Casqueiro localizada no final da Rua São Joaquim que é o único acesso viário do morro, a trilha se inicia na praia do Vigia tendo segundo acesso no final da Rua São Joaquim

Figura 61: Mapa de Setor 4 do Projeto.

temos o início da trilha um local com uma paisagem exuberante do mar, a trilha está situada inteiramente dentro da APA da Baleia Franca ela faz conexão da Praia do Vigia à Praia do Silveira, seu percurso há oficinas líticas, observatório solar, Mata Atlântica, piscinas naturais, inscrições rupestres e o Guardião do Sol a famosa pedra da Esfinge, percurso de 4,3km com duração de 4 horas e um dos atrativos mais procurados pelos trilheiros, tendo em vista o valor empírico para quem faz a trilha, a necessidade da marcação deste espaço através de um sinal que promova um auxílio aos trilheiros e aos turistas que querem conhecer a trilha ou pescar no costão tornaram-se obrigatória a intervenção neste local, atividade de condicionamento físico e mental através da trilha e da exploração da paisagem.



Figura 62: Mapa Trilha do Casqueiro

Fonte: Site Prefeitura Municipal

Fonte: Google, 2021, alterado pelo autor.

## 1. INTRODUÇÃO

O projeto de Requalificação Urbana da Orla da Praia, em Garopaba, busca apresentar melhorias urbanas e estruturais para o crescimento qualitativo e valorização da natureza como princípio e condição da preservação natural. Igualmente, o valor histórico de Garopaba é atrativo para o desenvolvimento turístico da região.

## 1.1 PROBLEMÁTICA / JUSTIFICATIVA

### Qual o problema?

- Falta de estrutura urbana adequada para o crescimento qualitativo e valorização da natureza.
- Desvalorização do centro histórico de Garopaba e falta de atrativo para o desenvolvimento turístico da região.
- Calçadas sem acessibilidade escontuínas.
- Espaços naturais e ociosos do centro e da orla da praia.

### Porque?

- Propor conexão entre os elementos naturais e incentivar o turismo.
- Criar espaços diversificados propondo atividades de lazer, contemplação, exercícios físicos e passeios acessíveis.
- Estrutura urbana mais segura, atrativa que proporcione a permanência maior nos espaços públicos, continuidade da ciclo faixa.



Fonte: acervo próprio, Março, 2021.

## 1.2 OBJETIVO GERAL

Desenvolver uma proposta de requalificação urbana para a área da orla da Garopaba/SC e paisagens natural que a cercam conectando as belezas naturais e acessibilidade ao seu patrimônio histórico cultural da cidade.

## 1.3 OBJETIVO ESPECÍFICOS

- Requalificar
- Infraestrutura
- Acessibilidade
- Espaços Públicos Convidativos e Qualificados
- Turismo Social
- Preservação Paisagem Natural



## 2. REFERENCIAIS TEÓRICOS

### 2.1 REQUALIFICAÇÃO URBANA

Uma ferramenta de integração entre vida e forma da cidade como sociedade. Cidade como organismo vivo, valorização das pessoas como elemento estruturador da cidade e seu valor como parâmetro urbanístico do planejamento.

As cidades monótonas, inertes, contém, na verdade, as sementes de sua própria destruição e um pouco mais. Mas as cidades vivas, diversificadas e intensas contém as sementes de sua própria regeneração, com energia de sobra para os problemas e as necessidades de fora delas. (

2.2 Para uma cidade cheia de vida as calçadas devem ser tratadas como meios de transportes socializadores e compartilhados, tornando a cidade um organismo mais participativo e convidativo, a mistura de usos

e a dimensão humana garante a diminuição dos custos de planejamento urbana e da saúde pública da cidade.

2.3 Melhores espaços urbanos mais vida na cidade, com a diversidade de atividades no espaço urbano tendo as atividades necessárias como ir trabalhar ou a escola e também as opcionais que são as recreativas. Oferecendo um melhor espaço, possibilitando maior permanência e aumentando o seu acesso.

