

Universidade Federal de Santa Catarina
Departamento de Arquitetura e Urbanismo - CTC
ARQ 5680 - Introdução ao Projeto de Graduação

INTERVENÇÃO URBANA NO MUNICÍPIO DE PALHOÇA

Acadêmica: MARIA ESTELA ROTH
Orientador: PAULO MARCOS BORGES RIZZO

Florianópolis, 13 de Julho de 2015



A busca pela Escala Humana

Neste trabalho, o principal dos objetivos é a transição de uma cidade que segue os fluxos determinados pelos automóveis, para uma cidade que se transforma e obedece as necessidades da dimensão humana. Que busca compreender e atender os conceitos, relacionados por Jan Gehl em seu livro *Cidades Para Pessoas*, de uma cidade Viva, Segura, Sustentável e Saudável.

Na cidade Viva, os espaços devem ser utilizados das mais variadas formas e por diferentes grupos de pessoas, tornando-se vivo pelo simples fato da presença do usuário vivenciando o local, espaço este com qualidades que façam com que se torne único e agradável a todos, com uma relação coerente entre qualidade e quantidade. Segundo Jan Gehl, *“Sentir-se seguro é crucial para que as pessoas abracem o espaço urbano.”*, portanto, uma cidade Segura é o convite para que as pessoas sintam-se a vontade para caminhar, pedalar e permanecer. Uma cidade Sustentável relaciona-se diretamente com os pedestres e ciclistas, os espaços criam oportunidades e incentivam o uso de transporte alternativo, buscando conscientizar as pessoas dos problemas enfrentados pela falta de planejamento nas cidades, por isso a importância de se pensar cada vez mais em meios de transporte que não agridam ao meio ambiente e que ajudem nas questões da mobilidade urbana. Em uma cidade Saudável, as pessoas se movimentam e fazem dos exercícios físicos algo natural da sua vida diária, tornando hábito as ações de caminhar e pedalar pela cidade.



Os critérios relacionados no livro de Jan Gehl abrangem questões importantes que irão basear todo este trabalho, tendo como objetivo amplo e geral a projeção de uma cidade melhor em todos os sentidos. Em todos os pontos que serão abordados, o desejo de se resolver questões que hoje parecem impossíveis, serão o foco de todas as escolhas de intervenção. As ações de propostas e planejamento, seguirão uma linha de pensamento que busque sempre priorizar os pedestres e ciclistas, utilizando conceitos que determinem um bom espaço público. Um local onde sejam prioridades, a segurança em relação ao tráfego, que haja bons espaços para caminhar, pedalar e permanecer, que respeite a escala humana e possibilite boas experiências aos usuários.

Este trabalho, será voltado para a busca de soluções e a apresentação de alternativas possíveis para a transformação de um espaço público no município de Palhoça. Um local que hoje se resume a um espaço prioritário para os automóveis e que divide o município ao meio, criando problemáticas que interferem negativamente no cotidiano dos moradores.



“Em mais larga medida do que conhecemos hoje, no futuro o planejamento urbano deve começar com as pessoas. É barato, simples, saudável e sustentável construir cidades para as pessoas.” Jan Gehl

Localização



O município de Palhoça está localizado no estado de Santa Catarina, na região metropolitana de Florianópolis. Faz divisa com as cidades de São José, ao norte, Santo Amaro da Imperatriz, a oeste, e Paulo Lopes ao sul, sendo banhado pela Baía Sul da Ilha de Santa Catarina e Oceano Atlântico. Distante a 18 Km da capital do estado, Florianópolis, a cidade é cortada pela Rodovia Federal BR 101 e Rodovia Estadual BR 282, auto-estradas importantes e de grande fluxo de automóveis.

Palhoça é um dos municípios mais extensos do litoral catarinense, com 395,133 Km² (IBGE 2010) e uma população estimada no ano de 2014 de 154.244 habitantes (IBGE 2010), e com uma densidade demográfica de 390,35 hab/Km. Cerca de mais de 98% da população de Palhoça vive em área urbana., com índice de desenvolvimento humano (IBGE2010) de 0,757.

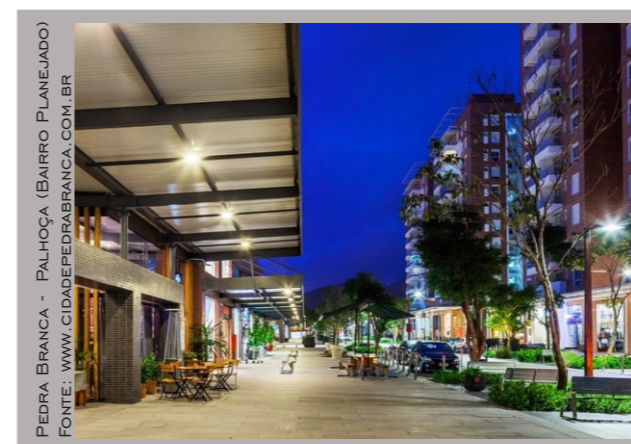
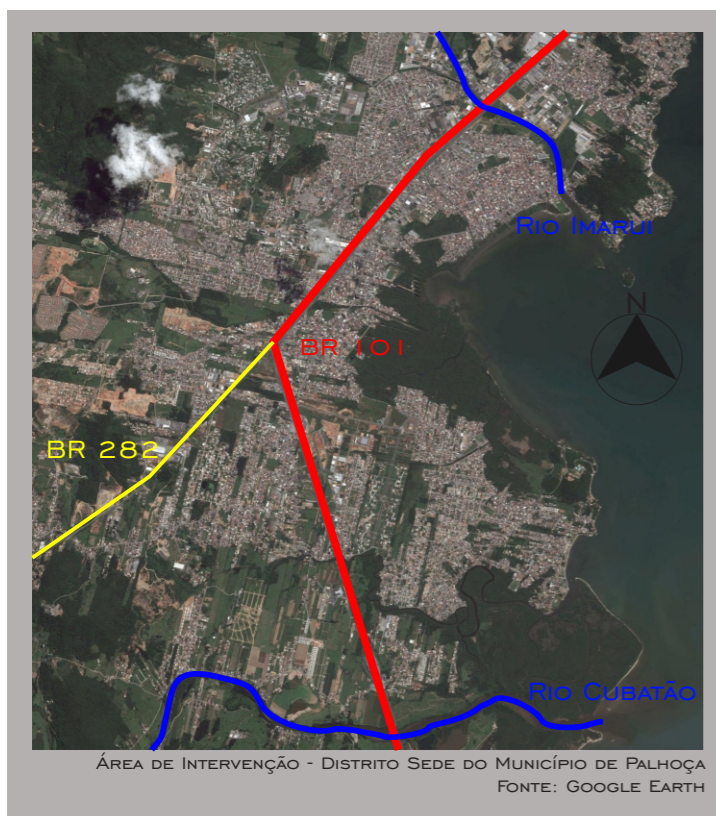
O município possui cerca de 70% do seu território considerado como Área de Preservação Permanente, em sua maior parte, inserido no Parque Estadual da Serra do Tabuleiro, que ocupa 1% do território catarinense.

A cidade é formada por 48 bairros, tendo a maioria destes a Rodovia Governador Mário Covas, mais conhecida por BR 101, como limite de seu território geográfico. Por conta da sua localização, cria-se um eixo que divide o município em duas partes, de um lado, os bairros mais antigos e populosos, do outro, novos e em pleno crescimento populacional e de serviços. O mesmo ocorre com a BR 282, que também corta e limita alguns dos bairros de Palhoça, porem, este trecho possui características e problemáticas diferentes das que ocorrem no trecho da BR 101.

Com uma frota de mais de 93 mil veículos, o PLAMUS, Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis, realizou uma pesquisa sobre a mobilidade no município. Com o intuito de obter informações de como se dá a circulação pelos próprios moradores dentro da cidade, chegou-se aos seguintes resultados:

- . Individual motorizado (carro, moto e caminhão) - 46,7%
- . Transporte coletivo - 28,6%
- . Não motorizado (a pé) - 18,7%
- . Não motorizado (bicicleta) - 5,9%

O local escolhido como *área de intervenção* para este trabalho, é o eixo da BR 101, trecho localizado entre os dois rios mais importantes do município, o Rio Imaruí e o Cubatão. Abrange um total de mais de 9 Km de extensão e está localizado na área de maior concentração urbana do município. A escolha deste tema, se deu por eu morar em Palhoça e vivenciar de perto esta situação de ter o município fragmentado. Conhecer todas as dificuldades e problemáticas que os moradores passam em seu dia-a-dia, foi e será muito importante para o desenvolvimento de todo este trabalho. O grande objetivo deste projeto, é tornar a cidade mais humana e conectada, qualificando toda a área delimitada e unindo os dois lados, que hoje formam duas cidades.



