

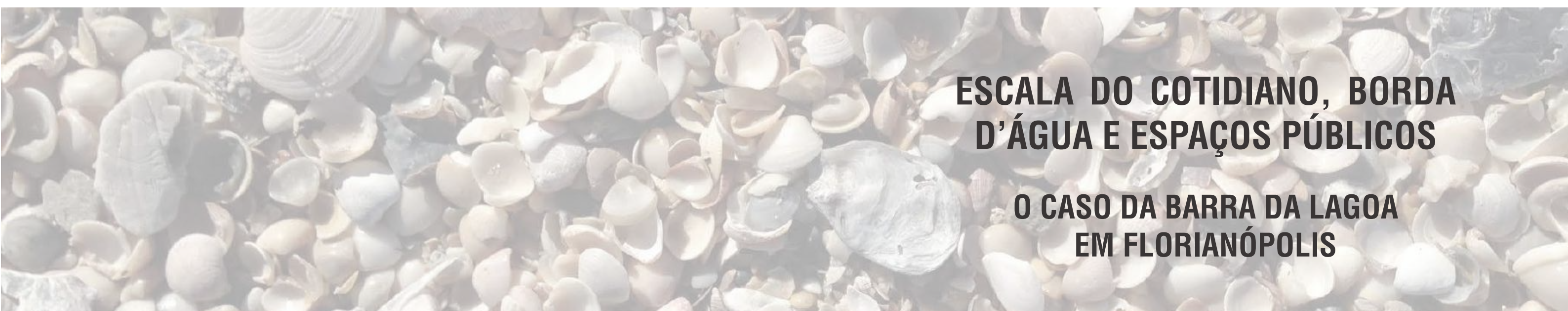


ESCALA DO COTIDIANO, BORDA D'ÁGUA E ESPAÇOS PÚBLICOS

O CASO DA BARRA DA LAGOA
EM FLORIANÓPOLIS

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO TECNOLÓGICO
DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO

Maria Fernanda Modesto Vidigal



**ESCALA DO COTIDIANO, BORDA
D'ÁGUA E ESPAÇOS PÚBLICOS**
**O CASO DA BARRA DA LAGOA
EM FLORIANÓPOLIS**

Trabalho de Conclusão de Curso
referente à disciplina ARQ5692.

Orientadora: Prof.^a Dra. Adriana
Marques Rossetto

Florianópolis, 2019

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	06	5 PROPOSTA	54
1.1 Apresentação	08	5.1 Esquemas	56
1.2 Objetivos Gerais	09	5.1.1 Primeiro Recorte Diagrama de mobilidade	62
1.3 Objetivos Específicos	09	5.1.2 Primeiro Recorte Diagrama sentido das vias	64
		5.1.2 Segundo Recorte Diagrama de arborização	66
2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	10	5.2 Implantação	68
2.1 O Espaço Público	12	5.3 Imagens setor 01	70
2.1.1 A Rua	14	5.4 Perfil das vias	74
2.1.2 Bordas D'água	16	5.5 Pavimentação	78
2.2 Paisagem Cultural	18	5.6 Vegetação	80
2.3 Relação Ser Humano x Natureza	20		
2.4 Permacultura	22		
2.4.1 Paisagismo Regenerativo	23		
2.5 Referências de Projeto	24		
		BIBLIOGRAFIA	84
3 BARRA DA LAGOA	28		
3.1 Localização	30		
3.2 Contexto Urbano	31		
3.3 Histórico	32		
3.3.1 Ocupação	34		
3.4 Dados Socioeconômicos	38		
3.5 Leitura	40		
3.6 O Projeto Porto da Barra	44		
3.7 Identificação da Problemática	45		
4 ESTRATÉGIAS	48		
4.1 Área de Intervenção	50		
4.2 Recortes e Estratégias	52		



1 INTRODUÇÃO

1.1 APRESENTAÇÃO

A Barra da Lagoa é um dos destinos turísticos mais procurados e conhecidos da Ilha de Santa Catarina. Com sua paisagem única composta pelas belezas naturais em conjunto com os barcos pesqueiros e tarrafas artesanais, o distrito da Barra da Lagoa recebe milhares de visitantes durante o verão. Entretanto, muito mais que um balneário, a Barra é o maior núcleo de pescadores de Florianópolis e muitos moradores vivem da pesca artesanal. Na sua beleza, estão as singularidades, o que torna o local ainda mais especial.

Considerando as especificidades culturais do lugar bem como suas características geomorfológicas e ambientais o trabalho visa fortalecer as relações cotidianas que se estabelecem no espaço público e propor medidas que facilitem e incentivem a relação do ser humano com a natureza através de intervenções urbanas e paisagísticas na orla do canal. Para isso, busca conhecer o bairro, sua história e a dinâmica existente afim de definir a problemática e, em seguida, apresentar as estratégias que serão adotadas para que se alcance o objetivo esperado.

Em um primeiro momento, o estudo é voltado para as questões históricas, ambientais e culturais analisadas em conjunto com os seguintes temas: espaços públicos, com ênfase na rua; paisagem cultural e como ela se insere no contexto urbano; e a relação do ser humano com a natureza. O mapeamento da infraestrutura, dos ecossistemas, equipamentos públicos complementa a análise da área de estudo e direciona o foco do trabalho às reais necessidades do bairro. Após o levantamento de dados e entendimento das relações cotidianas e dos conflitos preexistentes, foram definidos

dois recortes de trabalho. No primeiro, será trabalhada a escala do bairro e no segundo, a escala do pedestre na orla do Canal da Barra.

Ocupações nas margens de cursos d'água causam grandes impactos no meio ambiente e na paisagem. Na Barra da Lagoa, a ocupação se intensificou na década de 1980 e, hoje, restam poucos vazios na beira do canal. Assim, o acesso à água é prejudicado e mata ciliar e o mangue, que antes haviam ali, foram praticamente extintos. Não há qualquer tipo de caminho de pedestres ou ciclovias na orla do canal, quando a rua encontra a água, a visão é bloqueada pelos automóveis que estacionam nesses poucos espaços públicos na margem. O carro é elemento presente no bairro, especialmente durante o verão, mas as ruas estreitas e malha desconexa, características da Barra, não suportam a alta demanda de automóveis. Áreas que poderiam ser peatonais, seguem infladas pelos carros causando engarrafamentos e dificultando a acessibilidade de pedestres e ciclistas.

Por se tratar de um lugar tão especial e único, a motivação para realizar esse trabalho surgiu da vontade de propor medidas de controle para evitar a total privatização da orla e da paisagem cultural e garantir que ser humano e natureza possam se relacionar de harmoniosamente. Além disso, os espaços públicos, onde tudo acontece, foram absorvidos pelos automóveis que interferem na paisagem e no cotidiano dos moradores.

1.2 OBJETIVOS GERAIS

Projeto urbano paisagístico para a Barra da Lagoa com foco em áreas de borda d'água e espaços públicos levando em conta as especificidades do lugar bem como suas características geomorfológicas e ambientais através de um desenho sensível e gentil, sem intenção de descaracterizar a identidade do local.

1.3 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- i. Compreender as dinâmicas e os conflitos preexistentes na orla do Canal da Barra e nas ruas próximas às bordas d'água;
- ii. Possibilitar a interação do ser humano com a água através da abertura de acessos à orla do Canal permitindo um fluxo de passagem e da criação de espaços de vivência;
- iii. Reduzir a quantidade de automóveis no interior do bairro incentivando o uso de bicicletas e das calçadas e legitimando a rua como espaço público e palco de encontros;
- iv. Garantir a vitalidade durante todo o ano nas ruas do bairro, tornando o espaço público atrativo com variedade de funções urbanas e atividades sem espetacularizá-lo ou descaracterizá-lo;
- v. Incentivar uma relação de harmonia entre ser humano e natureza e a valorização do patrimônio ambiental e cultural por meio do projeto paisagístico a fim de conscientizar para preservação da paisagem e do meio ambiente;
- vi. Propor soluções sustentáveis para o bairro como a implantação de hortas urbanas e agroflorestas;
- vii. Garantir infraestrutura urbana pública para os praticantes de esportes, turistas e usuários do espaço e da praia.



2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 O ESPAÇO PÚBLICO

Res publica é uma expressão em latim que significa “coisa pública”. Para Richard Sennet, em *O Declínio do Homem Público*, o termo “representa, em geral, aqueles vínculos de associação e de compromisso mútuo que existem entre pessoas que não estão unidas por laços de família ou de associação íntima: é o vínculo de uma multidão, de um ‘povo’, de uma sociedade organizada, mais do que vínculo de família ou de amizade.” Essas relações entre pessoas desconhecidas hoje não passam de obrigações formais, uma vez que existe na vida íntima um novo compromisso e a pessoa estranha se tornou figura ameaçadora, ainda segundo Sennet.

O autor afirma que esse comportamento foi intensificado a partir do século XVIII com uma sociedade capitalista mais individualizada e que “a visão intimista é impulsionada na proporção em que o domínio público é abandonado” (SENNET, 1999, p.26).

Isso gerou demanda por um novo tipo de espaço chamado semipúblico que, em tese, são abertos a todas as pessoas, como os shoppings ou restaurantes, por exemplo, mas não deixam de ser locais privativos, que possuem um ou mais donos. Esses novos locais desenvolvem novas sociabilidades que restringem as ações da população. Não é possível, por exemplo, convocar manifestações populares para dentro de um espaço privado de uso coletivo, pois para realizar qualquer atividade fora do contexto do lugar, seria necessária autorização prévia.

Dessa forma, as corpografias urbanas se alteram. A medida que a sociedade se transforma, o desenho da cidade também muda; se na praça ou no parque era possível sentar no chão, fazer um pique nique, dentro

do shopping isso não faz qualquer sentido. Aquele espaço pode ser local de encontros, mas suas relações serão superficiais, parte de uma vida teatral projetada para satisfazer aquilo que se espera que seja feito, sem mais improvisos ou conflitos, sempre seguindo um roteiro previamente estipulado. Nesse ponto, torna-se clara a influência da arquitetura no comportamento humano. Para Jacques (2007), espaços privatizados inibem a participação popular e juntamente, a prática.

A privatização ou semi privatização de orlas torna-se rentável a partir da valorização da paisagem. Uma vez consolidado o processo de ocupação dessas áreas, torna-se muito difícil e com um custo muito elevado a desapropriação desses terrenos, por isso, medidas mitigadoras, como preservação das áreas remanescentes de proteção permanente e aberturas de acesso público à água nas orlas são soluções que já alteram a dinâmica do bairro e o permitem mais integração dos moradores com a natureza.



Espaços verdadeiramente públicos possibilitam os encontros e as trocas e são determinantes, segundo Gehl (2011), na qualidade de vida das pessoas.

2.1.1 A RUA

Palco de encontros, a rua é, por essência, local de expressão humana, convívio social e interação com o meio. Nesses espaços a relação do ser humano com a cidade se fortalece, entretanto as ruas devem ser planejadas para as pessoas e então maior será a apropriação do espaço pelo usuário (GEHL, 2011).

Para garantir espaços públicos atrativos e democráticos que estimulem a convivência de pessoas diferentes e as trocas com o meio é preciso assegurar algumas condições, como térreos ativos e portas abertas, ou seja, atividades acontecendo em edificações que ficam às bordas das ruas, inclusive relacionando o privado com o público; diversidade de usos para atrair pessoas diferentes em turnos variados, contribuindo para a segurança do local; mobiliário urbano de qualidade; iluminação pública e áreas verdes e de lazer (SABOYA, 2012).

Feiras, manifestações culturais, mobilização política, jogatina e brincadeira de criança são ações e eventos que também conferem vitalidade urbana. Além disso, fortalecem as trocas, possibilitam a interação das pessoas com o meio e ainda atribuem identidade ao local, tornando-o atrativo sem espetacularizá-lo.

Hoje o espaço público sofre grande interferência dos automóveis seguindo a lógica modernista que defendia largas rodovias. Quando o automóvel passou a atingir velocidades maiores, os detalhes foram se perdendo no entorno das vias e os projetos em grandes escalas substituíram as ruas locais. Isso mostra que onde os carros são protagonistas a dimensão humana é desconsiderada e até a economia local é

prejudicada, afinal o trânsito de pedestres e ciclistas facilita o acesso ao comércio de rua, da escala do bairro. Ou seja, a vida em comunidade é posta em risco com o planejamento urbano voltado aos carros.

O desenho da malha urbana também influencia na percepção do espaço pelo usuário. Quadras pequenas e ruas conectadas possibilitam uma grande quantidade de rotas a serem percorridas, não concentrando o fluxo em um único caminho e tornando as distâncias mais curtas. Para Jane Jacobs, essas características também contribuem para a vitalidade urbana.



No litoral catarinense, devido à ocupação vicentista-açoriana, o sistema viário é do tipo “espinha de peixe”. Com uma via principal, que se originou dos caminhos dos primeiros habitantes, de onde surgem ruas locais sem saída que não se conectam entre si. Em alguns locais, essas ruas transversais chegam a um quilômetro de extensão. Com isso, atividades do dia a dia como pegar ônibus ou ir ao mercado são dificultadas pela configuração espacial.

Segundo Gehl, “a distância que a maior parte dos pedestres considera aceitável é de quinhentos metros, mas essa não é uma verdade absoluta, já que o aceitável sempre é uma combinação de distância e qualidade do percurso”. O que significa que ruas longas e de uso restritamente residencial não contribuem para a vitalidade na cidade.



2.1.1 BORDAS D'ÁGUA

As orlas urbanas costumam ser apropriadas como espaços de lazer e contemplação quando permitem esses tipos de usos e tornam-se facilitadoras no estreitamento das relações socioambientais.

Tanto orlas marítimas urbanas como bordas d'água de rios ou lagoas são atrativos cênicos com valor econômico elevado. Portanto, áreas verdes, ainda que sem escritura pública, têm sido comercializadas e ocupadas nas últimas décadas principalmente em decorrência do turismo que tem transformado a economia, o meio ambiente e as culturais locais em diversas regiões litorâneas. "O crescimento desordenado, reflete em problemas atuais como degradação dos ecossistemas naturais, contaminação dos rios e do mar, comprometimento da balneabilidade, baixa capacidade de abastecimento de água potável, falta de infraestrutura de saneamento e transporte, trânsito caótico nas temporadas de veraneio." (REIS, 2010)



A Escala do cotidiano, borda d'água e espaços públicos: o caso da Barra da Lagoa em Florianópolis

As ocupações em costas também dificultam o acesso público ao curso d'água ou à praia o que leva a privatização da orla comprometendo o desempenho da vida cotidiana e atividades econômicas como a pesca, além dos impactos paisagísticos e ecológicos decorrentes dessa prática.

Florianópolis é conhecida pela rigidez nas leis ambientais, todavia algumas ocupações datam de décadas atrás quando não haviam legislação ambiental e outras são construídas de forma ilegal e vão se mantendo por anos. Também é ilegal vetar o acesso à praias e bordas d'água, cercar trapiches (foto ao lado) ou impedir seu uso. Essas ocupações irregulares não se restringem às classes mais baixas. É possível observar, por exemplo, na Praia Brava na Ilha de Santa Catarina e no Canal da Barra da Lagoa construções de alto padrão.

Espaços públicos em bordas d'água possuem função tanto ecológica como social uma vez que podem proporcionar lazer, encontros, atividades esportivas, educacionais e/ou culturais e ainda aproximar o ser humano da natureza.

Utilizar e se apropriar de espaços livres ajuda a freiar a degradação ambiental e impulsionar a ação por parte do poder público de qualificar aquele espaço. E ainda inibe o processo de ocupação irregular comum em orlas marítimas e bordas de lagoas. Dessa forma, todos podem se beneficiar dos recursos de um lugar e não apenas um pequeno grupo - evitando a monopolização de uma determinada área.