2.4 Funcionamento das cidades e diversidade, as cidades são geradoras naturais de diversidade de empreendimentos e ideais de todas as espécies, uso do espaço urbano adaptado aos destrito onde se localiza permite usos dos espaços compartilhados e acessíveis adaptados suas características.

2.4.1 Usos principais combinados atender mais de uma função principal, permitir usos em horários diferentes e por motivos diferentes ao mesmo tempo, usando a infraestrutura existente.

2.4.2 Quadras curtas oportunizar contato de vizinhança com quadras menores mais encontros nas esquinas proximidade dos lugares e serviços.

2.4.3 Grande concentração, densidade de pessoas fixas e flutuantes, deve ser parâmetros para atender as articulações das combinações de usos economicamente eficazes, com diversidade, vitalidade e vocalização do distrito.

2.4.4 Cidade segura, comércio variado ao longo do percurso permite as pessoas circularem por todo local, calçadas amplas e acessíveis permitem mais usuários e aumenta a vitalidade das vias públicas, a calçada compartilhada estimula uma circulação tranquila com um bom contato visual aumentando segurança e qualidade urbana do lugar.

2.5 Espaços públicos, constitui uma fonte de representação pessoal, cultural e social, é um espaço simbólico, acessibilidade através das calçadas como um equipamento urbano que permite um conforto e segurança o usuário e seu destino. Busca trazer vida aos espaços urbanos descaracterizados e desumanizados pela presença do automóvel.

## 3. REFERENCIAL PROJETUAL

### 3.1 CONCURSO REQUALIFICAÇÃO URBANA

CONCURSO REQUALIFICAÇÃO URBANA DO CENTRO HISTÓRICO DE SÃO JOSÉ, SANTA CATARINA

#### 3.1.1 FICHA TÉCNICA

- Localização: São José-SC.
- Ano do concurso: 2014 (Não construído)
- Classificação: 1º lugar
- Área: 450m²
- Arquitetos: Camila Thiesen (Metropolitano Arquitectos), Cássio Sauer e Elisa Martins, Diogo Valls (Valls) e Jaqueline Lessa.



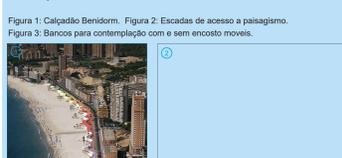
Fonte: ARCHDAILY 2021.

### 3.2 PASSEIO MARÍTIMO DE BENIDORM

PROJETO DO PASSEIO DA PRAIA DE PONIENTE DA CIDADE DE BENIDORM NA ESPANHA

#### 3.2.1 FICHA TÉCNICA

- Localização: Parais de Poniente, cidade Benidorm, Espanha.
- Ano do Proj. e Obra: 2003 e obra 2006-2009.
- Área: 1.500 ml e 18.000 m²
- Arquitetos: Carlos Ferrate e Xavier Martí AOB.



## 4. ANÁLISE DA ÁREA

### 4.1 FICHA TÉCNICA

- Fundação: 19 de dezembro de 1961;
- Unidade Federativa: Santa Catarina;
- Área da unidade territorial: 114,773 Km²
- População estimada: 23.579 hab.
- Clima: Mesotérico úmido;



## 5. PARTIDO

### 5.1 CONCEITO

A REQUALIFICAÇÃO PROPÕE O RESGATE DA CIDADE PARA PESSOAS, ATRAVÉS DA VIVACIDADE.