Fundação do Município

A população atual do município de Palhoça é o resultado da fusão de muitas etnias e culturas. A primeira fase de ocupação humana nas terras que correspondem ao município de Palhoça, se inicia antes do século XVI, com a presença dos homens sambaquianos até o ano 1000, e logo após, o aparecimento dos índios tupi-guarani, que foram absolutos até a chegada dos europeus. A segunda fase, que se inicia no século XVI, corresponde ao povoamento do homem de origem europeia, que se consolidou efetivamente em meados do século XVIII. A terceira fase do povoamento do município, foi o resultado da imigração interna, que a partir dos anos de 1970, representou um aumento gigantesco no número de habitantes, desorganizando a estrutura sociocultural que já existia no local.

No ano de 1771, houve a necessidade de uma estrada que ligasse Desterro ao município de Lages. Após a abertura da estrada, em 1777, a Ilha de Santa Catarina foi invadida por espanhóis. O governo decidiu então, construir duas povoações defronte a capital e povoar as margens do caminho que ligava a Ilha a Lages. O objetivo destes povoados era dar guarita aos desterrenses, além de servir de escudo militar, caso houvesse novas invasões. A construção de palhoças neste caminho, em 1793, que tinha por objetivo guardar farinha, deu início ao povoado.



Palhoça pertenceu a Florianópolis até o ano de 1833, quando então passou a pertencer ao município de São José. A ocupação do espaço territorial acelerou-se pelos anos seguintes, a medida que crescia em importância a cidade de Desterro. Durante o século XIX, continuou o movimento de ocupação das terras que hoje pertencem ao município de Palhoça, porém, cada vez mais afastadas do mar e margens de rios, ocupando as planícies, vales e encostas férteis. No ano de 1894, consegue-se então sua emancipação política, transformando-se em município. No decorrer do século XX, até o início da década de 70, a cidade manteve uma expansão demográfica com um ritmo regular, distribuindo-se regularmente por todo o território. Nesse período, o município manteve uma economia estável, quase que parada no tempo.

Abertura da Rodovia - BR 101

Com a abertura da BR 101, na década de 70, associado ao crescimento urbano e das atividades turísticas em Florianópolis, foram atraídos para a região, milhares de imigrantes de todas as partes do Brasil. Inicialmente os que moravam no meio rural dos municípios próximos, posteriormente do interior de Santa Catarina e de outros estados. A existência de terras baratas no município, possibilitou a abertura de centenas de loteamentos, de baixo custo, que atraíram estes imigrantes aos milhares. Este rápido crescimento causou alterações profundas na estrutura socioeconômica e cultural da sociedade palhocense. No censo de 1970, antes da implantação da BR101 em Palhoça, a população do município era de 8.668 habitantes, sendo que em 2010, segundo o IBGE, eram 137.334 moradores. Isto significa, em um período de 40 anos, um crescimento de mais de 1.580%. Hoje, a população do município se concentra no perímetro urbano da cidade, grande parte nos loteamentos abertos sem a infraestrutura necessária.

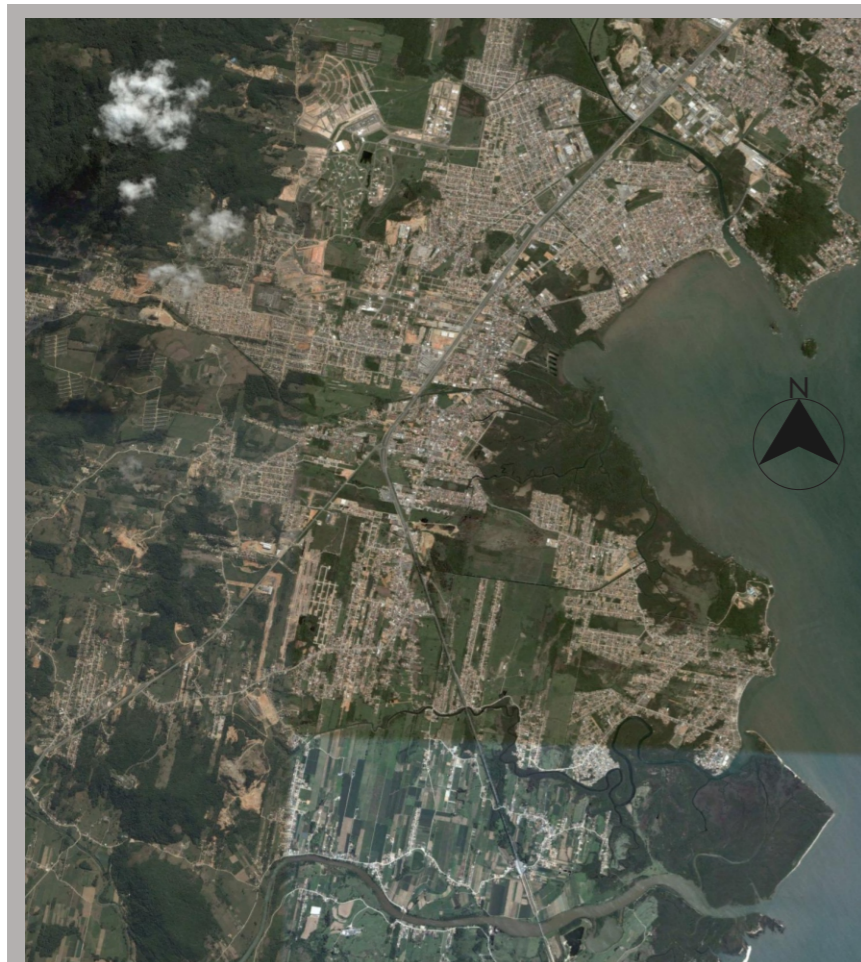
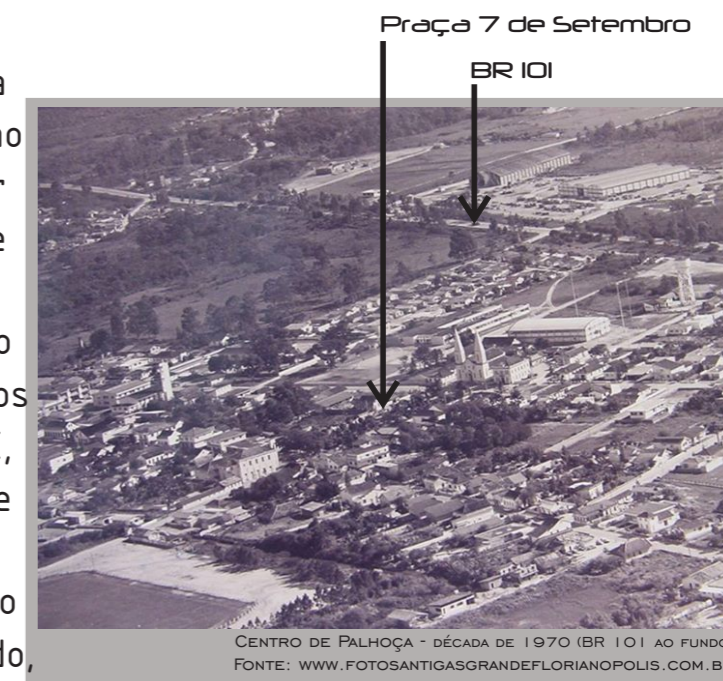


Mancha Urbana na Área de Intervenção

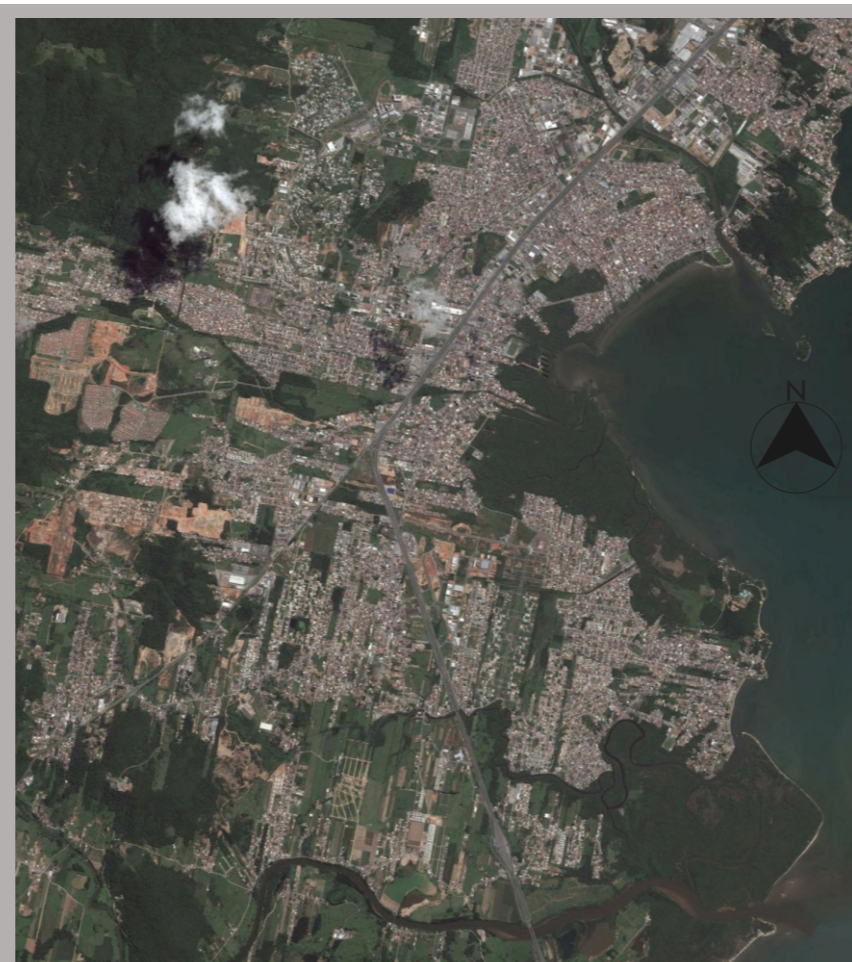
Os dois núcleos urbanos mais antigos de Palhoça, foram o da Enseada de Brito, no sul do município, e o centro da cidade, ao norte. A freguesia chamada de São Bom Jesus de Nazaré de Palhoça, hoje o centro da cidade, foi criada no ano de 1882. Ambas as comunidades, surgiram no entorno de uma praça, possuindo apenas as ruas laterais traçadas a partir dos extremos da mesma, com o centro, sofrendo restrições nos sentidos leste e norte, devido aos mangues, que hoje se encontram em parte aterrados.