Existem algumas iniciativas para a proteção das orlas e garantia de áreas verdes, como o Projeto Orla que "busca o ordenamento dos espaços litorâneos sob domínio da União, aproximando as políticas ambiental e patrimonial, com ampla articulação entre as três esferas de governo e a sociedade".

Em Florianópolis o Projeto Orla dividiu a ilha em oito setores e foram realizadas oficinas para a realização de diagnósticos ambientais e socioeconômicos. Todavia, desde 2014 não aconteceram mais atividades relacionadas ao projeto.



A Escala do cotidiano, borda d'água e espaço público: o caso da Barra da Lagoa em Florianópolis

2.2 PAISAGEM CULTURAL

Milton Santos, em *Metamorfoses do Espaço Habitado* define paisagem como “tudo aquilo que nós vemos, o que nossa visão alcança [...] Não é formada apenas por volumes, mas também de cores, movimentos, odores, sons etc.” A paisagem é composta por elementos naturais e artificiais, objetos construídos e segundo Calr Sauer “à medida que o homem se defronta com a natureza, há entre os dois uma relação cultural” (apud Santos, 1988, p. 22). Entre as atividades humanas que o ser humano pratica no espaço estão as tradições, como o folclore, a pesca e o artesanato – excepcionaisidades que compõem uma paisagem cultural.

Assim, a ação antrópica modifica a paisagem constantemente e quando é possível assegurar a identidade do local através da relação do ser humano com a natureza, da ocupação, das atividades sociais, culturais e econômicas, então constitui-se a paisagem cultural (IPHAN, 2009). Isso ocorre através do tempo, num processo contínuo. A paisagem se transforma para atender às novas necessidades a medida que a sociedade muda e essas alterações que ocorrem na paisagem ao longo da história estão relacionadas a questões sociais, tais como cultura, economia e política. (SANTOS, 1997, p. 37). Essas características que foram sendo adquiridas ao longo do tempo e que são carregadas de memória atribuem valor ao local (IPHAN, 2009).



A Escala do cotidiano, borda d'água e espaços públicos: o caso da Barra da Lagoa em Florianópolis

Para garantir a preservação do patrimônio cultural brasileiro, o IPHAN regulamentou a paisagem cultural que é composta pela Caatinga e o sertanejo, pelos gaúchos e os pampas, pelas tradições indígenas e as matas e pelo pescador e os barcos tradicionais (IPHAN, 2009).

São representações de relações singulares entre ser humano e natureza dotadas de significados que, com as novas dinâmicas sociais, podem desaparecer caso não sejam resguardadas e valorizadas. (IPHAN, 2011). A conservação desses patrimônios alcança uma dimensão afetiva e contribui com a qualidade de vida das populações que mantêm essas tradições vivas.

A paisagem é composta pelas características geomorfológicas do sítio como morros e corpos d'água que compõem a vista em conjunto com o patrimônio intangível representado pelo simbolismo e significados que estão inseridos no cotidiano da comunidade. Seja a construção de barcos ou o modo de cultivar determinado alimento e prepará-lo, são essas práticas únicas que influenciam as relações cotidianas e tornam o lugar peculiar.

A interferência de agentes externos pode colocar em risco a paisagem cultural existente, isso porque é preciso conhecer a fundo o local onde se pretende intervir a fim de não o descaracterizar ou ainda eliminar tradições. Planos de uso e ocupação devem ser adequados à realidade existente considerando não só o meio ambiente, como também a preservação do entorno, da cultura e dos cenários. A paisagem cultural, embora seja fruto da ação do ser humano em um determinado sítio, é determinada por uma relação de harmonia entre natureza e ser humano.



A paisagem cultural, embora seja fruto da ação do ser humano em um determinado sítio, é determinada por uma relação de harmonia entre natureza e ser humano.

A Escala do cotidiano, borda d'água e espaço público: o caso da Barra da Lagoa em Florianópolis

2.3 RELAÇÃO SER HUMANO X NATUREZA

Ao ocupar um lugar, o ser humano transforma sua paisagem, ou seja, relaciona-se com o meio natural, seja degradando-o ou apenas usufruindo de seus recursos, como qualquer outro animal. Essa relação mudou diversas vezes ao longo da história da humanidade. Hoje, existe a consciência a respeito da finitude dos bens naturais e necessidade de conservação da natureza, uma vez que, sendo parte integrante do sistema, o ser humano depende de seus recursos para sobrevivência.

A apropriação de espaços livres na cidade como forma de fortalecer as interações e, por consequência, o senso de preservação do ser humano com o meio ambiente, depende de um desenho urbano acolhedor e sensível. Segundo Farah (2010), A presença de vegetação na cidade funciona como elo entre ser humano e natureza a medida que constitui uma paisagem afetiva que vai além da estética e engloba valores e significados proporcionando benefícios psicológicos na população.

As orlas urbanas costumam ser apropriadas como espaços de lazer e contemplação quando permitem esses tipos de usos e tornam-se facilitadoras desse estreitamento nas relações socioambientais. Atrativos cênicos na paisagem, as orlas possuem, em geral, alto valor de mercado resultando na privatização desses espaços restringindo o acesso. Isso pode atrapalhar essas relações e comprometer o meio ambiente. A utilização das águas para prática esportiva ou para atividades econômicas, como a pesca, também é prejudicada. Assim, parques urbanos ou corredores ecológicos, ao longo de corpos hídricos, podem desempenhar tanto função social quanto ecológica ao mitigar problemas ambientais decorrentes das ocupações e das alterações na paisagem ao passo que cria espaços de lazer, esporte e cultura (Macedo, 2005).

O ser humano também se relaciona com a natureza através do cultivo do alimento e a implantação de hortas colaborativas nos bairros ou centros urbanos facilita a interação das pessoas com a vegetação além de proporcionar um senso de coletividade e estimular hábitos de vida mais saudáveis. A agricultura urbana é um fator de desenvolvimento das cidades e foi regulamentada em Florianópolis, por exemplo. Terrenos vazios usados como depósitos de lixo ou abandonados com mato ganham nova função no contexto do bairro transformando não só a paisagem como a qualidade de vida dos moradores.

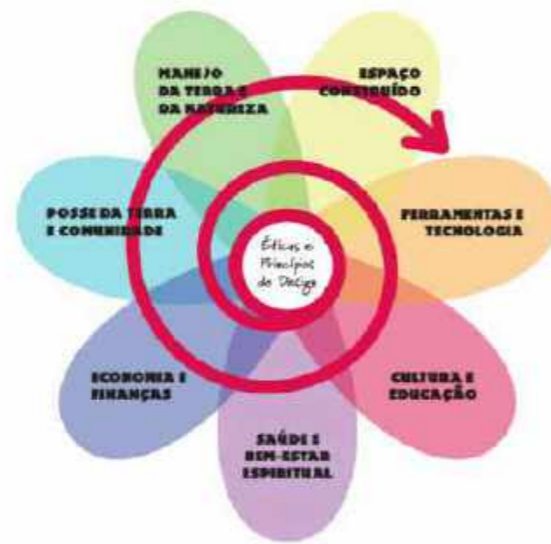
As árvores frutíferas complementam a paisagem cotidiana e tornam-se parte da comunidade. O fato de um pedestre desviar seu trajeto para passar próximo a um pé de amora, por exemplo, demonstra a importância da arborização na construção dos caminhos e direcionamento dos fluxos. Ainda contribuem para a vitalidade na rua, criando pontos de encontro e de trocas. E quando a própria comunidade empenha-se em plantar e participar da construção da paisagem além da conscientização ambiental, o próprio esforço ganha um valor especial trazendo um significado diferenciado à arborização urbana e tornando o ambiente mais familiar.



2.4 PERMACULTURA

“O termo Permacultura deriva da união das palavras permanente e cultura. É um sistema de planejamento e manejo baseado em princípios éticos, ecológicos, sociais, econômicos e de convivência testados e aplicados para o desenvolvimento de ambientes humanos sustentáveis”.

Aplicar seus princípios, sua metodologia de desenho, planejamento e potencialização dos fluxos nos sistemas de preservação e manutenção dos ecossistemas propicia a diversidade, a estabilidade e a resiliência natural.



Um projeto em permacultura:

1. Observa os padrões naturais e analisa os recursos da paisagem;
2. Harmoniza-se com as limitações de relevo, microclima, solos e água do local;
3. Planeja e posiciona os elementos somando funções e alimentando cada peça importante do sistema com mais de uma fonte de energia;
4. Constrói fluxos que se intercomunicam para potencializar os recursos, buscando o máximo de resultado com o mínimo de gasto.

EDUCAÇÃO AMBIENTAL

PRESERVAÇÃO DA FAUNA E FLORA

CONVIVÊNCIA E CIDADANIA

AÇÕES COOPERATIVAS

REAPROVEITAMENTO E REUSO

OBSERVA E IMITA A NATUREZA

2.4.1 PAISAGISMO REGENERATIVO

Paisagismo regenerativo é um dos conceitos trabalhados pela Permacultura e tem como foco a regeneração ou preservação dos recursos naturais em uma área de intervenção. Trata o paisagismo com uma visão holística considerando tanto as transformações no tempo e espaço como também o que ocasionou essas mudanças sejam elas decorrentes de fatores naturais ou antrópicos. Além disso, preocupa-se com as espécies de fauna e flora que habitam o ambiente e como os seres humanos se relacionam com esse meio.

Um jardim ecológico vai além da estética uma vez que suas composições são imitações da natureza. O intuito não é a beleza acima de tudo, mas sim a funcionalidade, a gestão dos recursos e principalmente a integração desse novo ambiente projetado com o meio natural existente e quais serão os impactos na área de intervenção.

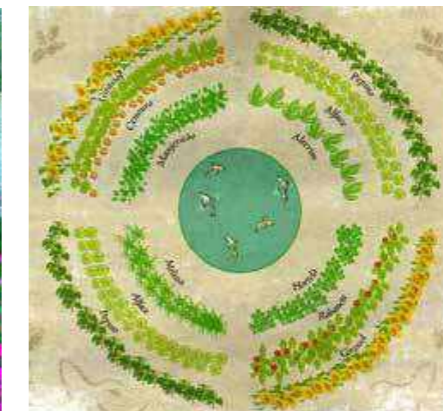
O projeto paisagístico ecológico valoriza a biodiversidade local e, por isso, utiliza espécies nativas que já estão integradas ao sistema. Também considera as necessidades humanas e a funcionalidade do jardim destinando áreas para o plantio de alimentos e ervas medicinais. Na permacultura são feitos espirais de ervas ou temperos e hortas em mandalas que são técnicas de cultivo de plantas com menor gasto de energia e melhor aproveitamento do espaço. Os jardins planetários são compostos a partir de espécies com afinidades ecológicas e não possuem cercas ou limites formais.

Assim, a partir de estratégias da própria natureza, é possível formar paisagens novas e criativas causando menos impactos no meio ao redor e melhorando a qualidade de vida tanto de seres humanos como dos animais que habitam a área.

Simbiose entre os desejos da natureza e as necessidades humanas.



Jardim Planetário



Horta Mandala



Espiral de ervas

2.5 REFERÊNCIAS DE PROJETOS



Canadá
slowottawa.ca



Canadá
slowottawa.ca



Canadá
slowottawa.ca



Concurso de projetos: Praça Colinas de Anhanguera
archdaily.com.br



Marina em Sanary Sur Mer
france-voyage.com



Lurie Garden de Piet Oudolf em Chicago
oudolf.com



Sydney Park
worldlandscapearchitect.com



Tianjin Bridged Gardens/Qiao Yuan Park by Turenscape
<http://www.contemporist.com>



Qunli Stormwater Park
archdaily.com.br



MaximilianPark de Piet Oudolf na Alemanha
oudolf.com



Liupanshui Minghu Wetland Park
gardener.ru

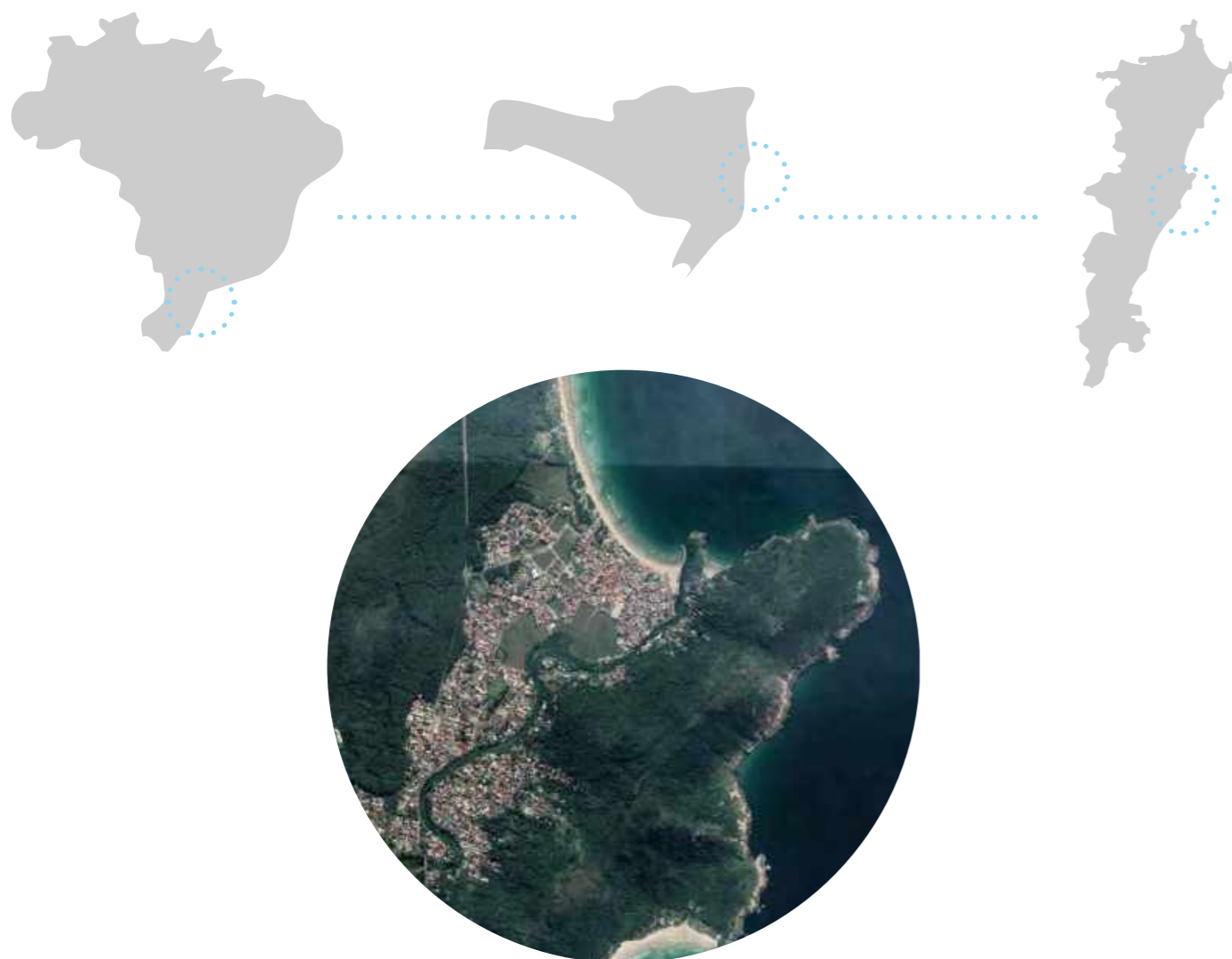


Sydney Park
worldlandscapearchitect.com

3 BARRA DA LAGOA



3.1 LOCALIZAÇÃO



O distrito da Barra da Lagoa está localizado na porção leste da Ilha de Santa Catarina, na cidade de Florianópolis. Está delimitada a leste pelo Oceano Atlântico, a oeste pela Lagoa da Conceição, a norte pelo bairro do Rio Vermelho e a Sul pelo Morro da Galheta.