### 5.2 DIRETRIZES PROJETAIS



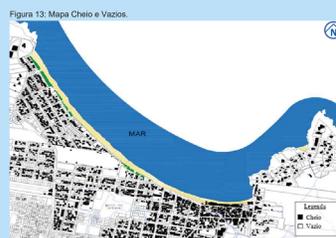
### 4.2 USO DOS SOLOS



### 4.3 MAPA GABARITOS



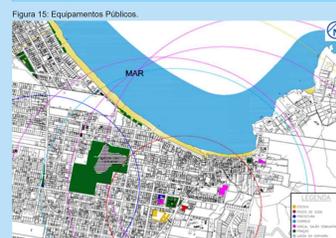
### 4.4 MAPA CHEIO E VAZIOS



### 4.5 PÚBLICO X PRIVADO



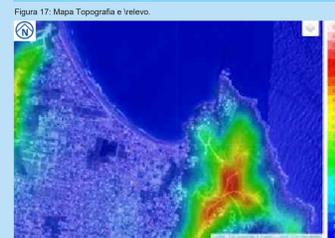
### 4.6 EQUIPAMENTOS PÚBLICOS



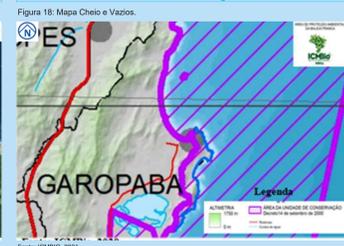
### 4.7 ASPECTOS BIOCLIMÁTICOS



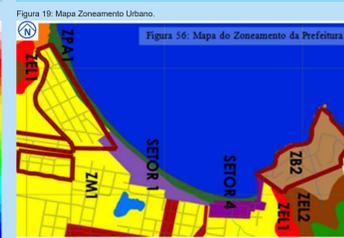
### 4.8 MAPA TOPOGRAFIA E RELEVO



### 4.9 MAPA ÁREA DE PROTEÇÃO PERMANENTE



### 4.10 MAPA ZONEAMENTO URBANO

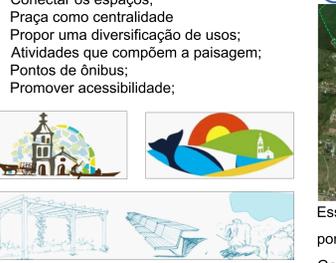


### 5.3 ESTRATÉGIAS PROJETAIS

- Paisagem Natural
- Valor Histórico
- Vitalidade e Mobilidade
- Assessibilidade

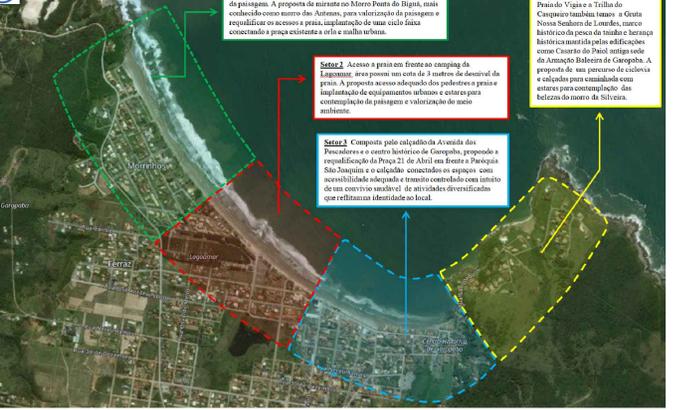


### 5.4 SETORES DA INTERVENÇÃO



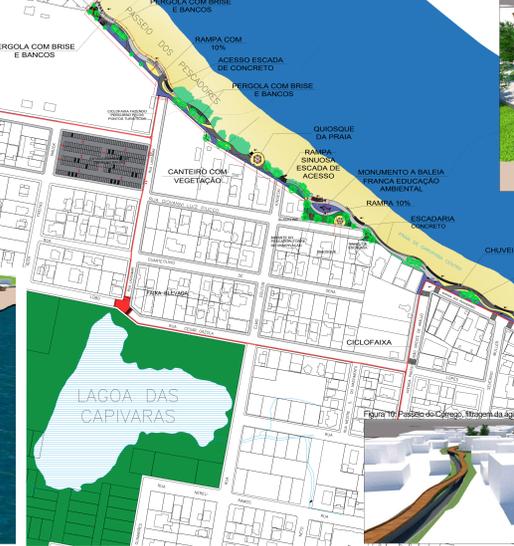
Esse mapa tem como objetivo apresentar os pontos de intervenção na Orla da Praia Central de Garopaba (Garopabinha) e no Centro Histórico de Garopaba onde esta localizada a vila dos pescadores. Foram separados em quatro setores que formam a intervenção principal e serão detalhados nesta proposta de anteprojeto de requalificação urbana.