Em fins do século XIX, elevada a Vila, a sede administrativa do município, sofreu uma rápida expansão urbana no entorno da praça, hoje denominada 7 de Setembro, tendo como vetores desta expansão, as ruas que partiam dos extremos da praça, quatro ao todo. O crescimento da malha viária associada a praça, foi lento até a década de 70 do século XX, quando passou a se expandir rapidamente, devido a inserção da BR 101, associada ao crescimento das unidades de loteamentos populares, nos muitos terrenos disponíveis.

A malha urbana atual de Palhoça, se formou sem manter qualquer relação urbana com o eixo histórico da sede do município. Sendo fruto de uma expansão descontrolada, ocorrida principalmente a partir da década de 1980. Como resultado, o município sofre com a carência de equipamentos de infra-estrutura de saneamento básico, más condições públicas e a falta de serviços básicos.



ÁREA DE INTERVENÇÃO - 2003
FONTE: GOOGLE EARTH



ÁREA DE INTERVENÇÃO - 2015
FONTE: GOOGLE EARTH

Na imagem ao lado, nota-se para onde está sendo o maior e mais importante fluxo de crescimento populacional no município. As áreas mais distantes ao oeste do centro da cidade, no lado oposto da rodovia, estão recebendo constantemente a abertura de novos loteamentos, estes em sua maioria, de habitações populares oferecidas pelo governo federal.

Nos bairros mais antigos e já consolidados de Palhoça, o crescimento se dá pela verticalização das edificações e oferta dos mais variados serviços. Hoje, a administração municipal, tenta fazer com que os bairros mais novos, do outro lado da rodovia, recebam um maior investimento para que possam se desenvolver da mesma forma. Uma das ações mais importantes que já foram realizadas, foi a mudança da sede da Prefeitura de Palhoça. Antes localizada em frente a Praça 7 de Setembro, no centro da cidade, e hoje, locada em um edifício no bairro Pagani, que aos poucos se torna o segundo centro do município. Devido ao grande número de investidores que buscam a região, em virtude dos incentivos municipais oferecidos, o bairro está se transformando em um polo econômico do município.

O bairro Pedra Branca, é outro ponto de fundamental importância, para o crescimento desta área nova do município. Se tornou destaque e referência nacional, quando se trata de Cidades planejadas, seguindo o princípio do Novo Urbanismo. Isto faz com que todo o município se beneficie, através dos inúmeros investimentos na região e milhares de empregos. Porém, da forma como está, a cidade se encontra dividida em todos os seus aspectos. Além de barreira física e visual, a BR 101 se torna obstáculo para que Palhoça se desenvolva da maneira correta e transforme-se em uma única cidade.

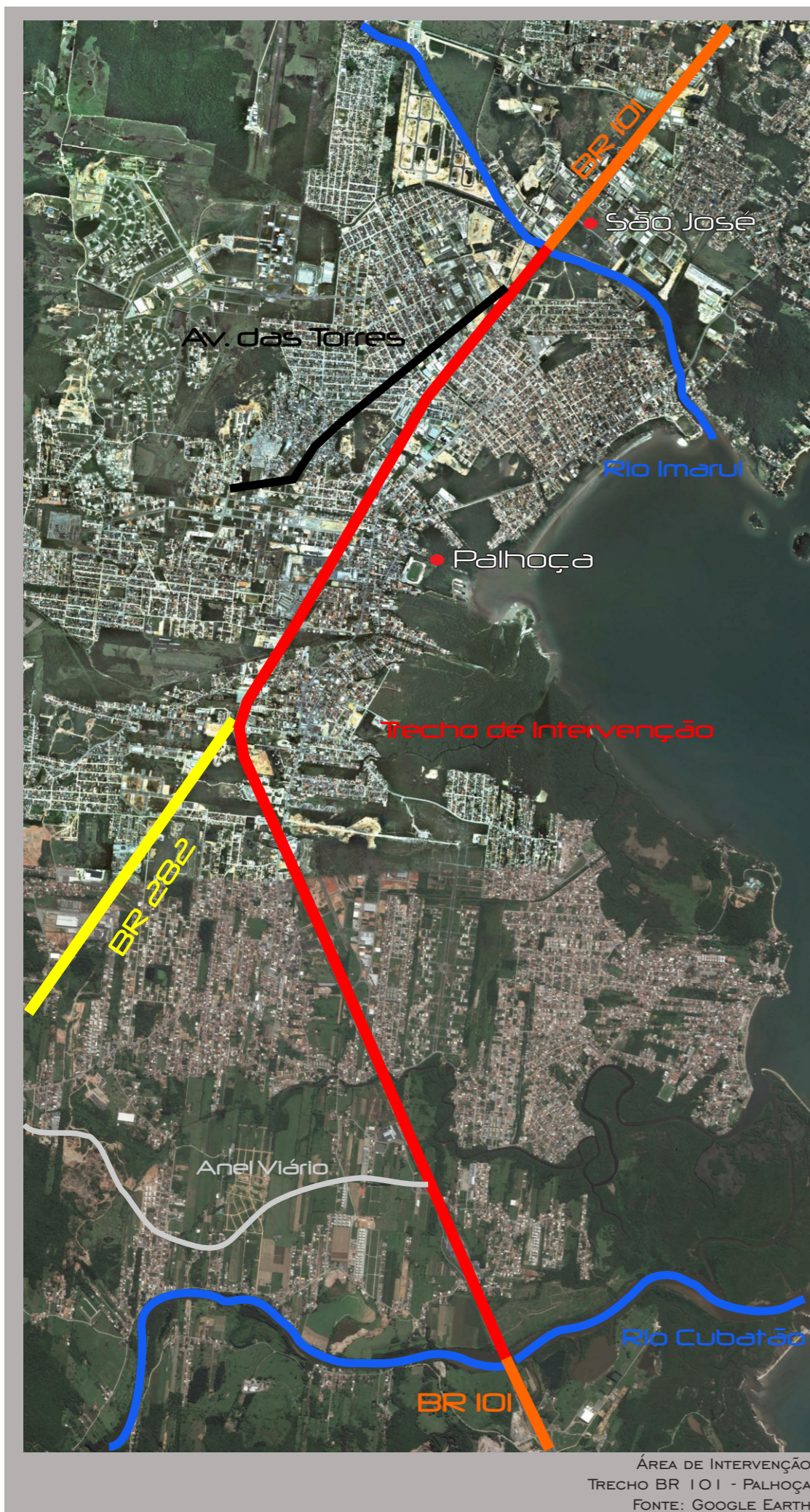
Área de Intervenção (Trecho da BR 101 - Palhoça)

O local escolhido como área de intervenção para o projeto, é o trecho da BR 101, no município de Palhoça, que possui aproximadamente 9 Km de extensão. Fica entre dois, dos rios mais importantes da cidade, o Rio Imaruí, que tem seu trajeto como limite dos municípios de Palhoça e São José, tendo também grande importância na formação da ocupação da cidade, e o Rio Cubatão, principal manancial da Grande Florianópolis.