3.2 CONTEXTO URBANO

A Barra da Lagoa é um bairro conhecido principalmente pela praia e pelas belezas naturais. Integra um conjunto de dezenas de praias da Ilha de Santa Catarina e é um dos principais destinos turísticos nos meses de verão. Todavia, durante as outras estações do ano, é pouco visitado e transitam pelo bairro apenas moradores e pescadores. O comércio próximo à orla é voltado aos turistas com diversas lojas de artigos para praia e de roupa de banho e de restaurantes servindo pratos feitos (o famoso PF da praia) e lanchonetes. Alguns acabam fechando no inverno e outros abrem apenas nos finais de semana. Existem padarias, mercados, farmácias e peixarias que atendem os moradores nos demais meses do ano.

Entretanto, o bairro é pouco frequentado em outras estações por moradores de Florianópolis de outros bairros. Isso ocorre, provavelmente, porque há poucos atrativos e o que existe não é bem aproveitado. Ainda que a paisagem natural seja exuberante, não há oferta de atividades ou oportunidades. A beira do canal não pode ser percorrida, como na Avenida das Rendeiras e diferente de parques como o de Coqueiros ou o Horto Florestal, a Barra oferece apenas a contemplação da paisagem.



Centrinho da Barra da Lagoa em junho
Fonte: Arquivo pessoal

Além desses fatores, ainda é possível verificar um movimento pendular dos moradores do bairro. Muitos trabalham no centro ou em outras localidades, saindo de manhã da Barra da Lagoa e voltando apenas a noite. Alguns pescadores também se dividem entre a atividade pesqueira e outros serviços. Isso intensifica a caracterização da área como balneário turístico uma vez que há pouca vitalidade urbana fora da temporada.



Movimento pendular na Barra da Lagoa
Fonte: Google Earth

3.3 HISTÓRICO

A Barra da Lagoa surge como um prolongamento do povoado da Lagoa, provavelmente em função da existência do canal. O desenvolvimento do local ocorre, então, devido ao tráfego dos habitantes de Nossa Senhora da Conceição entre lagoa e mar.

Devido a dificuldade de acesso ao principal núcleo urbano de Desterro, as comunidades do interior da Ilha tiveram que desenvolver um grau maior de autossuficiência. Assim, os outros núcleos também cultivavam a cana de açúcar, algodão, linho e mandioca. Segundo Beck (1983), a pesca ainda era atividade secundária, pois vicentistas e açorianos priorizavam a agricultura de subsistência, baseada na pequena propriedade privada e no trabalho familiar (apud Lins, 1993, p. 93). A partir da segunda metade do século 19 a pesca ganhou mais importância comercial e a atividade se intensificou. No mesmo período outra mudança aconteceu: devido

ao grande volume de exportação de mandioca a policultura foi perdendo lugar e a paisagem se transforma mais uma vez dando lugar a monocultura.

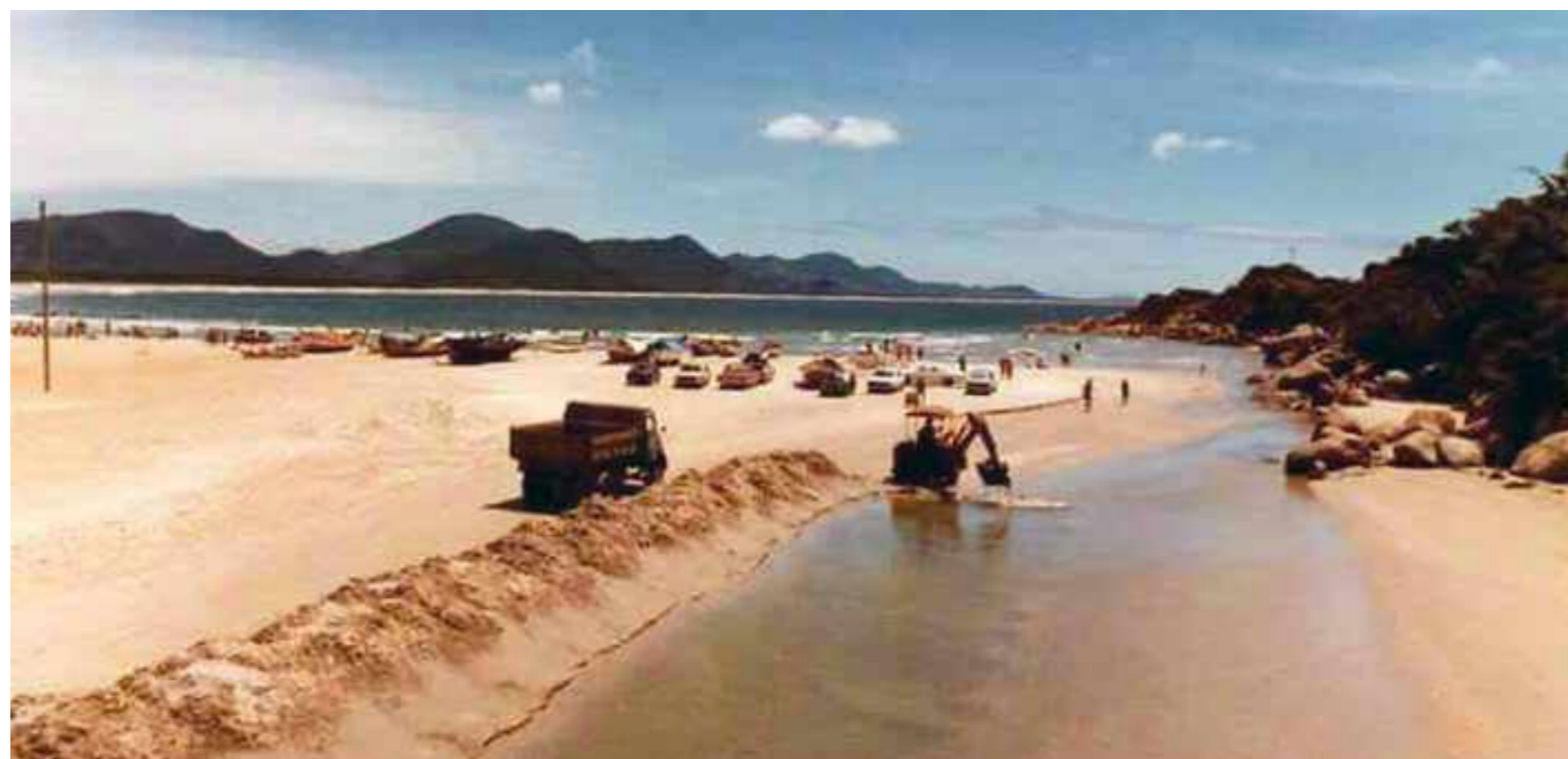
No século 20, a pesca se tornou a principal atividade econômica nas Barra da Lagoa e o agricultor tornou-se pescador. Isso se deve, principalmente, a condição geográfica do lugar com o canal e a ocupação a beira mar diferente da vila vizinha de São João do Rio Vermelho que manteve a atividade agrícola e produção de leite ainda por muito tempo. (Lins, 1993). Na Barra, a tradição da pesca se mantém até hoje e as plantações e pastagens deram lugar à ocupação humana e a regeneração da mata no Morro da Galheta. A colônia de pescadores da Barra da Lagoa, Z-11, é uma das maiores de Santa Catarina que ainda mantém a tradição da pesca artesanal que pouco se alterou desde que começou a ser praticada.

No início da década de 1980, a Barra da Lagoa começa a se tornar um balneário conhecido pelos turistas. Essa outra forma de ocupação é responsável pelas maiores mudanças nas estruturas socioambientais e paisagísticas do bairro (REIS, 2010). A pesca artesanal, como modo de sustento, vem perdendo adeptos que migram para atividades relacionadas ao turismo (LINS, 1993). A chegada de visitantes altera a dinâmica que se estabeleceu por décadas e a paisagem rural, com as plantações em pequenas propriedades, transforma-se com as novas construções ainda de pequeno porte e baixo gabarito. Assim, a paisagem cultural, mesmo sendo o grande estímulo para o turismo na Barra da Lagoa, é também prejudicada, paradoxalmente, por essa atividade (MACEDO, 2005).

A existência de um sítio com geomorfologia única é o grande atrativo turístico, todavia são os valores urbanos, como infraestrutura, por exemplo, e os atrativos sociais tais como feiras de artesanato e prática esportiva que possibilitam a vinda dos turistas e valorizam os balneários. (MACEDO, 2005). Para atender a grande demanda de turistas, a Barra transforma não apenas a paisagem, como também seu espaço e seu cotidiano. O núcleo de pescadores agora é destino turístico conhecido mundialmente.



A Escala do cotidiano, borda d'água e espaços públicos: o caso da Barra da Lagoa em Florianópolis

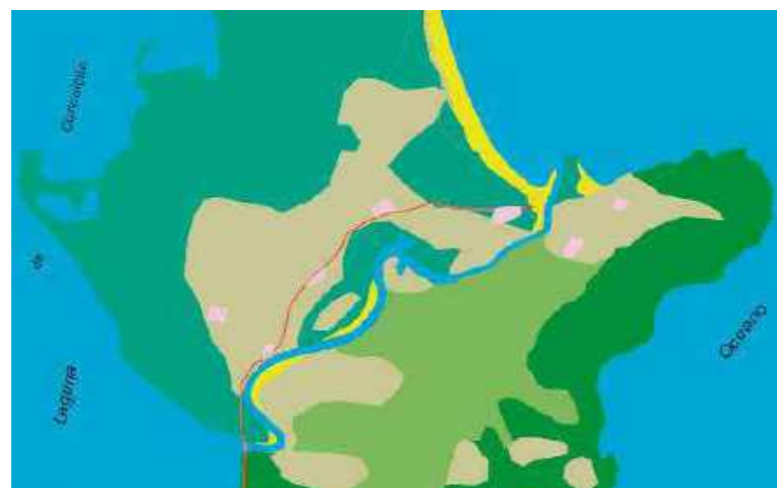


A Escala do cotidiano, borda d'água e espaço público: o caso da Barra da Lagoa em Florianópolis

3.3.1 OCUPAÇÃO

1956

Ocupação humana restrita às margens do canal. Às margens da praia havia apenas ranchos de pescadores. Nesse período, grande parte do território da Barra era ocupado por pastagens e áreas agrícolas. A vegetação de restinga era presente em grande parte da área mapeada principalmente à beira do mar e do canal. No Morro da Galheta ficavam as pastagens o que mostra que a vegetação existe hoje lá é secundária. A imagem do geoprocessamento mostra o canal assoreado o que acontecia com frequência antes da construção do mole devido ao fechamento da barra, grande porção de areia existente na conexão do canal com o mar.



Esquema ocupação urbana
Fonte: Leal e Horn Filho (2004)



Imagem geoprocessamento
Fonte: geo.pmf.sc.gov.br

1978

Vinte e dois anos após a imagem anterior verifica-se grande mudança na urbanização da Barra da Lagoa que ocorre devido a implantação do sistema viário que iniciou com a construção da rodovia SC-406 em 1975. Isso gerou mudanças significativas na área uma vez que o acesso à comunidade foi facilitado. A ocupação ocorre em vias perpendiculares a principal rua de acesso ao bairro o que apresenta um traçado em “espinha de peixe” característico da ocupação açoriana. Percebe-se também que áreas antes tidas como agrícolas começam a ser substituídas por lotes com residências. As pastagens também vão dando lugar à regeneração da mata Atlântica no Morro da Galheta.



Esquema ocupação urbana
Fonte: Leal e Horn Filho (2004)

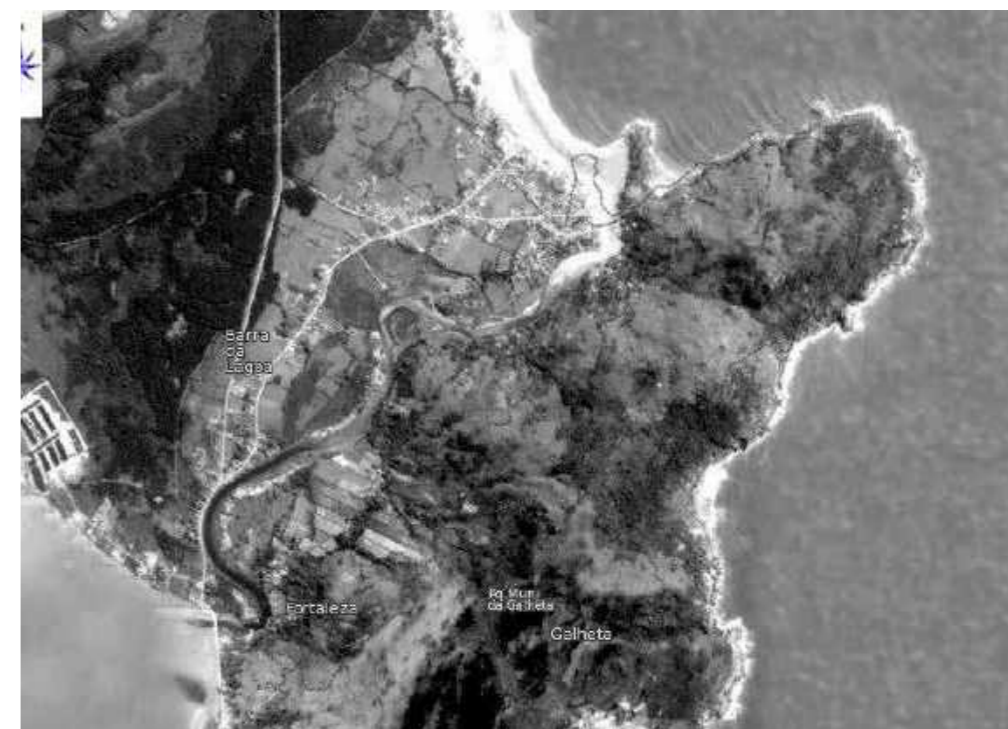


Imagem geoprocessamento
Fonte: geo.pmf.sc.gov.br

1994

O crescimento urbano na Barra da Lagoa se intensifica na década de 1980 e em 1994 a ocupação se mostra consolidada. No ano seguinte em 1995, ocorre o desmembramento da Lagoa da Conceição e o bairro da Barra da Lagoa torna-se distrito. Na margem esquerda do canal fica evidente a substituição de áreas agrícolas por áreas residenciais e a margem direita, principalmente na área da Fortaleza da Barra, também é ocupada. O canal não está assoreado na imagem do geoprocessamento, pois nessa data já havia o molhe que foi construído em 1980 alterando a geomorfologia da Lagoa e permitindo a troca de águas durante todo o ano. Destaca-se a presença do loteamento Cidade da Barra a norte do bairro onde antes havia restinga. Com um traçado ortogonal se diferencia da malha em “espinha de peixe” fortemente presente na Barra da Lagoa. Outro fator evidente é a vegetação a norte

do canal formada por pinus substituindo uma grande área de restinga. Nessa imagem percebe-se a tendência do ser humano em ocupar áreas próximas a água. Hoje ocupa-se em função do turismo, economia (pesca) e da valorização da paisagem.



Esquema ocupação urbana
Fonte: Leal e Horn Filho (2004)



Imagem geoprocessamento
Fonte: geo.pmf.sc.gov.br

2018

Percebe uma densificação das áreas já urbanizadas e uma ocupação mais efetiva em toda margem direita do canal (Fortaleza da Barra) e na área da Prainha onde há muitos hostels em função da grande quantidade de turistas que procuram por aventura o ano todo. Muitas residências, no centrinho do bairro, foram transformadas em pousadas para suprir a demanda por hospedagens especialmente nas temporadas de verão. Ao longo do canal existe o contraste das diferentes classes sociais ocupando uma mesma área. Barcos de pesca, iates, caiaques, lanchas e canoas havaianas dividem as águas e compõem a paisagem.