### 5.4.1 SETORES E INTERVENÇÕES DO ANTEPRJETO



## 6.2 MATERIALIDADE

PAVER DRENANTE	CORES
PAVER DRENANTE PAGINAÇÃO EM ESPINHA DE PEIXE, NAS CORES CINZA ESCURO, NATURAL, AZUL, AMARELO E VERMELHO.	
DECK EM MADEIRA TRATADA PINUS	CONCRETO CELULAR
MADERA TRATA COM AUTOCLAVE DE REFORESTAMENTO.	CONCRETO USADOS COMO BANCOS REBEDOURO E FLOREIRAS.
MADERA ROLICA DE EUCALIPTO	PALHA NATURAL SANTA FÉ
MADERA TRATA DE EUCALIPTO REAPROVEITADA DOS POSTES ANTIGOS DE LUZ DA CELESC.	COBERTURA NATURAL DE PALHA SENTE FÉ. COBERTURA COM CERCA DE 20 ANOS DURABILIDADE.



## 6.1 IMPLANTAÇÃO GERAL DO ANTEPROJETO

VIVACIDADE ou cidade viva nos remete a complexidade de uma centro urbano e necessidade de tratá-la como um organismo vivo sempre em crescimento e transformação do seu espaço, como a proposta trata se de requalificação dos espaços urbanos na orla da praia central com extensão de mais ou menos 2Km, o Passeio Marítimo do Pescador tem como objetivo resgatar o valor histórico da área central de Garopaba onde deu origem ao seu povoado, criando caminhos sinuosos e com conexão, trazendo uma leitura do paver colorido e formas que lembram a flides das águas e ondas do mar, também até formato de peixes e baleias que são muito conhecidas na praia de Garopaba.



6.2 SETOR 1 PASSARELA MIRANTE DO BIGUÁ

PASSARELA ACESSÍVEL, PERMITE QUE CADEIRANTE TENHA UM VISTA DO MORRO PARA A PRAIA E ESPAÇOS DE PERMANECIA PERMITE UMA MAIOR APECIAÇÃO DA NATUREZA

Setor 1 Área da proposta de requalificação dos espaços de contemplação e acessibilidade no Morro da Ponta do Biguá e nos acessos a praia. A implantação da passarela que conecta a rua com o morro possibilita a acessibilidade de um cadeirante para contemplação das belezas naturais da orla, além de acessos como rampas e escadas para praia serão implantados mobiliários urbanos como lixeiras, ducha e um balanço de 6 metros, será implantado uma ciclo faixa na Rodovia Jovino Piuco conectando a praça existente a orla e a malha urbana.

PASSARELA DO BIGUÁ, NO MORRO PONTA DO BIGUÁ AO NORTE DA PRAIA

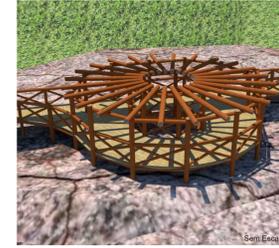


Detalhe 1: Passarela mirante do Biguá.



Passarela Mirante do Biguá proposta tem como objetivo a valorização das belezas naturais da orla da praia no canto Norte e suas formações rochosas assim como a preservação da cultura local de observar a vida marinha (pesca artesanal), repropiciando um melhor acesso e a possibilidade de acessibilidade de um cadeirante a vista da praia do morro para orla.