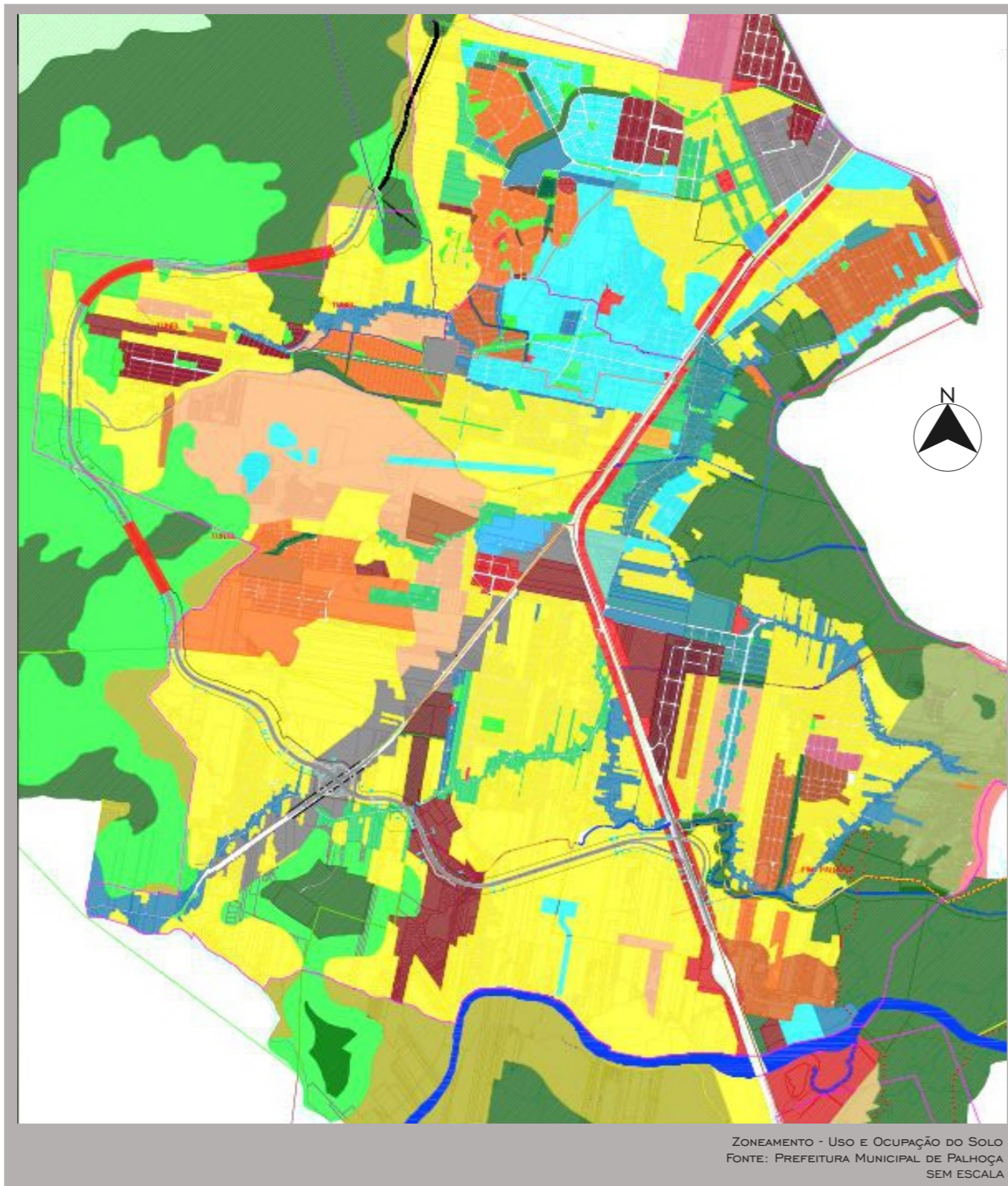
Esta área foi escolhida devido ao fato de estar na região de maior concentração urbana do município, trecho que limita 12, dos 48 bairros de Palhoça. A BR 101, fragmenta a cidade de tal forma, que impede a conexão dos dois lados. Criando assim, um território subdividido, onde acabam se formando duas cidades distintas, separadas por uma barreira física e visual. Devido a dois fatores, a implantação do Anel Viário da Grande Florianópolis e a construção da Avenida das Torres, que irão interferir diretamente no fluxo de automóveis na rodovia, prevê-se uma transformação do caráter da BR, para uma via mais urbana, que atenda principalmente a população da região da grande Florianópolis. Hoje, cerca de 150 mil veículos, utilizam diariamente, o trecho que corta os municípios de Palhoça, São José e Biguaçu.

Com a implantação do Anel Viário, estima-se que cerca de 20 mil automóveis, passem a utilizar o contorno, principalmente veículos pesados e de grande porte, o que equivale a aproximadamente 11% do fluxo total de automóveis. Com uma extensão de 50 km, o traçado prevê que o Anel Viário, comece no Km 175, no município de Biguaçu, passando por Antônio Carlos e terminando no Km 222, em Palhoça, próximo ao local onde havia o pedágio, hoje implantado na divisa do município com Paulo Lopes. Tem-se por objetivo, que o Contorno Viário, reduza o alto número de acidentes na rodovia, melhore a mobilidade urbana da Grande Florianópolis e agilize o transporte de cargas pela região. Neste trabalho, será levado em conta, a futura existência desta obra e suas possíveis consequências.

A construção e revitalização da Avenida das Torres, irá beneficiar, cerca de 80 mil moradores de Palhoça. Com 6 Km de extensão, a avenida irá atender diretamente, 10 bairros do município, além de moradores dos outros bairros, uma vez que será possível deslocar-se dentro da cidade, sem precisar utilizar a BR 101 ou a sua marginal. A via terá início no bairro Jardim Eldorado, junto ao Rio Imaruí, indo até o bairro Pagani, próximo a Prefeitura Municipal de Palhoça. Esta obra, se mostra como mais uma forma, de se tentar amenizar o grande problema que a cidade possui em relação a mobilidade urbana.



Uso e Ocupação do Solo



Legenda:

| | |
|--|---|
| ■ AIE (Área Industrial Exclusiva) - 2 pavts. | ■ ARP 1 (Área Residencial Predominante)- 4 pavts. |
| ■ AMS (Área Mista de Serviço) - 4 pavts. | ■ ARP 6 (Área Residencial Predominante)- 4 pavts. |
| ■ AMS 2 (Área Mista de Serviço) - 15 pavts. | ■ ARPP (ARP loteamentos populares) - 4 pavts. |
| ■ AMC 3 (Área Mista Central) - 8 pavts. | ■ AER (Área de Exploração Rural) - 2 pavts. |
| ■ AMC 7 (Área Mista Central) - 12 pavts. | ■ APL (Área de Preservação com Uso Limitado)-2 pavts. |
| ■ AMC 8 (Área Mista Central) - 25 pavts. | ■ APP (Área de Preservação Permanente) |

A Lei nº 16/1993, dispõe sobre o zoneamento de uso e ocupação do território do município de Palhoça. Prevê que, as margens da rodovia, sejam ocupadas de uma forma que torne o local ainda mais inóspito ao pedestre, por não prever nenhum tipo de equipamento de uso público. Em sua maior parte, é proposto que nas bordas da BR 101 e em seu entorno, sejam áreas AMS (Área Mista de Serviços, que pode chegar até 15 pavimentos), AMC (Área Mista Central de até 25 pavimentos) e ARP (Área Residencial Predominante, de até 4 pavimentos).

Nas áreas de expansão do município, a oeste do mapa próximo as encostas dos morros, as áreas são destinadas ao uso residencial predominante. Sofrendo alterações apenas em relação a quantidade de pavimentos e locais reservados para a construção de loteamentos populares. Nas áreas mistas centrais, chega-se a 25 pavimentos, previsto para às ruas principais dos bairros mais populosos. O adensamento destas ruas, irá trazer grandes problemas para a cidade, por não comportarem tamanho crescimento, devido a falta de infra-estrutura e planejamento.

Palhoça possui ainda, grande parte do seu território, em áreas de APP (Área de Preservação Permanente) e APL (Área de Preservação com Uso Limitado), ocupando principalmente seus morros, encostas e mangues. Isso faz com que, grande parte do município, não possa ser ocupado, transferindo este adensamento, para as regiões já consolidadas. Já as margens dos rios, não apresentam nenhuma diferenciação do resto da cidade, não possuindo qualquer delimitação de área de preservação.

A área de maior relevância para este trabalho, são as margens da BR 101, que interferem na formação do espaço e suas características. O zoneamento propõe que, se transforme basicamente em uma área mista de serviços de 4 pavimentos, mas não prevê melhorias na estrutura existente, para que possa se transformar, em um espaço de qualidade. Desta forma, a rodovia continuaria sendo de uso prioritário de automóveis, agravando ainda mais a situação atual.