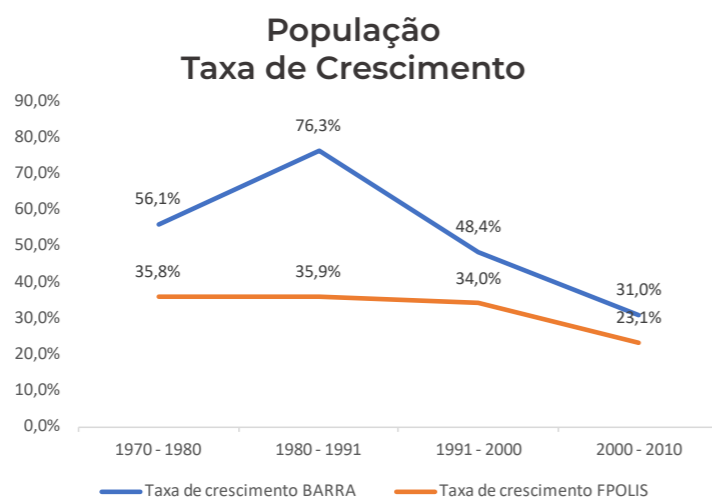
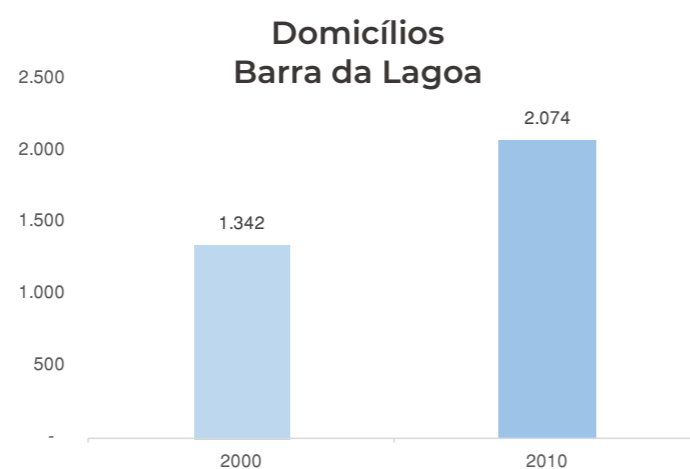
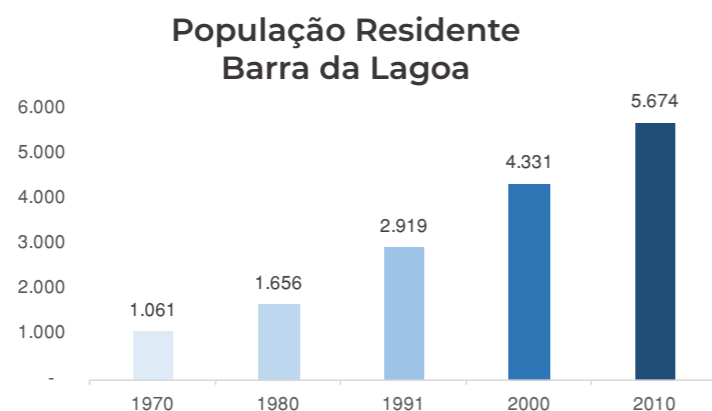
Ocupação na borda do Canal da Barra da Lagoa
Fonte: Arquivo Pessoal



Imagem satélite
Fonte: Google Maps

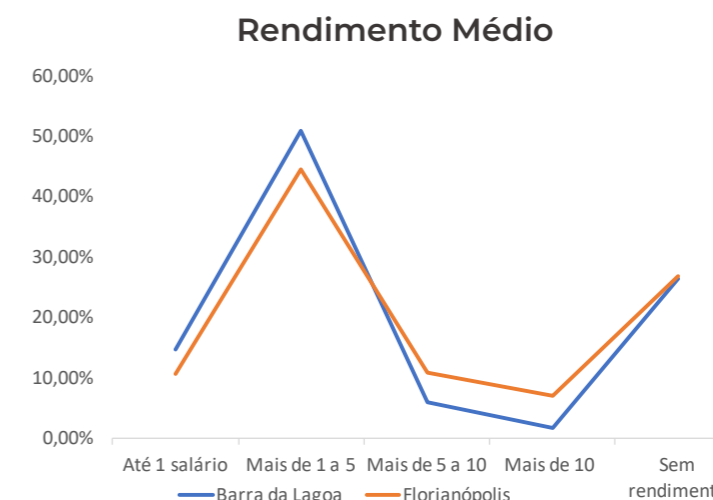
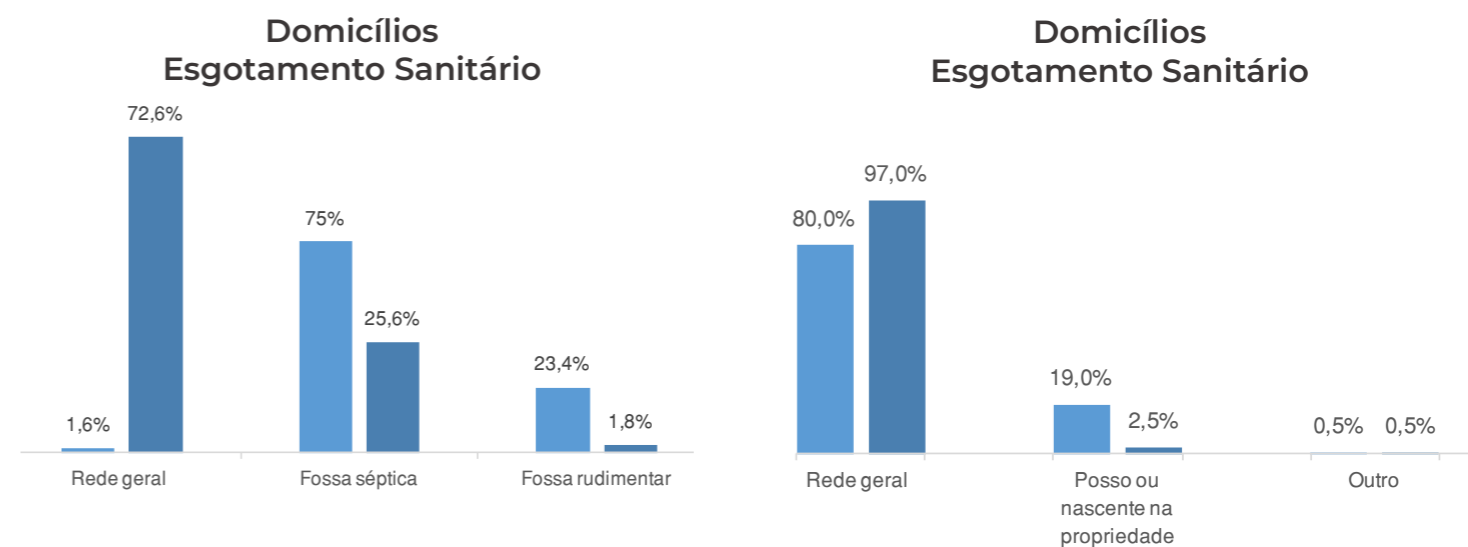
3.4 DADOS SOCIOECONÔMICOS

A análise dos dados socioeconômicos complementa o diagnóstico informando a respeito da infraestrutura do bairro e dados da população para que se possa conhecer melhor a área de intervenção e agir de forma coerente com a realidade do local.



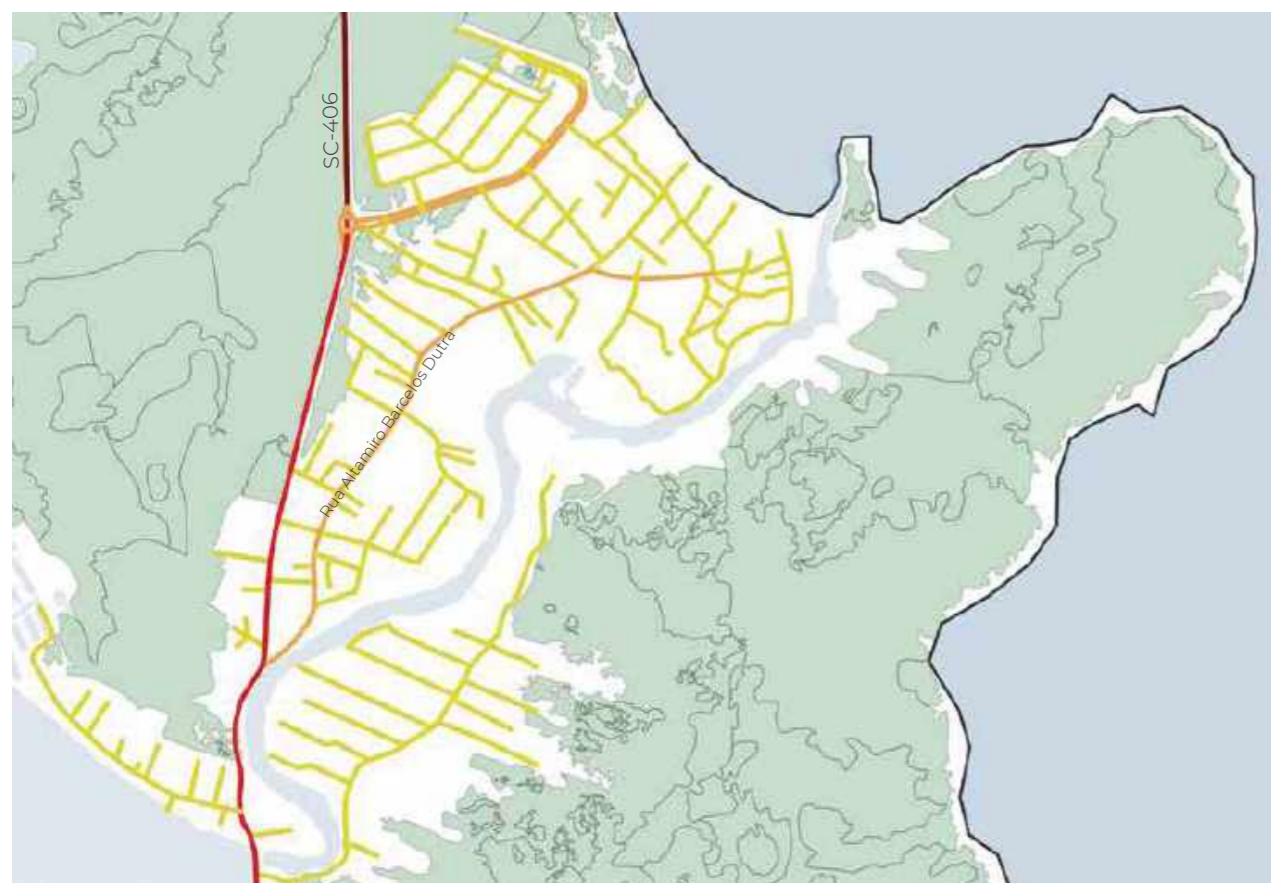
Entre os anos de 2000 e 2010, quando foram realizados os últimos censos, aumentou significativamente na Barra da Lagoa o número de domicílios esgotamento sanitário conectados à rede geral. A fossa séptica ainda é utilizada no bairro especialmente na margem direita do canal, onde a ocupação expandiu de forma irregular. No plano diretor a área está zoneada como de preservação com uso limitado e não residencial para frear o crescimento, porém isso também dificulta a implantação de infraestrutura urbana.

Todos os domicílios da Barra da Lagoa contam com energia elétrica e coleta de lixo, inclusive na área ocupada no Morro da Galheta. A questão mais crítica está na malha viária que não consegue comportar o elevado movimento do verão, resultando em grandes engarrafamentos. O bairro também não possui ciclovias e muitas calçadas estão em péssimas condições ou são muito estreitas e sem acessibilidade.



3.5 LEITURA DA ÁREA | MAPAS

malha viária

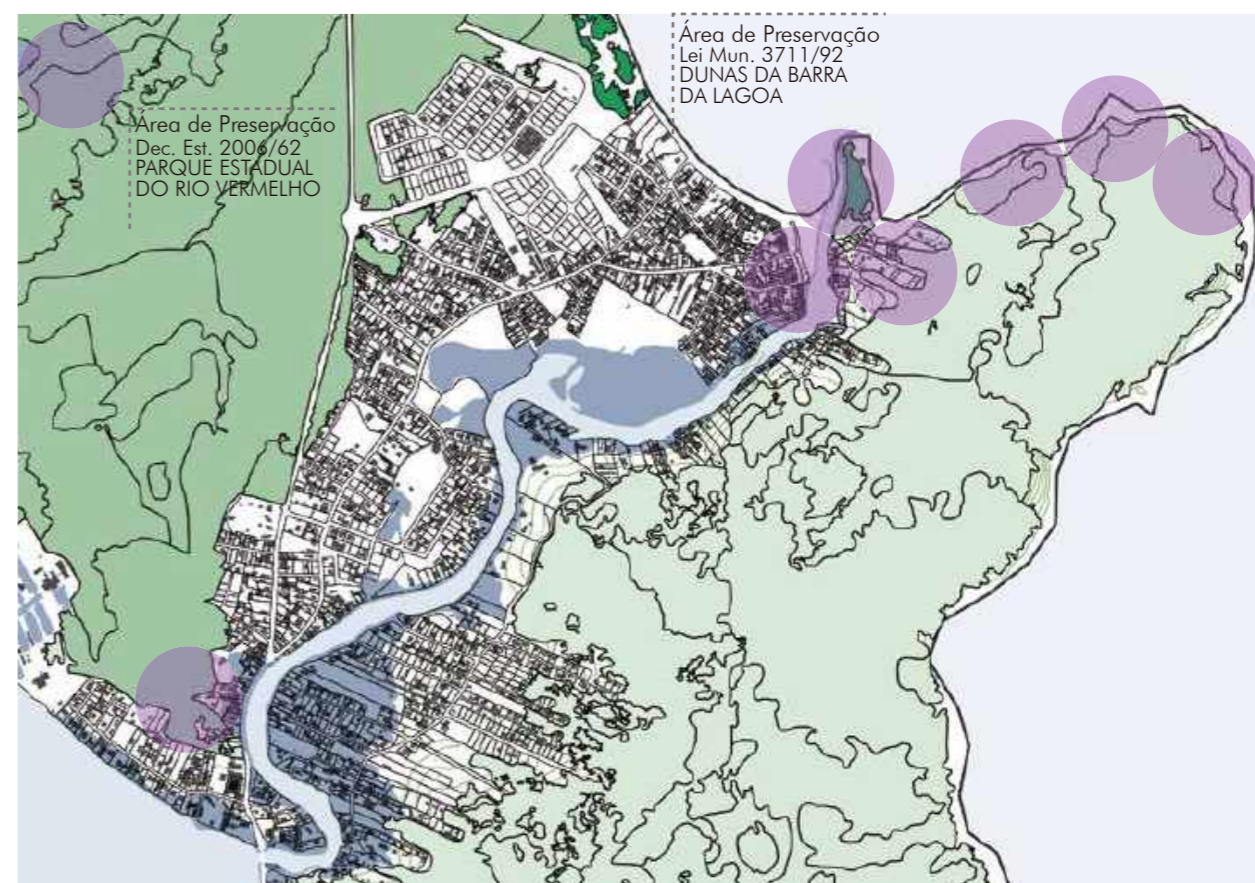


s/ escala

- VIA EXPRESSA
- VIAS ARTERIAIS
- VIAS COLETORAS
- VIAS LOCAIS

Na Barra da Lagoa, devido à ocupação vicentista-açoriana, o sistema viário é do tipo “espinha de peixe”, como em boa parte do litoral de Santa Catarina. Esse modelo de malha é composto por uma via principal de onde surgem ruas locais sem saída que não se conectam entre si. Esse tipo de configuração espacial dificulta os deslocamentos a pé e concentra o comércio na via principal e as residências nas transversais.