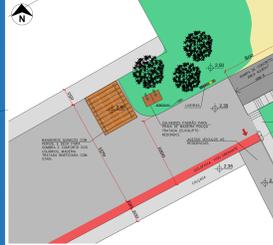
Detalhe 2: Plato para observação.



Detalhe 3: Acesso a Passarela.



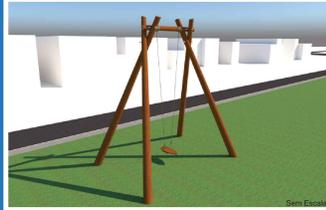
Detalhe 3: Acesso a Passarela.



Detalhe 2: Perspectiva do nascer do sol no plato vista para o mar.

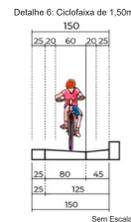


Detalhe 4: Balanço do Surfista com 6m de altura.



Balanço do Surfista vem em como atrativo para os mais aventureiros que gostam de fortes emoções, simulando o balanço do mar ao se balançar em pé na prancha de madeira pendurada por cordas de ceda e fixadas numa estrutura de eucalipto autoclavado nos permite apreciar a vista da praia em meio as manobras radicais, localizada no gramado onde os turistas e usuários podem fazer um belo piquenique co as crianças ou mesmo tomar um chimarrão a beira mar.

Detalhe 5: Ciclofaixa de 1,50m pintada e sinalizada.



Ciclofaixa em Paver drenante serve de ferramenta para ajudar na permeabilidade do solo e auxiliando na diminuição das águas pluviais que desaguam no mar, fazendo a conexão dos usuários aos pontos turísticos criando um percurso atrativo e turístico além de promover o bem estar e a segurança dos usuários, partindo da premissa que população Garopabense usa a bicicleta como meio de transporte verde e incentivo as práticas de esporte que estão fortemente presente na cultura do Município.

Detalhe 7: Gramado para piquenique com bancos e lixeiras.



6.3 SETOR 2 PASSEIO DO PESCADOR E PRAÇA DA BALEIA

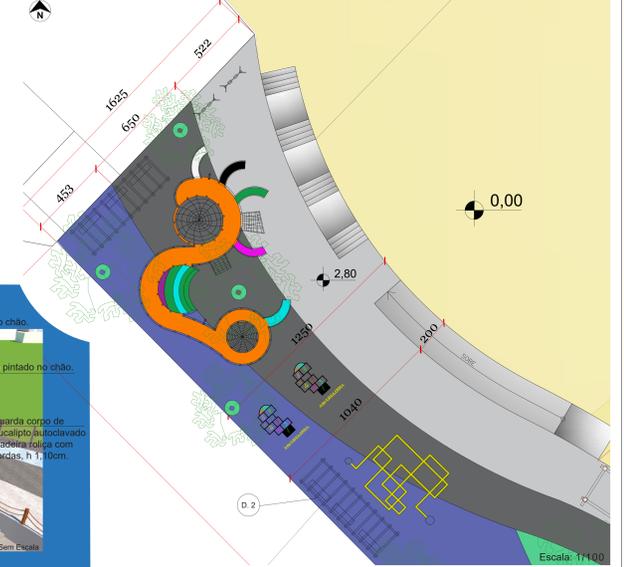
PASSEIO MARÍTIMO DO PESCADOR ESTE SETOR ESTÁ VOLTADO PARA AS ATIVIDADES MAIS ESPORTIVAS E ESTUDOS AMBIENTAIS, CONEXÃO COM A ORLA E CENTRO HISTÓRICO

Setor 2 Acesso principal desse setor e em frente ao Camping LagoaMar, de grande fluxo de famílias neste setor foi projetado uma playground desafiador, que estimule nas crianças o pensamento, ação e emoção, beneficiando os usuários com a noção de tempo e espaço, criatividade, equilíbrio, sociabilidade, coordenação psicomotora, raciocínio e ritmo. Além dos espaços de contemplação, mobiliários urbanos, traffic calme, para prioridade dos pedestres e adequação das calçadas e alargamentos.