ESC: 1 : 1 2.500

Legenda:

- Residencial
- Comercial
- Industrial
- Institucional
- Praça
- Área Verde Livre
- Sem Uso
- Curso d'água

Aspectos Gerais



ESC: 1:35.000

Legenda:

- Passagem elevada de pedestre
- Passagem subterrânea de pedestre
- Viaduto
- Acessos e vias principais dos bairros
- Vias paralelas junto as marginais
- Acessos secundários dos bairros
- Ponto de ônibus



Transporte Coletivo - principais linhas que atendem o município



ESC: 1:35.000

Legenda:

- Percurso comum a todas as linhas e suas variações
- Barra do Aririú/Laranjeiras/Vila Nova
- Bela Vista
- Guarda do Cubatão
- Jardim Eldorado
- Madri
- Pedra Branca / UNISUL
- São Sebastião
- Estação Palhoça



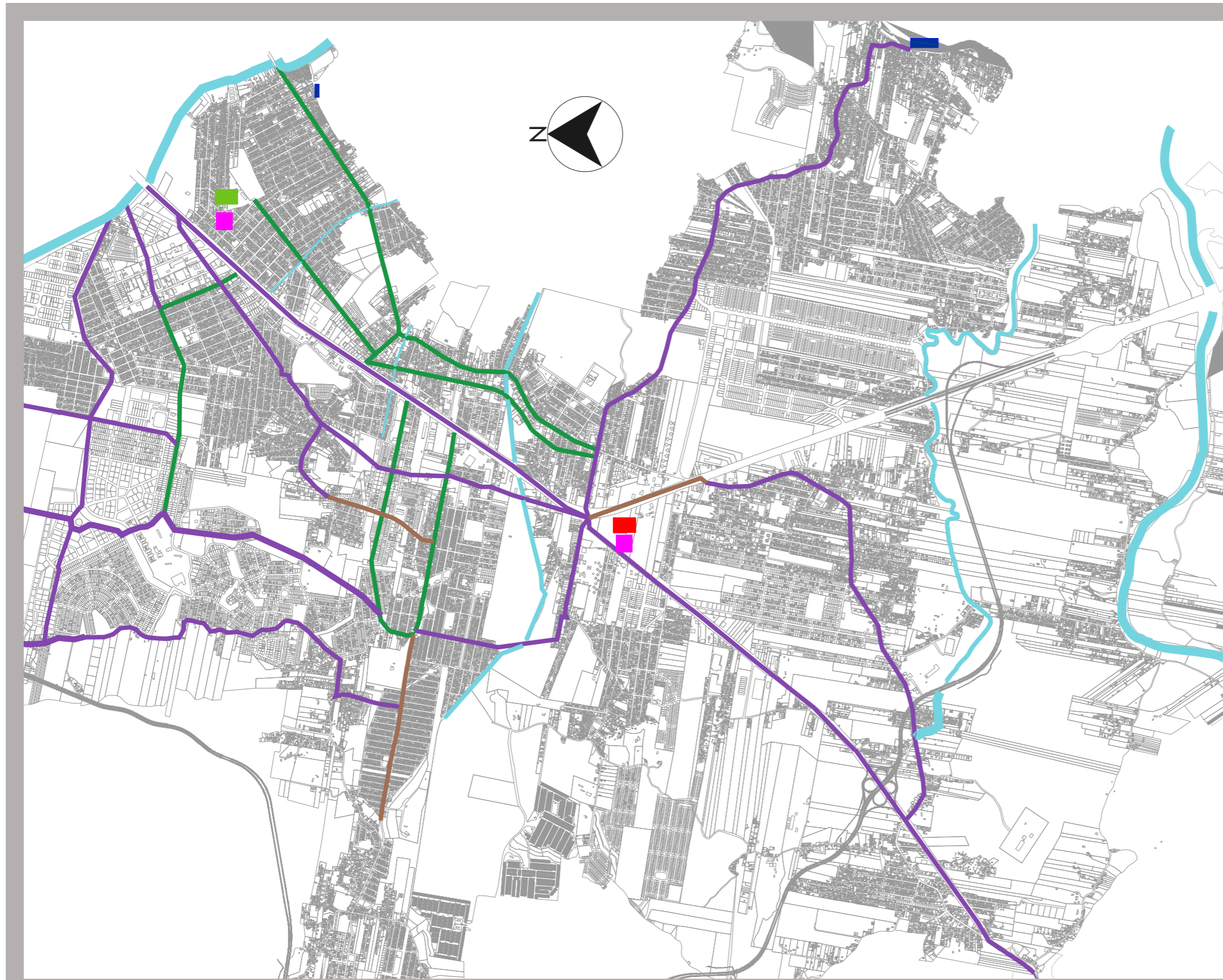
TERMINAL DE ÔNIBUS DO MUNICÍPIO - ESTAÇÃO PALHOÇA
FONTE: WWW.ONIBUSBRASIL.COM.BR



EMPRESA DE ÔNIBUS JOTUR
FONTE: WWW.ONIBUSBRASIL.COM.BR

As empresas responsáveis pelo transporte coletivo em Palhoça, JOTUR e PAULOTUR, atendem ao município de maneiras distintas. A área de intervenção, até o Rio Cubatão, antes das praias, é atendida apenas pela empresa JOTUR. Já região sul de Palhoça, tem a disposição, o itinerário da empresa PAULOTUR. Todas as linhas da JOTUR, chegam até a Estação Palhoça, localizada no bairro Ponte do Imaruim, onde então, seguem para Florianópolis.

Propostas PLAMUS e PDIMUS



ESC: 1 : 35.000

Legenda:

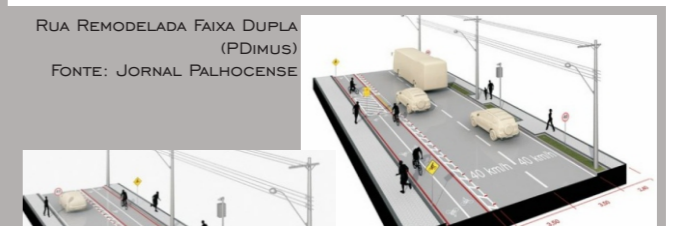
- Ciclofaixas existentes
- Ciclovias propostas
- Ruas Completas/PLAMUS
- Bicicletários propostos/PLAMUS
- Terminal Náutico proposto
- Terminal de Ônibus existente
- Terminal de Ônibus proposto
- Cursos d'água



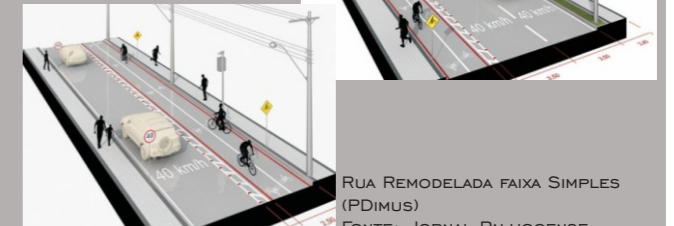
TERMINAL AQUAVIÁRIO + BRT (PDIMUS)
FONTE: JORNAL PALAVRA PALHOCENSE



BICICLETÁRIO + BRT (PDIMUS)
FONTE: JORNAL PALAVRA PALHOCENSE



RUA REMODELADA FAIXA DUPLA (PDIMUS)
FONTE: JORNAL PALHOCENSE



RUA REMODELADA FAIXA SIMPLES (PDIMUS)
FONTE: JORNAL PALHOCENSE

As ideias esquematizadas neste mapa, exemplificam algumas das propostas de dois planos, de interferência direta, na reformulação da mobilidade urbana no município de Palhoça. O PLAMUS, Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis, propõe para a cidade, as seguintes questões: ciclovias, bicicletários, vias prioritárias de transporte coletivo, corredores de ônibus, transporte aquaviário e a implantação de ruas completas, que define-se como, uma rua que possui acessibilidade universal, priorizando sempre os pedestres. Adequando-se ao plano citado, o município desenvolveu o PDIMUS, Plano de Desenvolvimento da Infraestrutura de Mobilidade Urbana Sustentável. Este plano municipal prevê que, sejam construídas 70 quilômetros de ruas remodeladas, 25 pequenas estações de BRT, 100 estações para mil bicicletas e 4 terminais aquaviários.

Tipologias e divisão dos Trechos da BR 101



DIVISÃO DE TRECHOS NA ÁREA DE INTERVENÇÃO
FONTE: GOOGLE EARTH

TRECHO 1 - Este trecho está localizado entre os rios Imaruí e Passa Vinte, com uma extensão de aproximadamente 3,7 quilômetros. Em uma área, que abriga em seus bairros, o maior número de habitantes do município, formando o trecho de maior concentração urbana de Palhoça. Esta região, possui também, a maior oferta de serviços e comércios da cidade, proporcionando maior independência em relação aos municípios de São José e Florianópolis. Os bairros localizados a oeste da rodovia, representam um território de grande importância, na expansão urbana e no crescimento populacional da cidade. Devido escolhas políticas, transferiu-se para este lado, a responsabilidade de se tornar um novo centro para o município, recebendo a Prefeitura Municipal, a Câmara de Vereadores e o Tribunal Eleitoral.

TRECHO 2 - Trecho localizado entre o Rio Passa Vinte e o Rio Aririú, com aproximadamente 3,5 quilômetros de extensão. Um trecho intermediário, tanto na localização, como em número de moradores, em meio a uma área bastante densificada e uma de poucos lotes ocupados. É nesta região, que se encontra a maior parte dos novos loteamentos abertos na cidade, devido a proximidade com o centro do município e os grandes terrenos ainda desocupados. Este trecho, possui também, um grande número de moradores e bairros em constante desenvolvimento, com uma das maiores demandas de transporte coletivo do município.