cheios e vazios | áreas inundáveis | ambiental

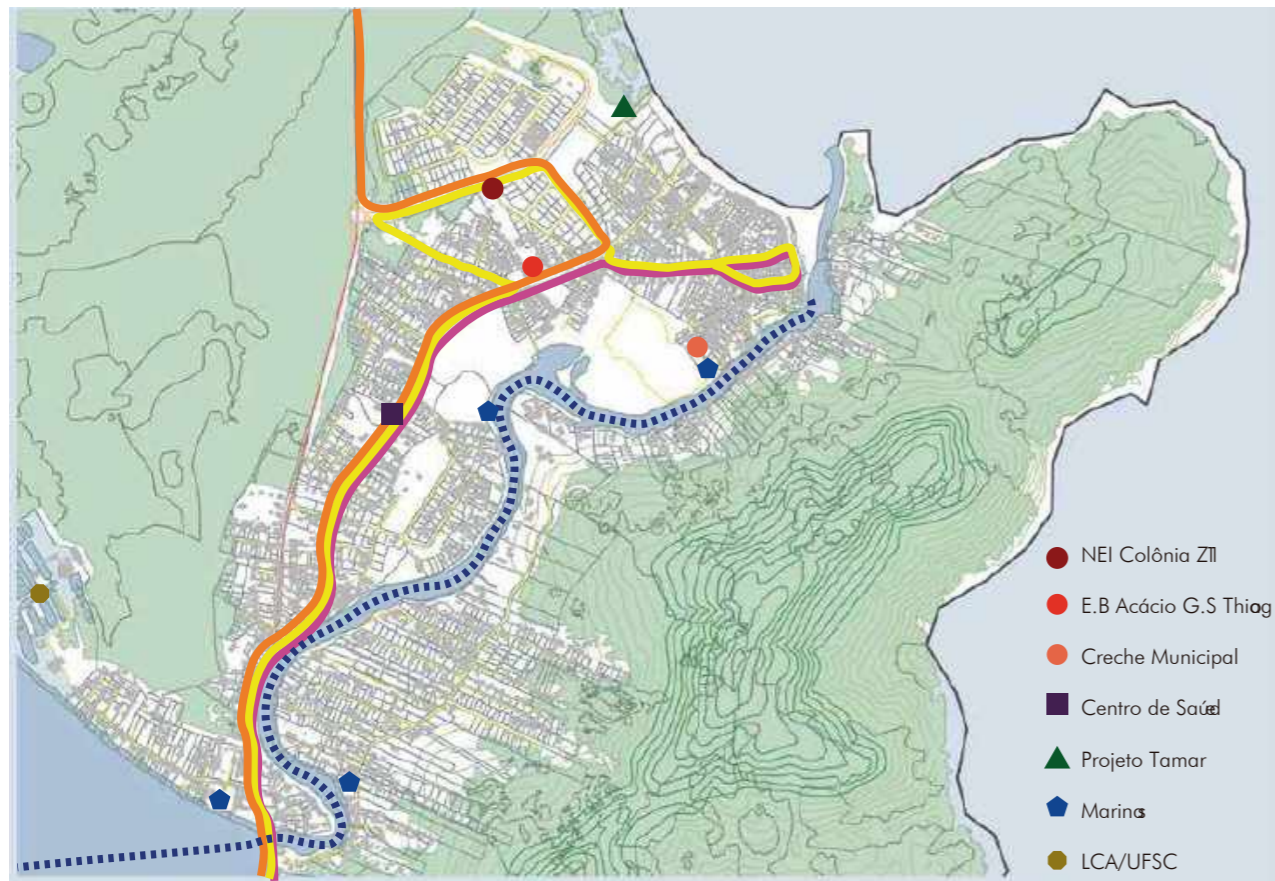
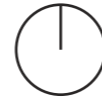


s/ escala

- SÍTIOS ARQUEOLÓGICOS
- MATA SECUNDÁRIA
- REFLORESTAMENTO
- RESTINGA

Seguindo a tendência do ser humano de buscar bordas d’água para viver, a ocupação na Barra da Lagoa segue as margens do canal, da Lagoa da Conceição e da praia. Avança pelo Morro da Galheta onde na parte sul é possível acessar de carro e na parte mais ao norte o acesso ocorre apenas pela ponte metálica, a pé ou de bicicleta. Ainda existem grandes terrenos e pequenos lotes vazios nas áreas mais valorizadas, sendo o maior deles de propriedade da Portobello, para o qual, na década de 1990, foi desenvolvido o projeto Porto da Barra que contava com uma área residencial, marina e ilhas artificiais. Após reivindicações da comunidade, o projeto foi arquivado.

transporte | equipamentos públicos

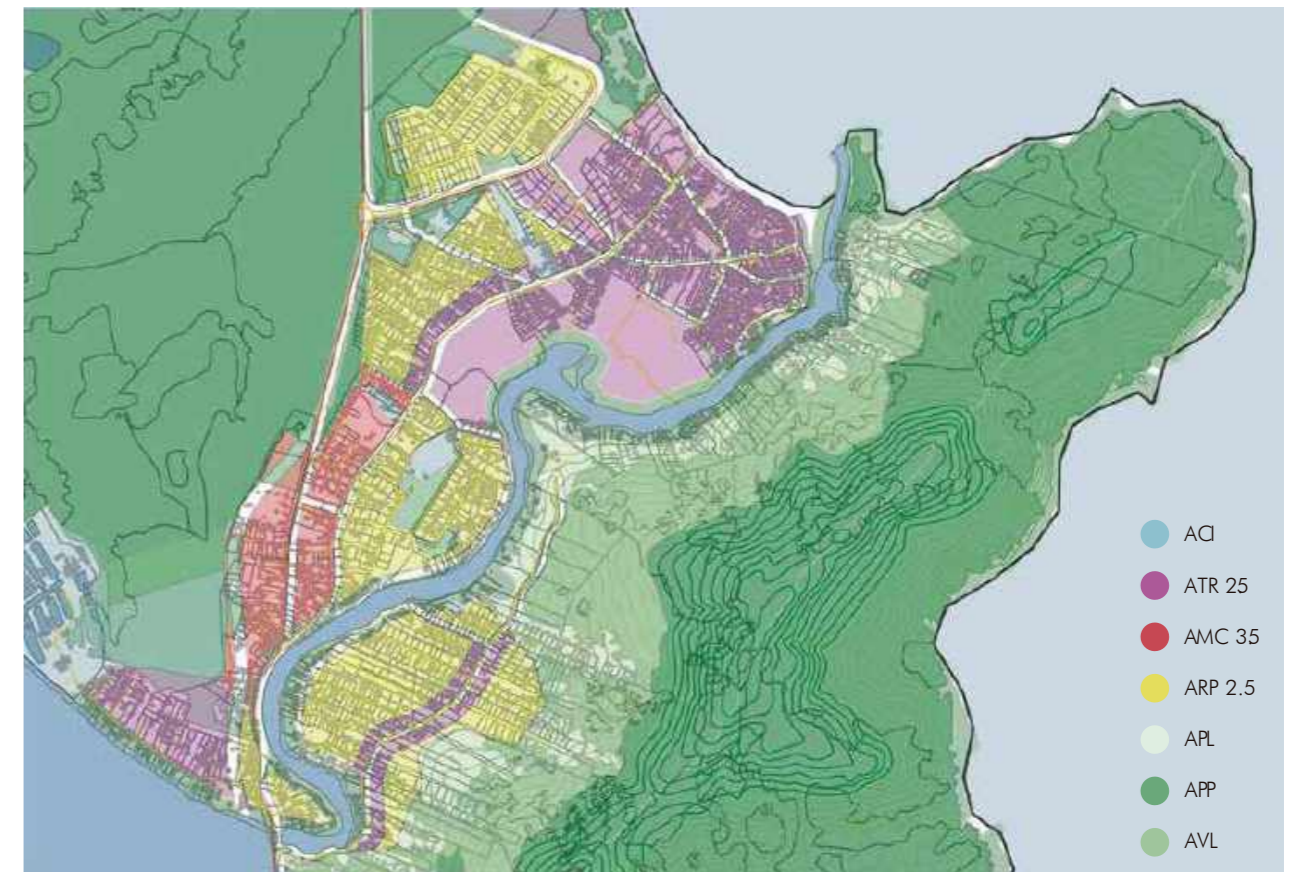


s/ escala

- Barra da Lagoa Direto | D360
- Barra da Lagoa | 360
- Exec. Barra da Lagoa | 2120
- TIKAN - TILAG | 840
- TILAG - Rio Vermelho | 850
- COOPERBARCO | Lagoa - Barra
- Apenas no verão

A Barra da Lagoa conta com importantes equipamentos públicos que facilitam o acesso da população à educação e saúde, por exemplo. Hoje, há no distrito uma escola básica, uma creche e um núcleo de educação infantil, todos públicos. Na principal via de acesso ao bairro, rua Altamiro Barcelos Dutra, está localizado o posto de saúde. Assim, a Barra da Lagoa conta com uma rede de equipamentos que auxiliam na estruturação do bairro como centralidade e torna-se cada vez mais independente dos distritos vizinhos reduzindo os deslocamentos e melhorando a qualidade de vida dos moradores.

plano diretor



s/ escala

O plano diretor coloca o centro do bairro como área turística de lazer e define esse tipo de zoneamento como "áreas que se caracterizam por serem dotadas de singularidades e atributos (...) e que deverão ser preferencialmente apropriadas para uso misto, predominando moradias, pequenos negócios e atividades de suporte ao turismo" (Lei Complementar nº 428, 17 de janeiro de 2014). A maior parte do bairro está caracterizada como Área de Preservação Permanente, pois engloba o Morro da Galheta de vegetação secundária, o Parque Estadual do Rio Vermelho em processo de regeneração ambiental e as bordas do canal. Nas áreas residenciais predominantes são admitidos pequenos comércios.

3.6 O PROJETO PORTO DA BARRA

O projeto Porto da Barra foi desenvolvido pelo Grupo Portobello que é proprietário de um grande terreno entre o canal e a rua Altamirano Barcelos Dutra. O projeto conta com grande movimentação de terra para formação de ilhas, que se conectam por pontes, com habitações e comércios. Além disso, prevê um setor náutico com capacidade de até 300 embarcações (VILLASBÔAS, 2003). O empreendedor buscou a participação da população através do presidente da colônia de pescadores Z-11 e conseguiu cerca de 60% de aprovação dos moradores que contavam com benefícios como a geração de empregos, melhorias na urbanização e tratamento de esgoto. (VILLASBÔAS, 2003).

Entretanto, o Ministério Público federal e a ONG Fundação Lagoa se opuseram ao empreendimento criticando o Estudo de Impacto Ambiental realizado. Um grupo de professores da UFSC emitiu um parecer técnico expondo as implicações do empreendimento e os impactos ambientais e sociais causados, entre eles a vinda de

mão de obra externa, questões de trânsito, a descaracterização do local com um desenho urbano e arquitetônico muito distinto do existente, além da a grande movimentação de terra na abertura dos canais artificiais colocando em risco espécies da fauna e flora e, conseqüentemente, a atividade de pesca artesanal, principal atividade econômica na Barra da Lagoa. Assim, o empreendimento não foi construído devido a forte participação popular em conjunto com o Ministério Público.



FIGURA 1 – Demarcação dos Setores do primeiro Projeto.
Fonte: Estudo de Impacto Ambiental (1995).

- Setor Central / Integração**
1. Pórtico / Acesso Principal
 2. Eixo Comercial / Residencial
 3. Praça do Mercado / Comércio / Apart-Hotel
 4. Praça do Hotel: Hotel 110 Uhs
 5. Clube Náutico
 6. Estacionamento Público (630 vagas)

- Setores Habitacionais Leste e Oeste**
7. Ilhas com Uhs geminadas
 8. Edifícios com Uhs (apartamentos)
 9. Loft

3.7 IDENTIFICAÇÃO DA PROBLEMÁTICA

Após estudar o local e fazer o levantamento das condicionantes da área é preciso identificar a problemática para, posteriormente, lançar as estratégias de projeto e formular uma proposta viável e efetiva.

Na Barra da Lagoa a ocupação atual é resultado do parcelamento do solo da época em que açorianos e vicentistas chegaram ali. Segundo Reis (2010) “crescimentos espontâneos se desenvolveram aproveitando os caminhos coloniais e o parcelamento rural preexistente”. Hoje, o bairro possui alta densidade nas margens do canal - inclusive onde não há acesso de automóveis - e ao longo da principal via de acesso. No centro a ocupação espontânea não segue um caminho e acontece de forma mais desorganizada formando pequenos becos com terrenos encravados.

Esse crescimento desordenado em todo o bairro ao longo do tempo acarretou em problemas atuais como a degradação do mangue e restinga existentes na margem do canal, a contaminação da Lagoa da Conceição por esgotos e lixos que são jogados no canal comprometendo a balneabilidade e também a pesca nesse estuário, a falta de infraestrutura urbana principalmente nas áreas de encosta de morro e elevado número de automóveis transitando no bairro nas pequenas servidões.

Nos meses de verão o trânsito torna-se caótico e as ruas ficam tomadas por carros e motos estacionados. Com a chegada de turistas o abastecimento de água também é comprometido.



Apesar de existirem dois acessos ao bairro, a entrada pelo loteamento Cidade da Barra é pouco utilizada e o fluxo fica concentrado na Rua Altamiro Barcelos Dutra. Não há ciclovias no bairro embora a bicicleta seja bastante utilizada pelos moradores. Ainda em relação a mobilidade, o transporte marítimo é pouco explorado no bairro. Utilizam uma canoa, chamada 'bateira' para atravessar o canal principalmente na área do Morro do Torquato que fica distante da ponte. Há inclusive esse serviço disponível nos hostels dessa área.

No que diz respeito às áreas verdes, ainda que exista uma grande potencialidade no bairro: o próprio canal e sua ligação com o mar, o acesso a água é prejudicado devido às ocupações na borda d'água. A privatização da orla percebida quase em toda a extensão do Canal da Barra, mas há um grande vazão que se trata de um terreno privado. Hoje, esse terreno encontra-se murado como mostra a foto ao lado. Nesse terreno, resta um pouco do mangue que existia na orla da espécie *Laguncularia racemosa* ou mangue-branco.



4 ESTRATÉGIAS



4.1 ÁREA DE INTERVENÇÃO



No perímetro do distrito da Barra da Lagoa foi demarcada uma área, como mostra o mapa acima, a ser estudada. A proposta, portanto, será apresentada em dois recortes:

1. A ESCALA DO BAIRRO

2. BORDA D'ÁGUA

A ESCALA DO BAIRRO

Compreende desde a orla da praia a Norte até o final da gleba existente na borda do canal, a Sul. No leste, inclui a ocupação do Morro da Galheta e a Oeste toda a área em que está implantado o loteamento Cidade da Barra.

Nesse recorte a proposta inclui alternativas para a mobilidade urbana como a implantação de ciclovias no bairro, alteração do sentido de algumas vias para sentido único, abertura de novas ruas onde hoje há um terreno vazio na borda d'água, novos pontos de parada do transporte marítimo nas duas margens do canal, alterar o local de estacionamentos e criar novos bolsões, propor um sistema de áreas verdes e infraestrutura para a prática da pesca artesanal.