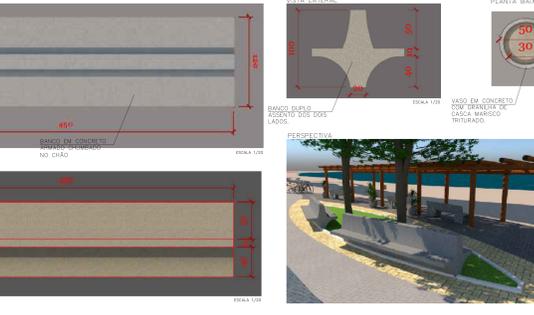
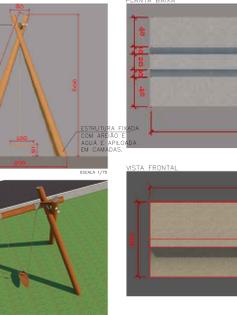
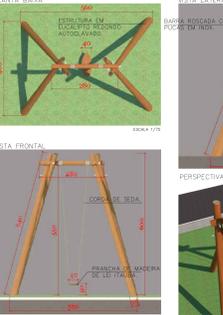
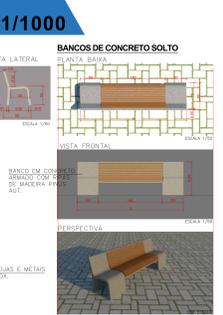
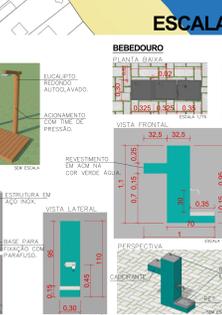
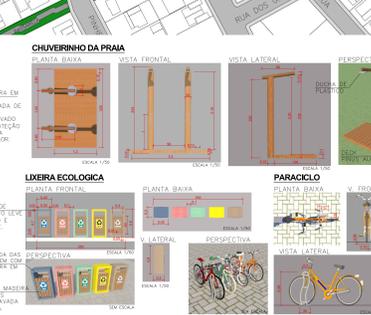
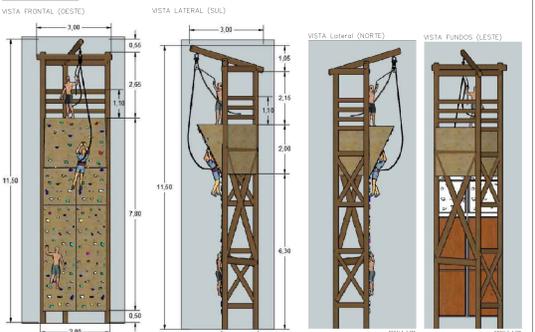
IMPLANTAÇÃO DO PASSEIO MARÍTIMO DO PESCADOR E PRAÇA DA BALEIA FRANCA



Detalhe 1: Playground Desafiador, estimulador das funções básicas e estimulante no desenvolvimento das crianças e suas funções cognitivas.