TRECHO 3 - Trecho entre os Rios Aririú e Cubatão, com extensão de aproximadamente 2,35 quilômetros, o menor dentre todos. Área que antecede a região das praias de Palhoça, sendo então, o trecho mais distante do centro do município. Ocupado por um pequeno número de habitantes, possui grande parte do seu território, como Área de Preservação Permanente. Por não oferecer variedade de serviços e comércios, os bairros deste local, se tornam dormitórios, já que os moradores, deslocam-se para outras localidades, em busca de oportunidades de emprego. Lembrando também, que a tendência é de que os trechos 1 e 2, tornem-se áreas de grande concentração urbana, assim como o trecho 1.



BAIRRO PONTE DO IMARUIM (PALHOÇA) - TRECHO 1
FONTE: WWW.PALHOCANOTICIAS.BLOGSPOT.BR

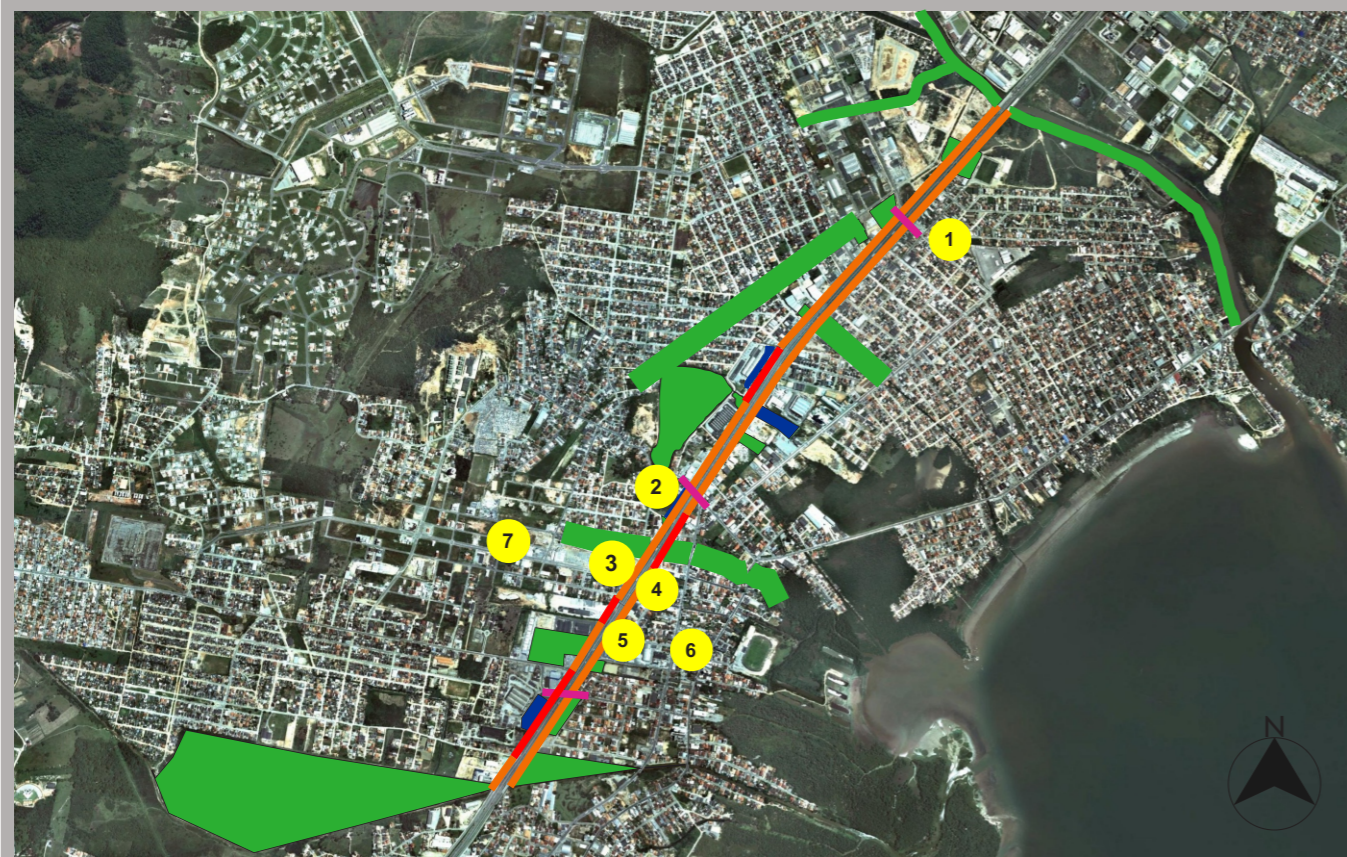


BAIRRO ARIRIÚ (PALHOÇA) - TRECHO 2
FONTE: WWW.PALHOCANOTICIAS.BLOGSPOT.BR



BAIRRO GUARDA DO CUBATÃO (PALHOÇA) - TRECHO 3
FONTE: GOOGLE EARTH

Diagnóstico dos Trechos



TRECHO 1
SEM ESCALA



TRECHO 2
SEM ESCALA



TRECHO 3
SEM ESCALA

Legenda:

- Frente em relação a Rodovia
- Fundos em relação a Rodovia
- Viaduto
- Área Privada com Potencial de Uso Público
- Área Livre
- Grande Fluxo de Pessoas

- 1 Terminal Estação Palhoça
- 2 Centro Comercial Camelão
- 3 Shopping Via Catarina
- 4 HAVAN
- 5 Posto de Saúde Central
- 6 Praça 7 de Setembro
- 7 Prefeitura Municipal
- 8 Polícia Rodoviária Federal

"Planejamento Urbano não garante a felicidade. Mas mau planejamento urbano, definitivamente impede a felicidade." Jan Gehl

Ocupação das Margens

A ocupação presente nas margens da BR 101, formam uma local pouco atrativo para os pedestres e ciclistas, devido aos usos existentes e a falta de estrutura. Em sua maior parte, formada por grandes galpões industriais e de comércio atacadista, com os usos voltados para um público que não atende aos moradores e visitantes da região, tornando assim, o local pouco frequentado. Estas grandes edificações são cercadas, dando ao pedestre, a sensação de que está sendo espremido entre a rodovia e os muros, que limitam os terrenos. O mesmo ocorre, quando os fundos das casas e comércios, estão voltados para a BR, formando paredões e um local ainda mais inóspito aos pedestres. Aos poucos, a medida que se abrem novos comércios neste espaço, podemos identificar a tentativa de buscar atender a um público mais local, porém, ainda em um número muito inferior, em relação ao uso predominante.



Acessos BR 101

As três maiores problemáticas em relação aos acessos e saídas da rodovia, giram entorno de questões relacionadas diretamente com os automóveis. Estas seriam a ausência de planejamento nas localizações dos acessos a rodovia, provocando deslocamentos desnecessários nas marginais e ruas dos bairros, a falta de manutenção e o improvisado destes acessos, que se encontram muitas vezes sem a sinalização necessária e em más condições de conservação, e a falha na organização do trânsito nos acessos aos bairros, que causam grandes congestionamentos nas ruas da cidade. Segundo o IBGE, no ano de 2014, o município possuía uma frota de mais de 93 mil veículos, destacando que, o uso principal da rodovia é o tráfego rápido de automóveis, por isso a importância do planejamento, para resolver ou melhorar estas questões citadas, da melhor forma possível, prevendo que também haja espaço para os moradores da região, analisando formas, para que o local se torne acessível também aos pedestres e ciclistas.



A rodovia como Barreira

A BR 101, se faz presente no município de Palhoça, de forma a criar barreiras que separam a cidade em duas partes. A rodovia sendo uma barreira física, visual e acústica, faz com que o município seja dividido em dois lados, que apresentam diferentes características. Do lado leste, bairros mais antigos e populosos, que possuem a maior concentração de habitantes e também oferece melhor infraestrutura urbana, serviços e comércio. Do outro lado, a oeste da rodovia, bairros novos e de população crescente, tornando-se importantes polos no desenvolvimento de Palhoça, onde estão localizadas a Prefeitura Municipal e a Câmara de Vereadores. A fragmentação do território, prejudica a todos os habitantes do município, até mesmo os visitantes, já que a dificuldade de se locomover para o outro lado da rodovia, faz com que a mobilidade dentro da cidade, seja ainda mais prejudicada. Como barreira visual, a BR não possibilita a conexão entre os lados, fazendo parecer a inexistência da continuação do município.



Ambiente Inóspito

A situação atual da BR 101, não apresenta condições próprias para a ocupação do local por pedestres e ciclistas. A precariedade e falta de passagens, faz com que os pedestres arrisquem suas vidas, com travessias feitas em locais perigosos e inapropriados. A ausência de vegetação e calçadas acessíveis que proporcione o mínimo de conforto aos usuários, faz com que não haja incentivo ao uso deste espaço, que possui um forte potencial, por fazer a ligação de varios bairros do município. Já as ciclofaixas, que poderiam ajudar a amenizar o grande problema no transito de Palhoça, não existem ao longo da rodovia, impossibilitando um trajeto adequado e seguro. As poucas paradas de ônibus existentes neste trecho, encontram-se em sua maior parte, degradadas ou sem estrutura alguma, não oferecendo o mínimo de conforto aos usuários do transporte coletivo. Ao longo de toda a BR 101, nota-se a priorização e importância do carro dentro da nossa sociedade, deixando à parte, o indivíduo e suas necessidades dentro do contexto urbano, buscando somente atender aos automóveis e suas demandas.