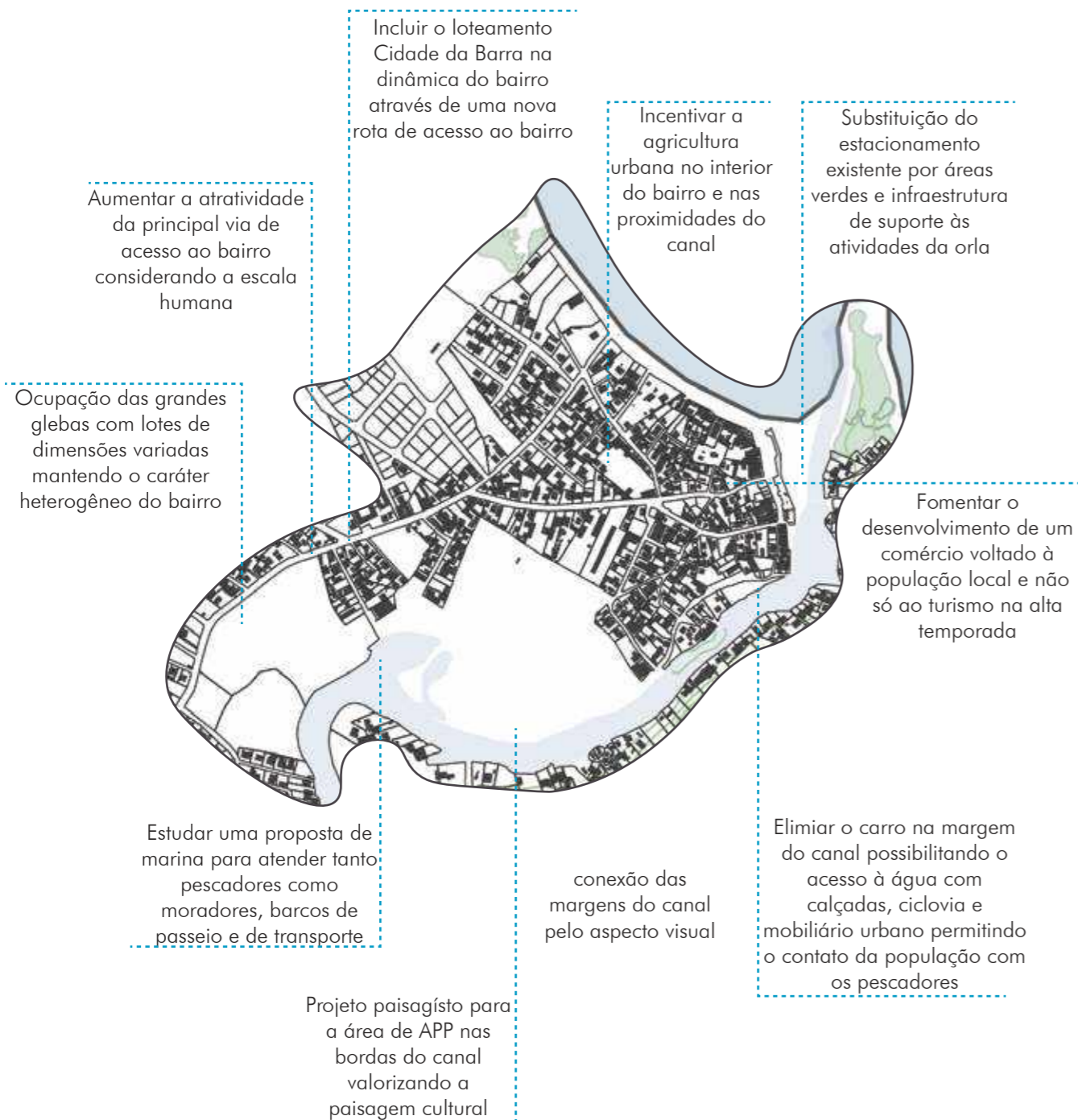
BORDA D'ÁGUA

Compreende as duas margens do canal desde a praia até o final do terreno vazio existente.

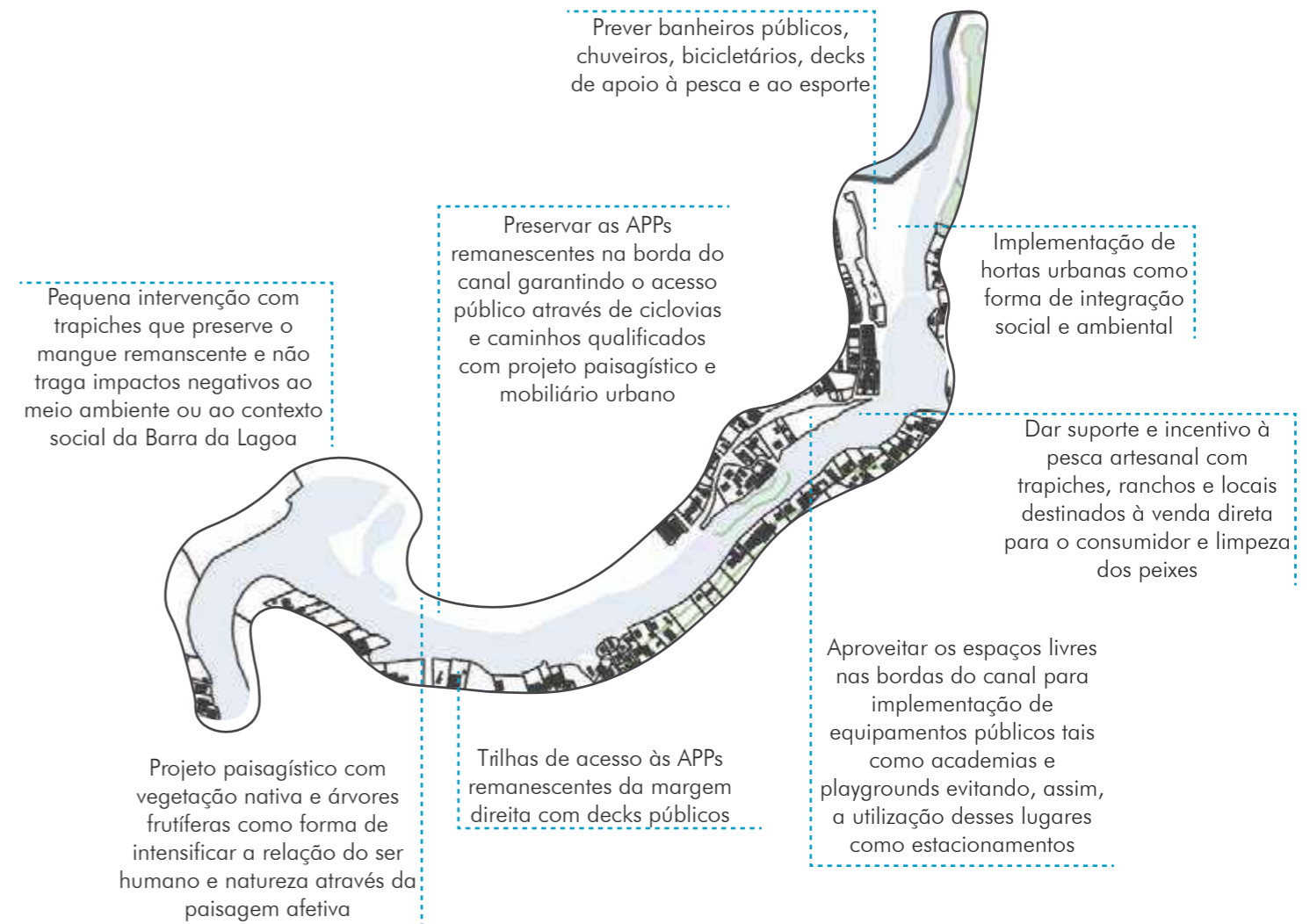
No segundo recorte é feita uma proposta urbano-paisagística para garantir o acesso público ao canal uma vez que restam poucas áreas livres na borda d'água. Considerando as necessidades sociais, ambientais e econômicas do bairro, propõe-se espaços de esporte e lazer, trapiches para pesca, mergulho e espera de barcos, passeio público, áreas destinadas para bares e restaurantes, uma Escola do Mar para apoio da atividade pesqueira e ambiências para contemplação da paisagem.

4.2 RECORTES E ESTRATÉGIAS

primeiro recorte: a escala do bairro



segundo recorte: borda d'água

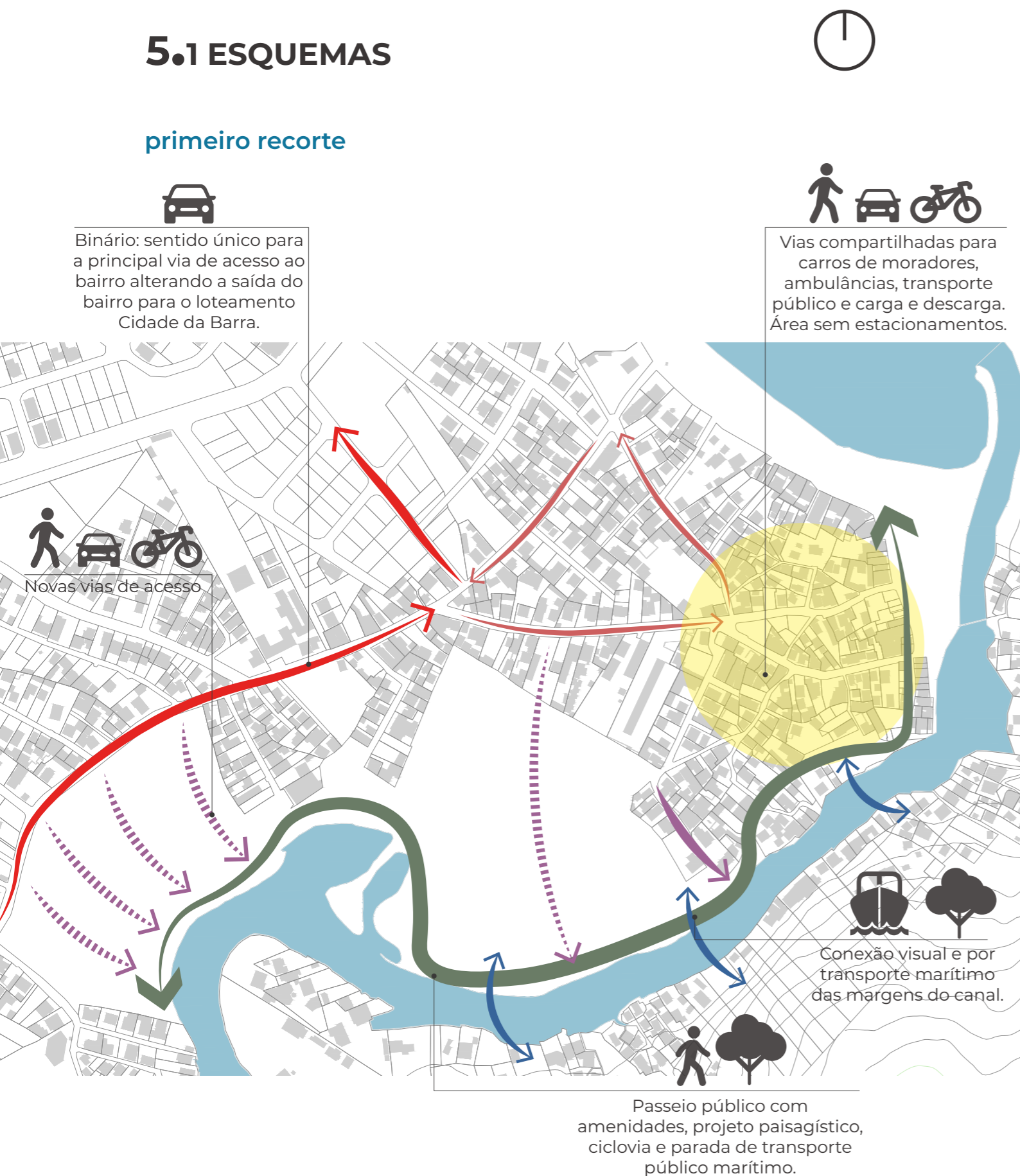




5 PROPOSTA

5.1 ESQUEMAS

primeiro recorte



MOBILIDADE

Hoje, a Barra da Lagoa sofre com grandes engarrafamentos nos meses de verão. Há apenas um trajeto feito pelo ônibus e nenhuma opção de transporte público marítimo fora da temporada. Além disso, não existem ciclovias no bairro e, as ruas estreitas com duplo sentido para automóveis potencializam os conflitos entre carros e pedestres.

Com intuito de amenizar tais conflitos, ofertar mais alternativas de transporte e diminuir os engarrafamentos no bairro, são propostas as seguintes medidas:

1. Binário e alteração dos sentidos das vias. A principal via de acesso ao bairro, Rua Altamiro Barcelos Dutra passa a ter sentido único mantendo-se como a via de chegada com duas faixas exclusivas para automóveis, ciclovia, calçadas e pontos de ônibus. A Avenida Cidade de Córdoba torna-se, então, a via de saída do bairro chegando até a SC 406 (Rod. João Gualberto Soares). Diversas ruas conectam essas vias paralelas, como a Rua Prof. Ademir Francisco, Rua Inezir Bauer Bertoli e a Rua Julio José Gonçalves. Dentro do centrinho do bairro, outras ruas tiveram sentidos modificados para darem espaço a calçadas e ciclovias e para atenderem as modificações de trânsito necessárias para funcionamento do binário.
2. Área peatonal com vias compartilhadas e acesso restrito para automóveis de moradores, de carga e descarga e ônibus. Hoje, essa área do bairro é tomada por carros estacionados na rua e por estacionamentos particulares. Evitar a entrada de outros automóveis é uma

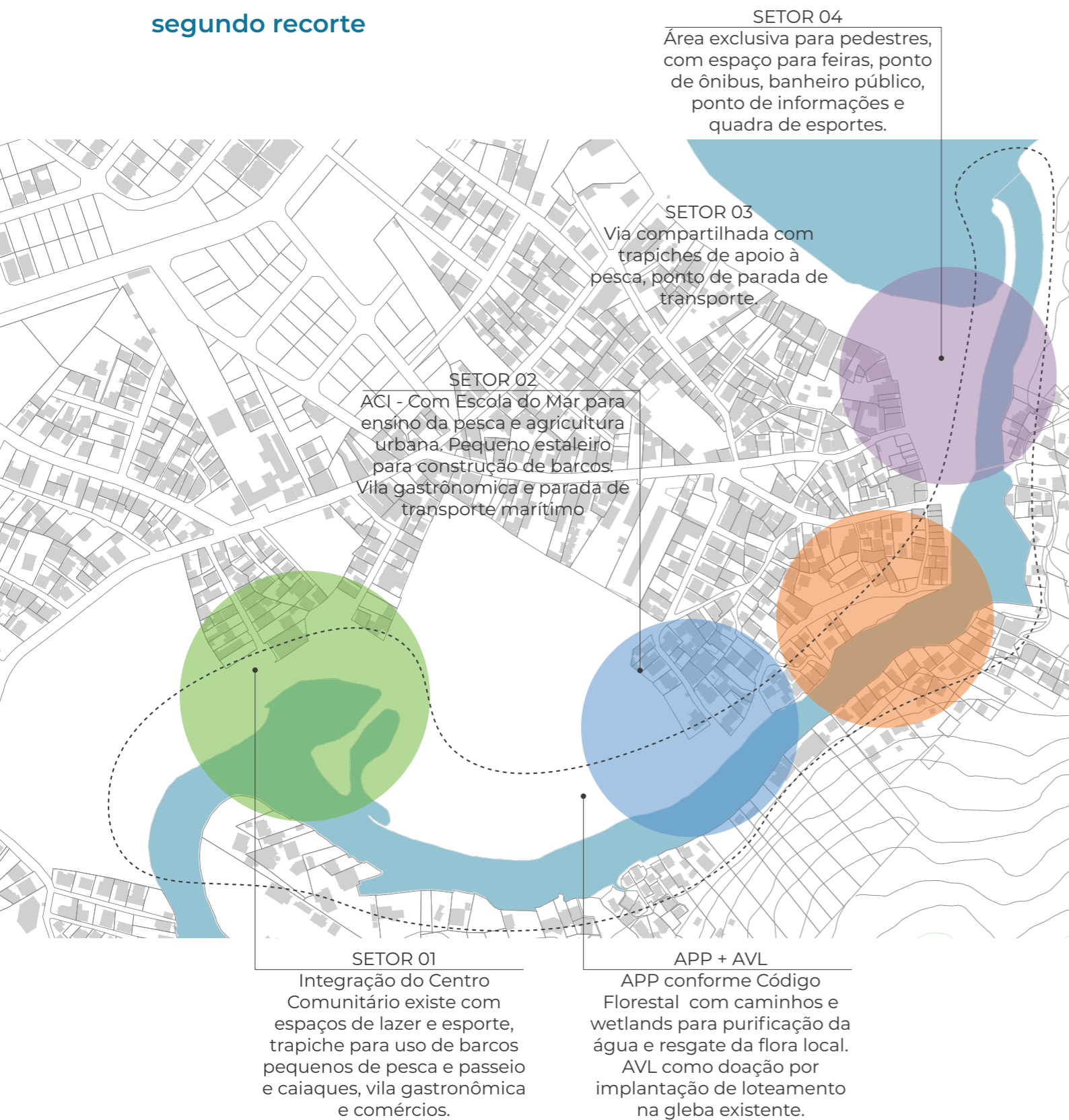
medida necessária para priorizar o pedestre e contribuir com o meio ambiente. Para controle de acesso de veículos à área podem ser usadas cancelas com totem eletrônico para identificação. Moradores teriam, portanto, um cartão de acesso à área. O mesmo para os demais veículos de serviço.