MATERIALIDADE

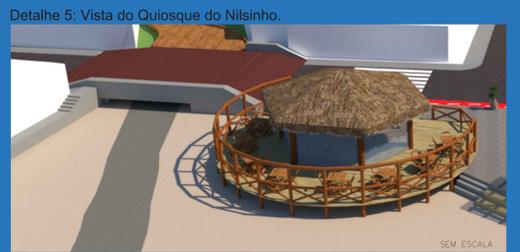
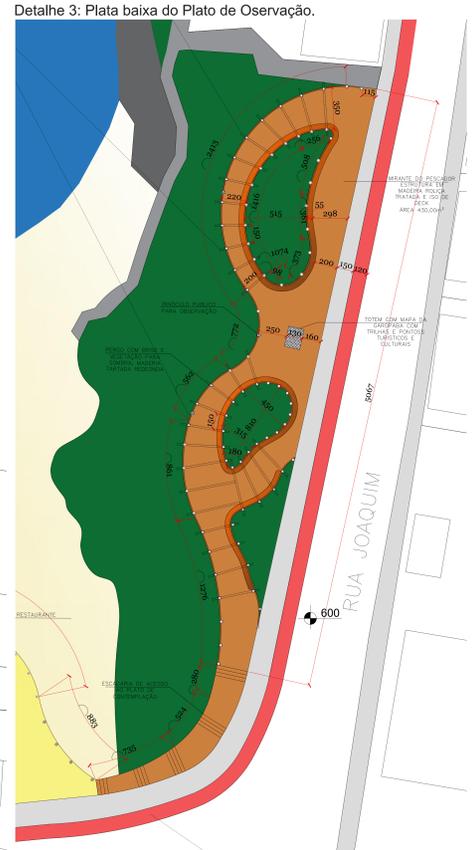


6.4 SETOR 3 PASSEIO MARÍTIMO DO ESCADOR

PASSEIO MARÍTIMO DO PESCADOR TEM COMO OBJETIVO CONECTAR OS ESPAÇOS OCIOSOS DA BEIRA MAR E CRIAR UM CIRCUITO MAIS CONVIVATIVO QUE CONECTA OS USUÁRIOS AOS PONTOS TURÍSTICOS E AO CENTRO HISTÓRICO DE GAROPABA

➤ **Setor 3** Acesso principal a praia central de Garopaba onde esta localizada a grande concentração de restaurantes e turistas no município, tem valor histórico e cultura da pesca artesanal (pesca da tainha) e parte religiosa da cidade, tendo em vista o potencial da area foi ampliado o calçadão diminuindo o atual estacionamento obliquo assim seu traçado sinuoso ampli a faixa de areia e serve como um quebramar para proteger a cidade da ressaca de inverno, espaços de sombra e vegetação compoem o traçado colorido de paver drenante.

IMPANTÇÃO DO PASSEIO MARÍTIMO DO PESCADOR, PARTE CENTRAL DA PRAIA

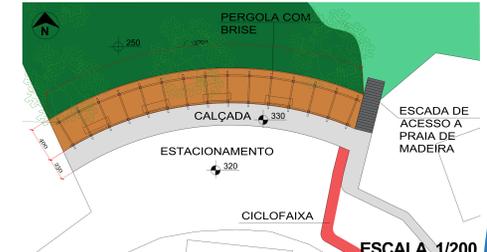


6.5 SETOR 4 ACESSO AS TRILHAS E PRAIA DO VIGIA

PASSEIO MARÍTIMO DO PESCADOR TEM COMO OBJETIVO CONECTAR OS ESPAÇOS OCIOSOS DA BEIRA MAR E CRIAR UM CIRCUITO MAIS CONVIVATIVO QUE CONECTA OS USUÁRIOS AOS PONTOS TURÍSTICOS E AO CENTRO HISTÓRICO DE GAROPABA

➤ **Setor 4** Compreende o acesso a praia do vigia e os caminhos que levam a trilha do casqueiro tanto pela praia como pelas ruas do morro, temos a ciclovia que leva o usuário a um dos pontos da trilha e as belas paisagens formada pelo morro do silveira, um setor voltado para os aventureiros que gostam de uma trilha desafiadora com recompensas como piscinas naturais ou uma praia reservada e tranquila com águas limpidas e cristalinas a famosa praia do Vigia.

ACESSO A PRAIA COM ESTAR E PERGOLA



IMPANTÇÃO DO SETOR 4 CICLOFAIXA E TRILHA DO CASQUEIRO