OBJETIVOS

Após todas as problemáticas analisadas, em seus contextos existentes atualmente no local, a definição dos objetivos, se deu de forma a buscar conceitos que definem um espaço de qualidade, que seja acessível e atenda a todos os tipos de usuários.

QUALIFICAR

Indicar qualidade de; Considerar apto; Tornar ilustre; Atribuir qualidades ao título;
Definição retirada do Dicionário Sérgio Ximenes

* *QUALIFICAÇÃO do trecho escolhido como área de intervenção;*

CONECTAR

Estabelecer conexão entre;
Definição retirada do Dicionário Sérgio Ximenes

* *CONECTAR os dois lados da cidade separados pela rodovia;*

PROPOSTA

O resultado da união dos objetivos e os critérios que determinam um bom espaço público, segundo o livro Cidades Para Pessoas de Jan Gehl, gerou a proposta central deste trabalho. Visando incorporar todos os princípios estudados e analisados, tem-se nesta proposta, o planejamento das ações necessárias para que o resultado seja o melhor possível.

Cidade mais Humana e Conectada

- Buscar a escala Humana; a cidade vista da perspectiva dos olhos das pessoas.
- Proporcionar experiências agradáveis; abrigo de intempéries, vegetação e boa iluminação.
- Revisão do tipo de Zoneamento proposto para as margens da BR 101; passeios com fachadas interessantes e que acolha o pedestre.
- Criar espaços adequados e agradáveis aos pedestres e ciclistas; espaços que tenham vida durante o dia e a noite, ausência de obstáculos e espaços de estar.
- Trabalhar com a melhoria nas áreas de:
 - Acessibilidade
 - Segurança
 - Transporte Coletivo
 - Mobiliário Urbano
- Criação e melhoria dos acessos e passagens de pedestres e ciclistas;
- Incentivar o uso de transportes alternativos; criação de ciclovias e passeios seguros e melhorias no transporte coletivo.
- Organização do tráfego de veículos nas marginais da BR e ruas paralelas;
- Melhoria e criação de novos acessos aos bairros;
- Consulta aos planos regionais e municipais PLAMUS e PDimus;



RUA PARA PEDESTRES
CIDADE DO MÉXICO - MÉXICO
FONTE: WWW.CIDADEPARAPESSOAS.COM.BR



PASSARELA PARA PEDESTRES
TEERÁ - IRÃ
FONTE: WWW.ARCHDAILY.COM.BR



PARKLET - MOBILIÁRIO URBANO
SAN FRANCISCO - ESTADOS UNIDOS
FONTE: WWW.HUBESCOLA.COM.BR



CICLOFAIXA
BEIRA DO RIO HUDSON - MANHATAN
FONTE: WWW.CIDADEPARAPESSOAS.COM.BR

"O contato na rua constitui a pequena mudança a partir da qual pode florescer a vida..." Jan Gehl

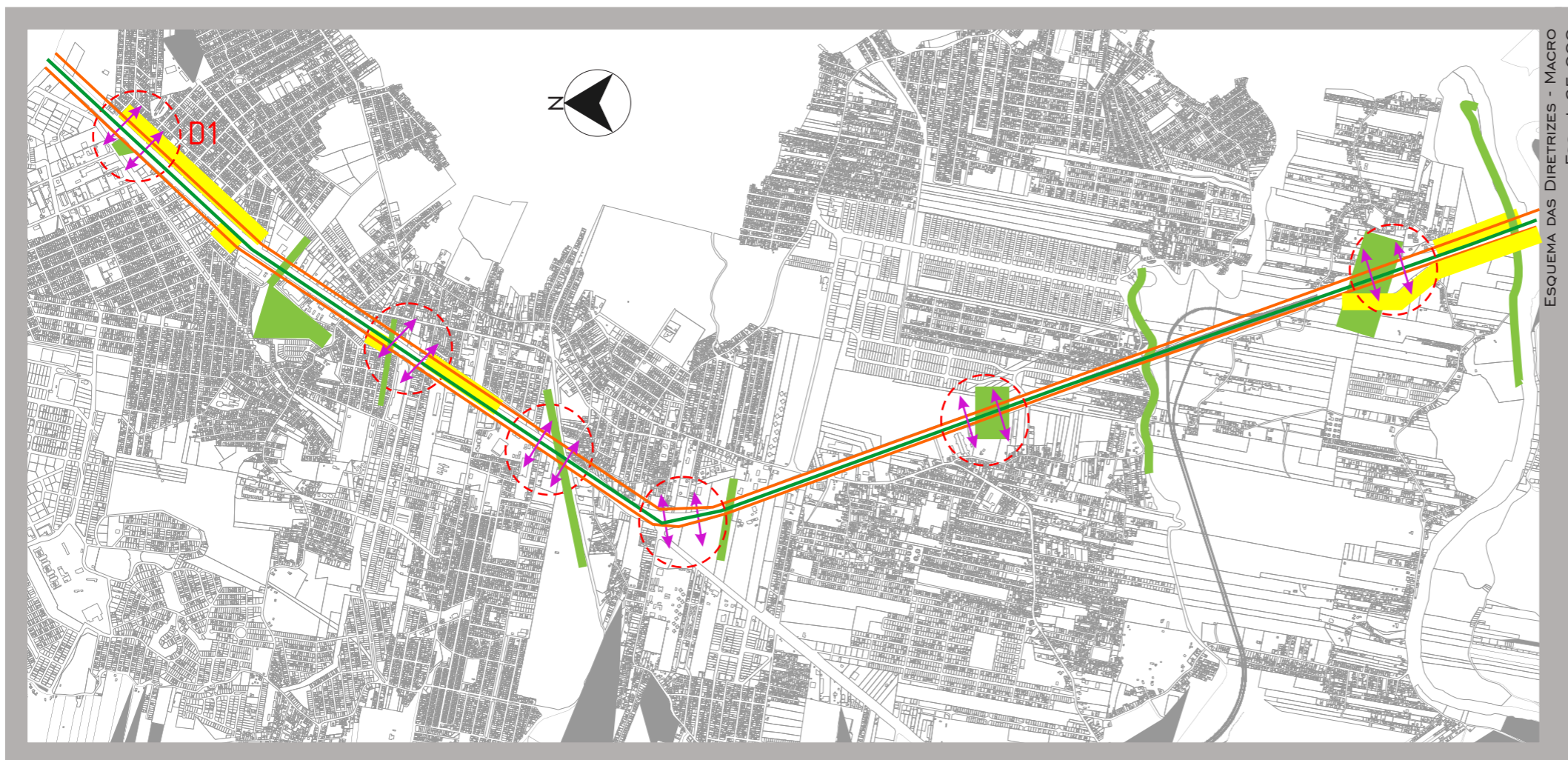
Diretrizes de Intervenção

A partir da análise das problemáticas, chegou-se a definição dos objetivos principais, junto com a interpretação do conceito final da proposta. As diretrizes, são ações listadas após este processo, que devem ser seguidas e buscadas sempre, para que o projeto atenda a todas as propostas pertinentes, que foram determinadas como essenciais para que haja um resultado satisfatório.

- Criar espaços livres de uso público, em ambos os lados da BR 101, conectados e pensados principalmente para os pedestres e ciclistas. Com isto, proporcionar aos usuários, espaços adequados de permanência, estar e observação.
- Melhorar as calçadas, tornando-as acessíveis e agradáveis ao passeio, com a inserção de equipamentos urbanos apropriados e materiais adequados. A segurança destas calçadas, são fundamentais para que os pedestres não temam o tráfego de veículos.
- Proporcionar aos usuários da escala humana, pedestres e ciclistas, travessias seguras e em locais estratégicos, que obedeçam os principais e mais importantes fluxos da cidade.
- Criação de ciclovias, seguras e bem estruturadas, ao longo de todo o eixo da rodovia. Conectando as já existentes, considerando a implantação das ciclofaixas propostas pelos planos, PLAMUS e Pdimus, abrangendo e atendendo desta forma, todo o município.
- Estabelecer conexões físicas e visuais com ambos os lados da rodovia, para que a cidade se torne uma só.
- Propor a modificação do zoneamento e uso do solo, das margens da rodovia e suas ruas paralelas. Recomendando usos e gabaritos, que tornem o local mais voltado para os pedestres e moradores locais.
- Utilização de barreiras acústicas e vegetação, como forma de amenizar as problemáticas já apresentadas. Desta modo, também oferecendo uma melhor experiência sensorial ao usuário, minimizando os possíveis encomodos durante o seu trajeto.
- Propor e solucionar a implantação de um novo modelo de transporte coletivo, o BRT (Bus Rapid Transit). Já previsto pelo plano de mobilidade do município e da grande Florianópolis, com o intuito de conectar os municípios da região.
- Reorganização dos acessos aos bairros e marginais da rodovia. Evitando desta forma, percursos desnecessários e diminuição do trânsito local, melhorando a mobilidade dos bairros que estão localizados no entorno da rodovia.