3. Transporte público marítimo durante todo o ano para os moradores. Atualmente, na temporada de verão o barco sai do centrinho da Lagoa da Conceição para a Barra levando moradores e turistas. Facilitando o acesso já que a Avenida das Rendeiras e no morro da Praia Mole ficam congestionados devido ao grande volume de automóveis nas praias do Leste.
4. Passeio público e ciclovias nas principais vias do bairro e na borda do canal - hoje inexistente. Não existe qualquer caminho que margeie a borda d'água que hoje encontra-se quase inteiramente privatizada. Nas ruas mais estreitas, próximas à praia onde o acesso de veículos foi restrito, as vias compartilhadas permitem o livre trânsito de pedestres e ciclistas com segurança.
5. Estacionamentos apenas em bolsões e proibição dos estacionamentos na beira d'água a fim de valorizar a paisagem.



segundo recorte



ÁREAS VERDES

Devido a falta de acessos e áreas públicas a borda d'água do canal da Barra, propõe, considerando as áreas verdes ainda existentes, um desenho que promova a integração do ser humano com a natureza. A partir do recorte escolhido, toda a extensão das margens do canal foi trabalhada, principalmente a margem esquerda onde há uma grande gleba na qual foram delimitados 50 metros (a partir da borda do canal, conforme Código Florestal Lei Federal nº 12.651, de 25 de maio de 2012) de APP e mais 25 metros de AVL.

Com aproximadamente 1.200 metros de extensão, a proposta divide a área em 4 setores e áreas de transição, sendo eles:

SETOR 01

Localizado no entorno do Centro Comunitário existente e próximo a Escola Básica Acácio Garibaldi Santiago. Por isso, foi escolhido como setor de lazer e esportes e gastronômico. Um grande trapiche facilita que os banhistas mergulhem com segurança no canal além de permitir a prática de esportes como canoagem e standUp Paddle, por



exemplo. Hoje, há poucos acessos ao canal e em nenhum há qualquer infraestrutura de apoio e segurança.

Também há na proposta uma rua de pedestres com restaurantes e bares conectados ao ponto de parada do transporte público marítimo.

SETOR 02

Atualmente, essa área está zoneada no Plano Diretor como ACI - Área Comunitária Institucional - porém há uma marina privada funcionando. Na proposta, uma Escola do Mar para ensino da pesca e de agricultura urbana é instalada no local. Além disso, sugere-se uma edificação de apoio à atividade da pesca para guardar materiais e evitar o acúmulo de lixos e equipamentos na beira d'água.

O estaleiro que fica ao lado da marina é mantido e integrado à área da Escola do Mar, com uma grande cobertura para ser utilizada também para feiras de pescados. Propõe-se que, este lugar, torne-se referência para compra de pescados na Barra diretamente do pescador.



SETOR 03

Área muito utilizada por pescadores, com decks e equipamentos de pesca, principalmente redes velhas. A grande quantidade de carros estacionados dificulta o acesso à água e até mesmo bloqueando a visão do pedestre para o canal.

Propõe-se então, uma via compartilhada entre pedestres, ciclistas e carros apenas de moradores. Haverá, em outra área, bolsões de estacionamento. Também propõe-se mais decks e manutenção das áreas de lazer com mesas para jogos de xadrez, bancos e ponto de parada do transporte marítimo (esse, o único que já existe).



No local, há alguns ranchos de pesca, mas muitos acabam sendo vendidos e tornam-se residências na beira d'água. Novos ranchos são propostos para serem da associação de pescadores e não de particulares para evitar a venda dessas construções que deve servir de apoio à atividade e também como depósito de materiais hoje ficam jogados na rua.

Há um restaurante ocupando um deck, o que deve ser mantido desde que o deck seja público e o acesso liberado a todos.



SETOR 04

Atualmente, a área do bairro em que os turistas mais utilizam. É o principal acesso à praia e à ponte e onde há várias vagas de estacionamento público, o ponto final do ônibus e restaurantes e sorveterias. Não há muito espaço para transitar livremente uma vez que os automóveis ocupam e se amontoam na maior parte da rua. Na calçada, há muitos desníveis, o que dificulta a acessibilidade de todos.

Dessa forma, a proposta busca melhorar a qualidade do espaço público para os pedestres tanto moradores como turistas e tirar o protagonismo do carro.

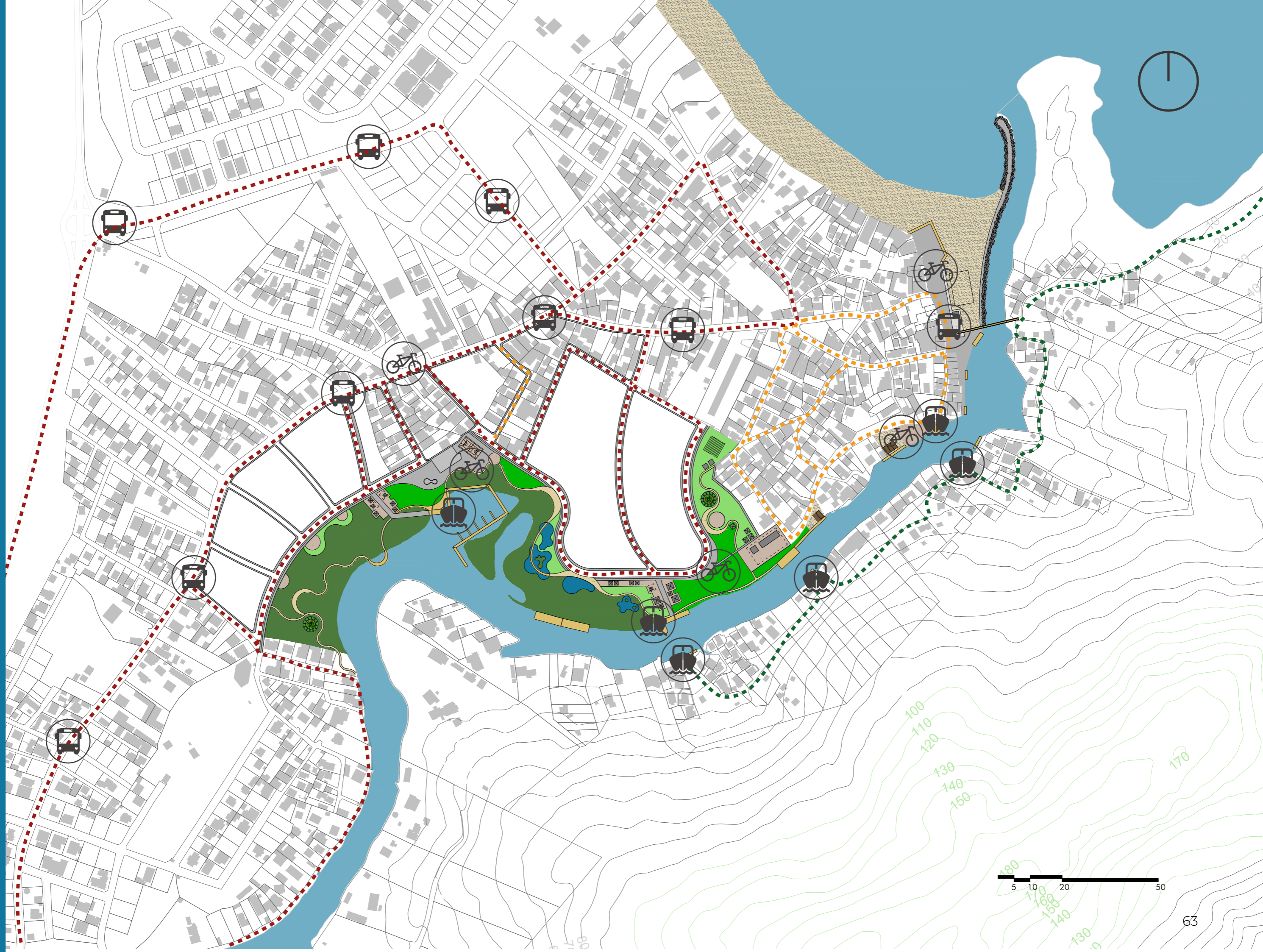


Para isso, o acesso de veículos deve ser bloqueado até a Rua Prof. Abelardo Souza, onde já existe um binário. Essa é a rua de saída do setor 4, e nenhum veículo poderá ir além dela. O estacionamento, portanto, que existia para além dessa via, é retirado e o espaço transformado em uma praça ocupada pelas mesas dos restaurantes e sorveterias e sobretudo pelo pedestre. Nesse local, o comerciante informal poderá vender artesanatos sem obstruir a passagem das calçadas e nos finais de semana, poderão ser feitas feiras de orgânicos e pescados com o que foi produzido pela Escola do Mar.

Hoje há uma pequena edificação usada como posto policial na beira da praia e outra como banheiro (no qual é preciso pagar para usar). Porém são pouco utilizadas e encontram-se degradadas. Como sugestão dos próprios moradores, propõe-se uma única edificação próxima à ponte, com serviços de informação, banheiro público de qualidade, policiamento e apoio para os feirantes e pequenos comerciantes.



5.1.1 PRIMEIRO RECORTE | diagrama mobilidade



5.1.2 PRIMEIRO RECORTE | diagrama do sentido das vias



5.1.3 SEGUNDO RECORTE | diagrama de arborização

LEGENDA

- Mangue | Maciço existente
- Copa larga (sombreamento) sem frutos ou flores de importância paisagística
- Pequeno, médio e grande porte, frutíferas plantadas em pomar
- Pequeno e médio porte com flores de importância paisagística próprias para plantio em calçadas
- Pequeno e médio, frutíferas próprias para plantio em calçadas



5.2 IMPLANTAÇÃO | segundo recorte

LEGENDA | VEGETAÇÃO e PAVIMENTAÇÃO

- ÁREA DE REGENERAÇÃO AMBIENTAL
Desenvolvimento de espécies de mangue e restinga
- JARDINS ECOLÓGICOS
- GRAMA | Pisoteável
- CALÇADA | na ciclovia: concreto moldado in loco
na calçada: placas de concreto drenante
- PISO CONCRETO DRENANTE RESINADO
fulget
- SAIBRO ESTABILIZADO
- DECK DE MADEIRA





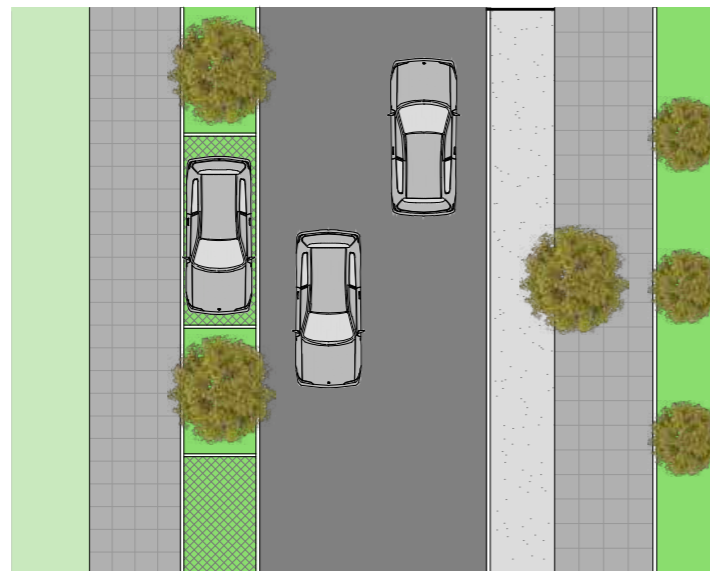
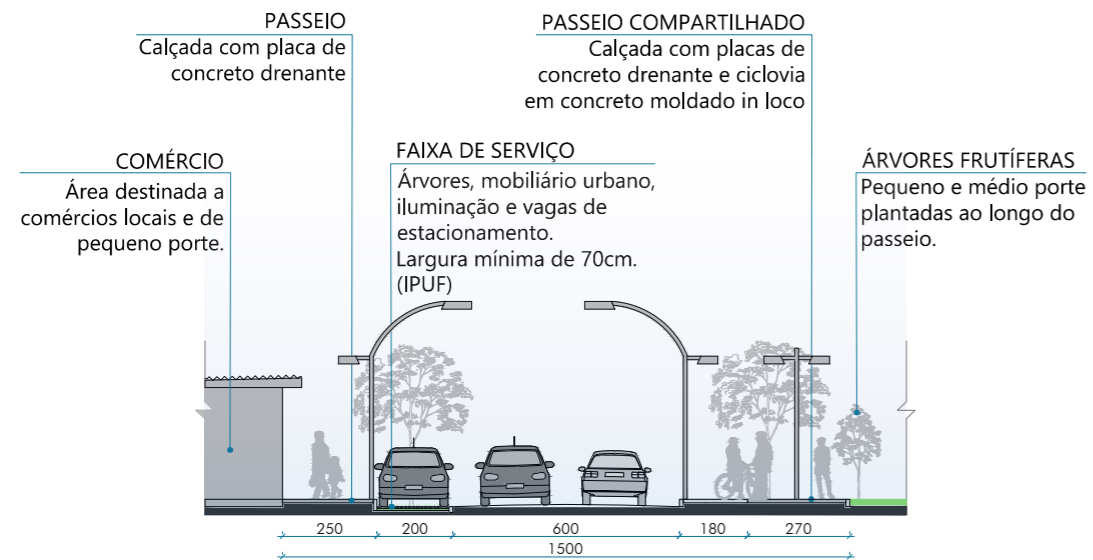
5.3 IMAGENS SETOR 1





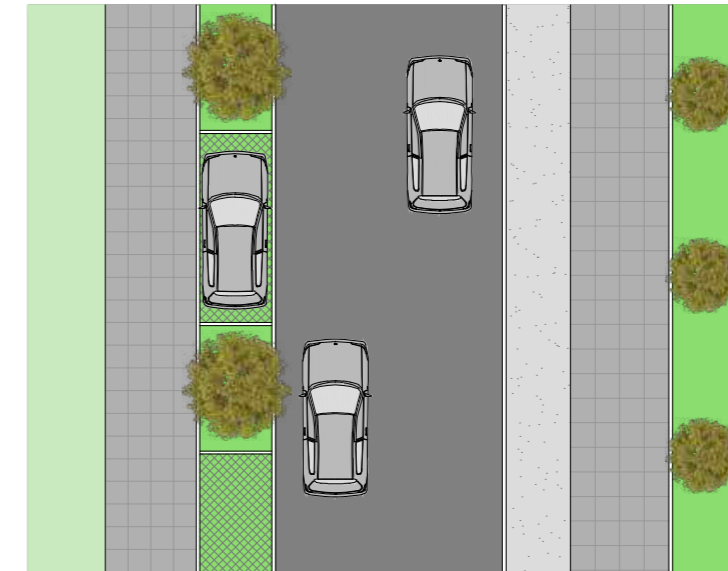
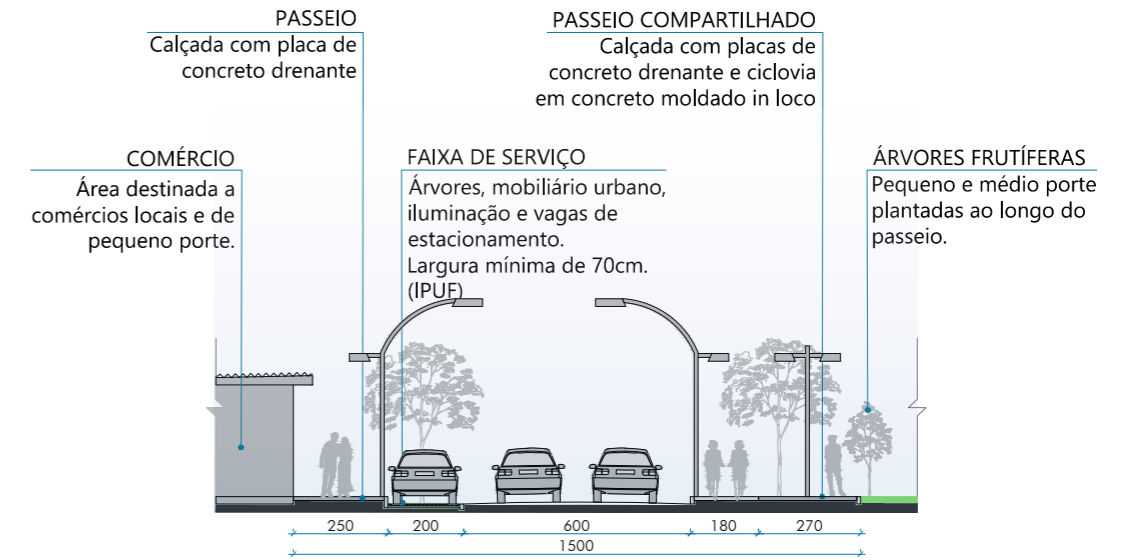
5.4 PERFIL E VISTA DAS VIAS

nova via duplo sentido



esc 1:200

nova via sentido único

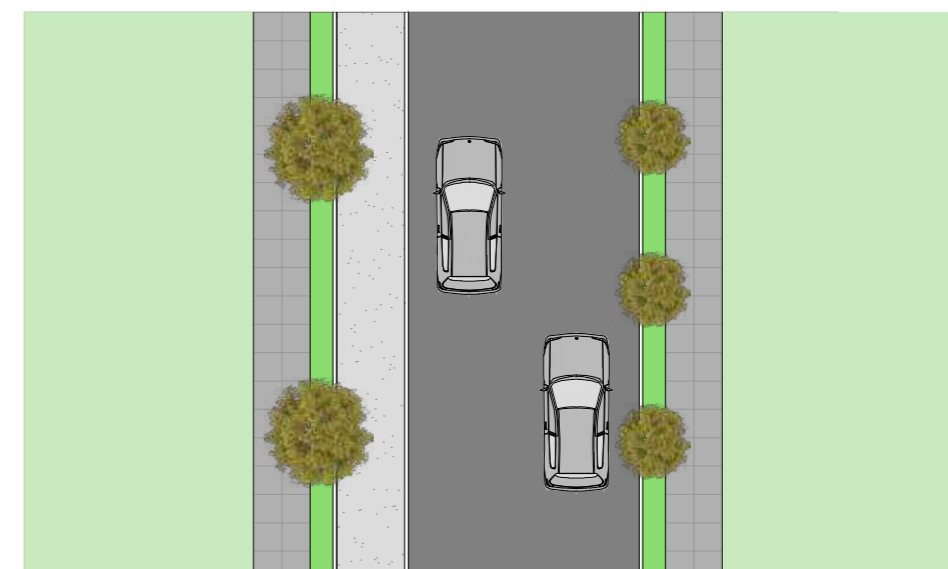
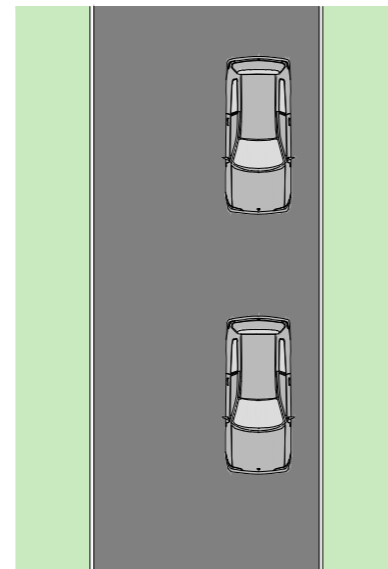
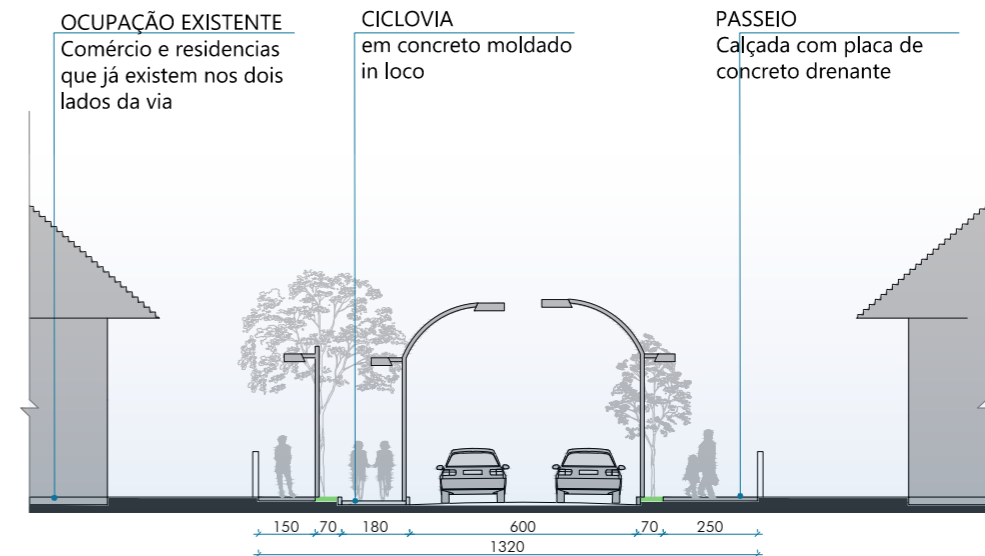
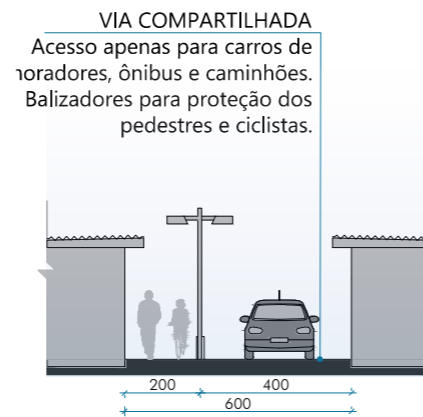
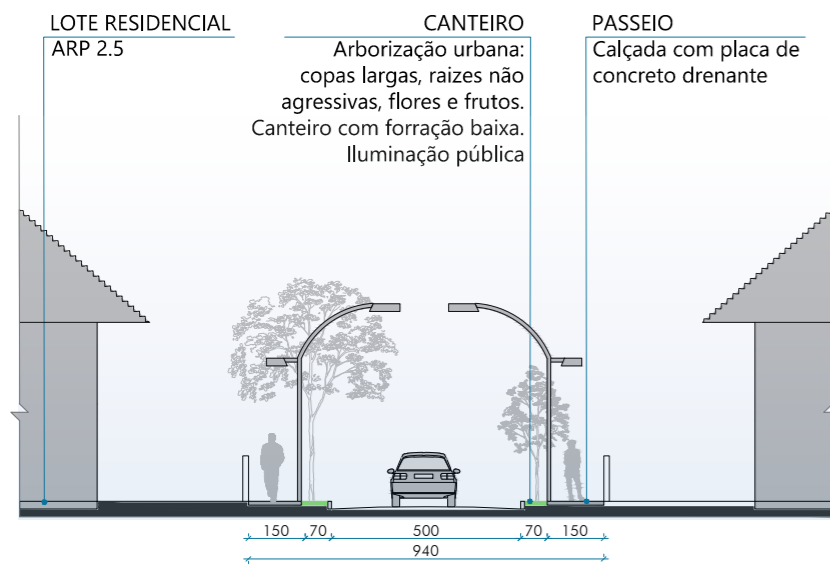


esc 1:200

vias locais

vias compartilhadas

Rua Altamiro Barcelos Dutra



esc 1:200

esc 1:200

5.5 PAVIMENTAÇÃO

Os materiais utilizados na calçadas foram escolhidos conforme as recomendações do Manual Calçada Certa da Prefeitura de Florianópolis.

De acordo com o documento, são pisos acessíveis: “concreto moldado no local com bom acabamento de superfície, placas de concreto ou ladrilho hidráulico com o mínimo de textura [liso ou com desenhos pouco profundos] e rejunte fino ou junta seca, pedras como basalto ou granito flameado [antiderrapante]. O paver [bloco de concreto intertravado] não é a melhor solução, pois seus chanfros nas juntas ocasionam trepidação (inclusive de malas com rodinha, carrinhos de compras, etc.) e dificultam a identificação de pisos táteis”.

Calçada | Placas de concreto drenante 40 x 40



Ciclovias | Concreto moldado in loco



PAVIMENTAÇÃO PARA CICLOVIA (ITENS DO PASSO A PASSO)

- Pavimento em concreto simples ou pigmentado
- Preparação de subleito
- Execução de sub-base granular
- Colocação de fôrmas
- Fornecimento e colocação de lençol plástico
- Concretagem

Fonte: www.solucoesparacidades.com.br

Os revestimentos diferentes indicam usos diferentes nas calçadas. Além disso, o concreto moldado in loco é mais indicado para ciclovias, pois evita trepidações.

Vila Gastronômica | Concreto drenante resinado moldado in loco



Caminho ao longo do canal | Saibro estabilizado



Muito utilizado em caminhos florestais por se tratar de uma alternativa ecológica.

Trapiches | Deck de madeira



5.6 VEGETAÇÃO

Exemplos de espécies arbóreas utilizadas no projeto conforme recomendação da prefeitura (Manual Calçada Certa) e Floram (www.arvoresdefloripa.com.br).

Árvores de médio porte (6 a 12 metros de altura) Copa larga para sombreamento (6 a 12 metros de diâmetro)



Aroeira-vermelha - *Schinus terebinthifolius*



Cocão - *Erythroxylum argentinum*



Mangue-formiga - *Clusia criuva*



Guamirim - *Myrcia splendens*

Árvores de pequeno, médio e grande porte Frutíferas plantadas em pomar e horta



Mamoeiro - *Carica papaya*



Abacate - *Persea americana*



Lichia - *Litchi chinensis*



Guabiroba - *Campomanesia xanthocarpa*



Limoeiro - *Citrus x lemon*

**Árvores pequeno e médio porte (até 6 metros de altura)
Floração expressiva de importância paisagística**



Ipê-da-praia - *Handroanthus pulcherrimus*



Ipê-da-praia - *Tibouchina granulosa*



Jasmim-manga - *Plumeria rubra*



Chuva de ouro - *Cassia fistula*



Resedá- *Lagerstroemia indica*



Baguaçu - *Eugenia astringens*



Ingá-feijão - *Inga marginata*

**Árvores pequeno e médio porte (até 12 metros de altura)
Frutíferas e próprias para plantio em calçadas**



Araçazeiro - *Psidium cattleianum*



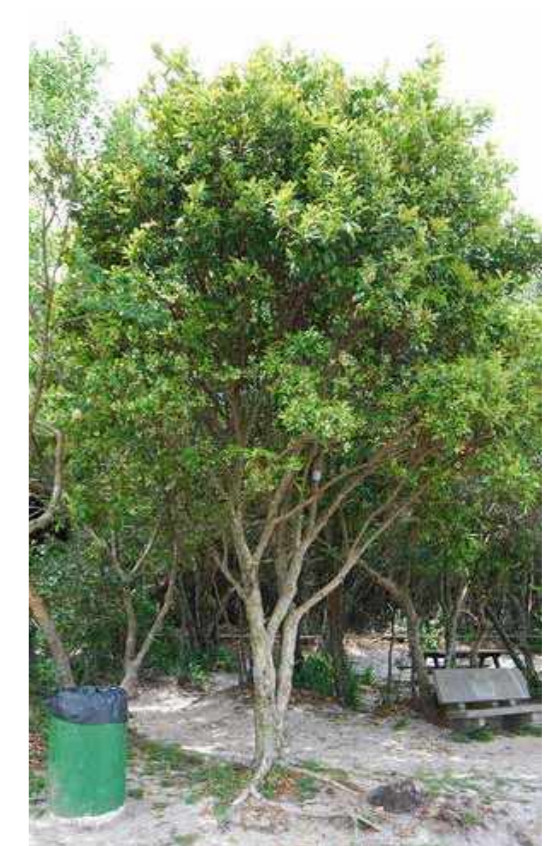
Pitangueira - *Eugenia uniflora*



Goiabeira - *Psidium guajava*



Amoreira- *Morus nigra*



Grumixama - *Eugenia brasiliensis*

BIBLIOGRAFIA

FARAH, Ivete. Arborização Urbana e Paisagem Afetiva. Rio de Janeiro. FAU/UFRJ. Rio de Janeiro, 2010.

GEHL, Jan. Cidade para Pessoas. Ed. Perspectiva. São Paulo, 2013.

IBGE. Sistema IBGE de Recuperação Avançada. Brasília.
Disponível em <<https://sidra.ibge.gov.br/territorio#/N10/420540708>>.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. Paisagem Cultural. Brasília, 2009.
Disponível em <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Livreto_paisagem_cultural.pdf>.

JACOBS, Jane. Morte e Vida das Grandes Cidades. Martins Fontes. São Paulo, 2000.
LEAL, P. C.; HORN FILHO, N. O. A evolução urbana na Barra da Lagoa, Ilha de Santa Catarina, nos últimos 40 anos e suas consequências sobre o ambiente praias. Gravel/UFRGS. Porto Alegre, 2004.

MACEDO, Silvio Soares. Urbanização, litoral e ações paisagísticas à beira d'água. UFRJ. Rio de Janeiro, 2005.

PREFEITURA MUNICIPAL DE FLORIANÓPOLIS. Geoprocessamento. Florianópolis, 200?.
Disponível em <<http://geo.pmf.sc.gov.br>>.

PREFEITURA MUNICIPAL DE FLORIANÓPOLIS. Árvores Nativas de Floripa. Florianópolis, 200?.
Disponível em <<https://www.arvoresdefloripa.com.br/>>.

REIS, Almir Francisco. Crescimento urbano-turístico, meio ambiente e urbanidade no litoral catarinense. Rio de Janeiro, 2010

SABOYA, Renato. Blog Urbanidades. Florianópolis, 2012.
Disponível em <<http://urbanidades.arq.br/2012/12/condicoes-para-a-vitalidade-urbana-2-proximidades-distancias-na-malha-de-ruas/>>.

SANTOS, Milton. Metamorfoses do espaço habitado. Ed. Hucite. São Paulo, 1988.

SENNETT, Richard. O Declínio do Homem Público: as tiranias da intimidade. Tradução: Lygia Araújo Watanabe. Companhia das Letras. São Paulo, 1999.

VILLASBÔAS, Paula de Paiva. A importância da participação pública no processo de avaliação de impacto ambiental: estudo de caso do Porto da Barra, Florianópolis, Santa Catarina. 2003. 192f. Tese (Doutorado) – Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis.