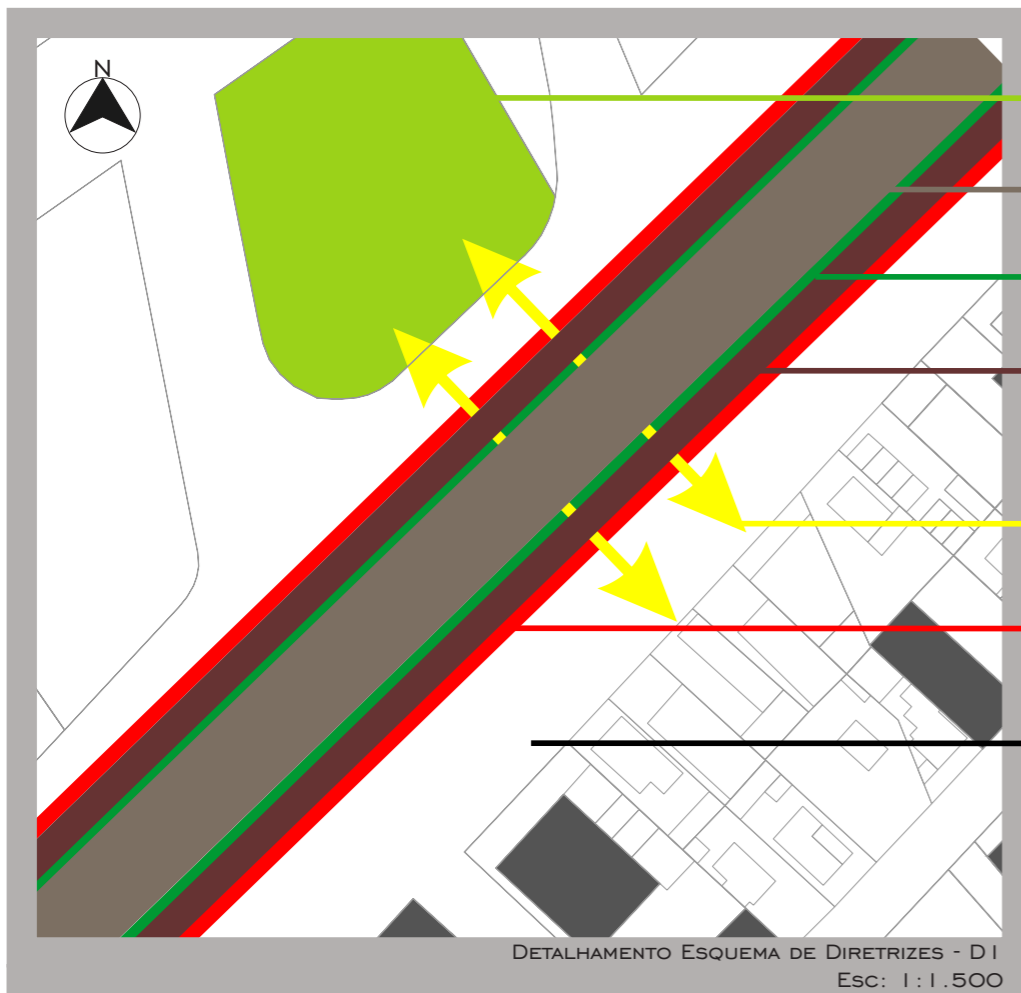


BR 101 - TRECHO PALHOÇA
FONTE: ACERVO PESSOAL



Legenda:

- Eixo de passeio + ciclofaixa
- Eixo de Arborização
- Ruas Paralelas - Tratamento Diferenciado
- ↔ Conexões Principais na Escala Humana
- Áreas Livres Públicas
- Centralidades



Área Livre Pública + Praça

Rodovia

Arborização + Barreira Acústica

Marginal da Rodovia

Conexão Visual e Física na Escala Humana

Ciclovia

Passeio + Equipamentos Urbanos

"A difundida prática de planejar do alto e de fora deve ser substituída por novos procedimentos de planejamento de dentro e de baixo, seguindo o princípio: primeiro a vida, depois o espaço e só então os edifícios." Jan Gehl



BIKE BOX - ESPAÇO PARA OS CICLISTAS EM FRENTE AOS AUTOMÓVEIS
AMSTERDÃ - HOLANDA
FONTE: WWW.3OTODODIA.COM.BR



CANTEIRO PLUVIAL
PORTLAND, OREGON - EUA
FONTE: WWW.ATVERDEBRASIL.COM.BR



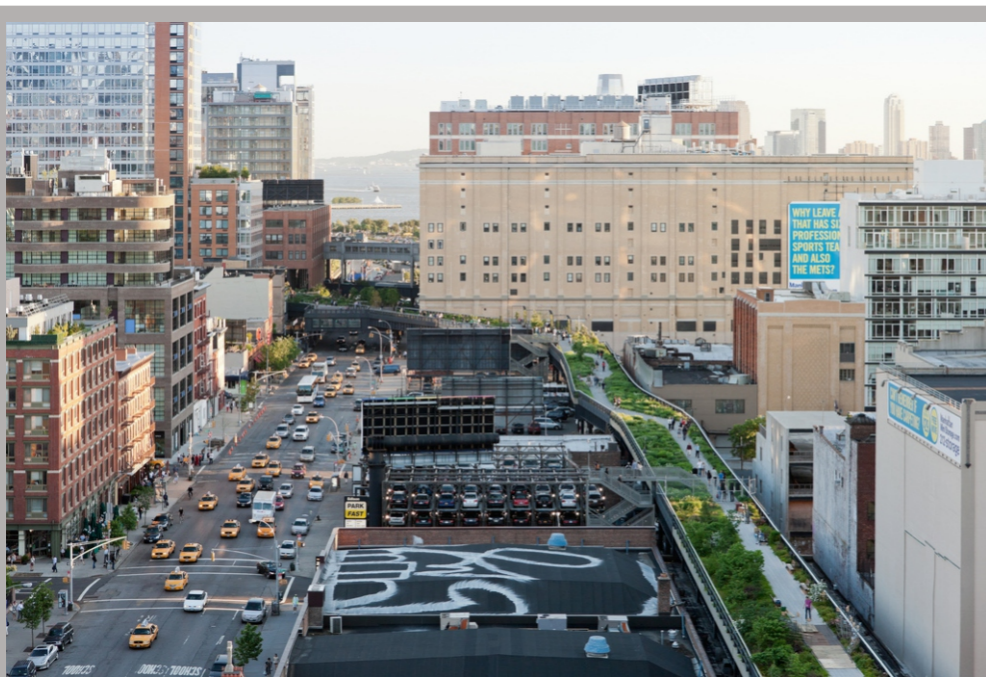
BRT METROBÚS
CIDADE DO MÉXICO - MÉXICO
FONTE: WWW.CITYCLOCK.COM.BR



PONTE PALÁCIO - PASSARELA PARA PEDESTRES E CICLISTAS
HERTOGENBOSCH - HOLANDA
FONTE: WWW.HYPENESS.COM.BR



BARREIRA ACÚSTICA + VEGETAÇÃO
FONTE: WWW.AECWEB.COM.BR



HIGH LINE
NOVA YORK - EUA
FONTE: WWW.CONEXAOMUNDO.COM.BR



MOBILIÁRIO URBANO FUNCIONAL E CRIATIVO
PLAZA DE SANTO DOMINGO - MADRID
FONTE: WWW.PUBLICSPACE.ORG



CALÇADA, JARDIM CANTEIRO PLUVIAL E MOBILIÁRIO URBANO
LONSDALE STREET, MELBOURNE - AUSTRÁLIA
FONTE: WWW.ARCHDAILY.COM

CRONOGRAMA para o 2º Semestre

- Estudo e análise do material desenvolvido no 1º semestre;
- Estudo de referenciais;
- Propostas gerais, na escala macro;
- Escolha de centralidades do projeto;
- Propostas na escala micro;
- Detalhamentos;
- Finalização do projeto, caderno e prancha.

BIBLIOGRAFIA

- GEHL, Jan. *Cidades Para Pessoas*, 2014 2ª edição. Editora Perspectiva S.A.
- FARIAS, Vilson Francisco de. *PALHOÇA - Natureza, História e Cultura*, 2004. Editora do Autor
- SPIRN, Anne Whiston. *O jardim de granito*, 1995. Editora da Universidade de São Paulo

- PLAMUS. *Panorama do Plano*, Março de 2015. Disponível em www.plamus.com.br/imprensa.html - Acesso em Abril de 2015
- PLAMUS. *Reunião Rede Cicloviária*, Dezembro de 2014. Disponível em www.plamus.com.br/imprensa.html - Acesso em Abril de 2015
- PLAMUS. *Apresentação dos Resultados*, Novembro de 2014. Disponível em www.plamus.com.br/imprensa.html - Acesso em Abril de 2015
- Prefeitura Municipal de Palhoça. Zoneamento. Disponível em www.palhoca.atende.net - Acesso em Abril de 2015