

### Processo de Construção da Paisagem Urbana

A primeira fase de ocupação humana, anterior à imigração, com a presença de populações primitivas, remete mais de 2.000 anos, conforme atestam os sambaquis encontrados ao longo do território. O homem do Sambaqui foi o primeiro grupo a habitar a localidade e foi substituído pelos Tupi-Guarani, mais preparados e melhor equipados que os anteriores.

Com a chegada de grupos europeus, a partir do séc. XVI, ocorreu o progressivo desaparecimento dos Tupi-Guarani, ou Carijós, com o estabelecimento de povoações definitivas dos imigrantes em terrenos habitados pelos indígenas. Conflitos sobre terras e alimentos dizimaram a maioria da população Carijó, ou forçaram a transferirem-se para os contrafortes da Serra Geral.

Estes pioneiros que habitavam a região das praias no final do séc. XVI viviam isolados na Freguesia de Enseada de Brito, local considerado estratégico para observar o movimento de embarcações, além de ser um sítio virgem com facilidade de se esconder nas matas em caso de perigo. Estes primeiros habitantes não vieram da Ilha dos Açores, colonização que só ocorreu a partir de 1748, mas eram descendentes de pioneiros portugueses que haviam se deslocado para a região no século anterior.

A grande imigração açoriana, que formou núcleos comunitários e constituiu povoados na região, ocorreu em meados do séc. XVIII, com a chegada de mais de 6.000 imigrantes provenientes do Arquipélago dos Açores. Foram eles que fundaram a freguesia de Enseada de Brito em 1750. A estrutura política e urbana das freguesias típicas das ilhas açorianas foi também o tipo de formação que empregou-se na região como um todo, utilizando um traçado de linhas orgânicas e uma organização espacial das ruas partindo da Praça, hoje a VII de Setembro, no sentido Norte-Sul (mesmo da BR-101), com uma Igreja à frente. A Av. Central da Ponte do Imarum, atualmente Av. Aniceto Zacchi, era a união deste pequeno centro com a capital, Florianópolis, e atravessava diretamente a área do manguezal.

Servindo de passagem aos tropeiros que viajavam do e para o Oeste catarinense, esta abertura através do manguezal mantinha a cidade movimentada e configurava importante vínculo com a capital. Foi, porém, o mesmo mangue que restringiu o crescimento urbano no sentido Leste-Oeste, e acabou moldando a formação da cidade. Segundo Sheidt (1988), Palhoça, em 1864, ocupava posição importante no desenvolvimento da região e se encontrava em crescimento econômico, portanto a única alternativa foi crescer fragilmente para dentro dos mangues, circundando as áreas mais alagadiças.

O município manteve um ritmo constante no desenvolvimento populacional e econômico no decorrer do séc. XX até o início dos anos 70, conseqüência da chegada de novos imigrantes e crescimento natural da população local, sem causar transformos demográficos significativos, uma vez que a população estava distribuída regularmente por todo o território. Porém, o lento ritmo de crescimento da malha urbana devido às dificuldades do sítio resultou em um adensamento da população em uma área repleta de vazios urbanos.

Com a construção da Ponte Hercílio Luz, a produção da região passou a ser transportada até a capital diretamente e a situação geográfica de Palhoça já não consistia em fator de grande importância para a movimentação de bens e pessoas na cidade, o que determinou sua decadência econômica. Porém a implantação da BR-101, concluída da década de 1980, a expansão urbana liderada pela cidade de Florianópolis passa a atingir as áreas periféricas, chegando aos municípios de São José, Biguaçu e Palhoça. O transporte público desenvolveu-se, assim no eixo de ligação Palhoça-Capital, passando por São José.

Inicialmente, vias abertas pelos próprios moradores, à oeste da BR-101 passaram a ser incorporadas à rodovia, objetivando ligação com o centro histórico através da BR-101. Estas vias, no formato de espinha de peixe, acabaram por produzir imensos vazios urbanos e grandes loteamentos (Jardim Eldorado, Bela Vista, São Sebastião), pois foram organizadas em vários pequenos núcleos e sem manter a relação pretendida com o centro da cidade.

O crescimento desenfreado de mais loteamentos comerciais, aliado à falta de infraestrutura global, impede a integração desses pequenos núcleos, que carecem até mesmo de simples conexão viária. O próprio uso do solo definido pelo Plano Diretor, analisado a seguir, auxilia neste processo de segregação espacial. As BR-101 e BR-282 também contribuem para este resultado, servindo como ruptura central do município e desconfigurando suas margens, entradas da cidade, pela falta de identidade dos usos e funções do solo com o entorno.



Imagem 05 - vista da antiga Igreja Matriz



Imagem 06 - mesmo ângulo, foto recente



Imagem 07 - vista antiga da Praça VII de Setembro



Imagem 08 - mesmo ângulo, foto recente



Imagem 09 - vista da antiga Prefeitura



Imagem 10 - mesmo ângulo, foto recente (fonte: montagens: retiradas do trabalho de Urbanismo I, UFSC, autores Greycy Luz e Fábio Gonçalves).

Períodos de Desenvolvimento do Município de Palhoça

Período Agrícola-Pescador (1730-1850): povoados de pescadores no litoral (Ponte do Imarum, Barra do Anirú e Enseada de Brito) e lavouras nas encostas dos morros.

Período dos Transportes (1850-1923): a cidade adquire um caráter de entreposto de mercadorias com o crescimento de Desterro.

Período de Decadência (1923-1970): com a construção da Ponte Hercílio Luz, em 1926, as empresas de transporte marítimo começam a falir e a população, fonte de renda, abandona a cidade, tornando-a mais dependente da capital.

Período de Crescimento (1970-2009): a abertura da BR-101 faz parte da política desenvolvimentista, criando a ligação conurbada e formando, junto à BR-282, o eixo espacial que rege a estrutura urbana da cidade.

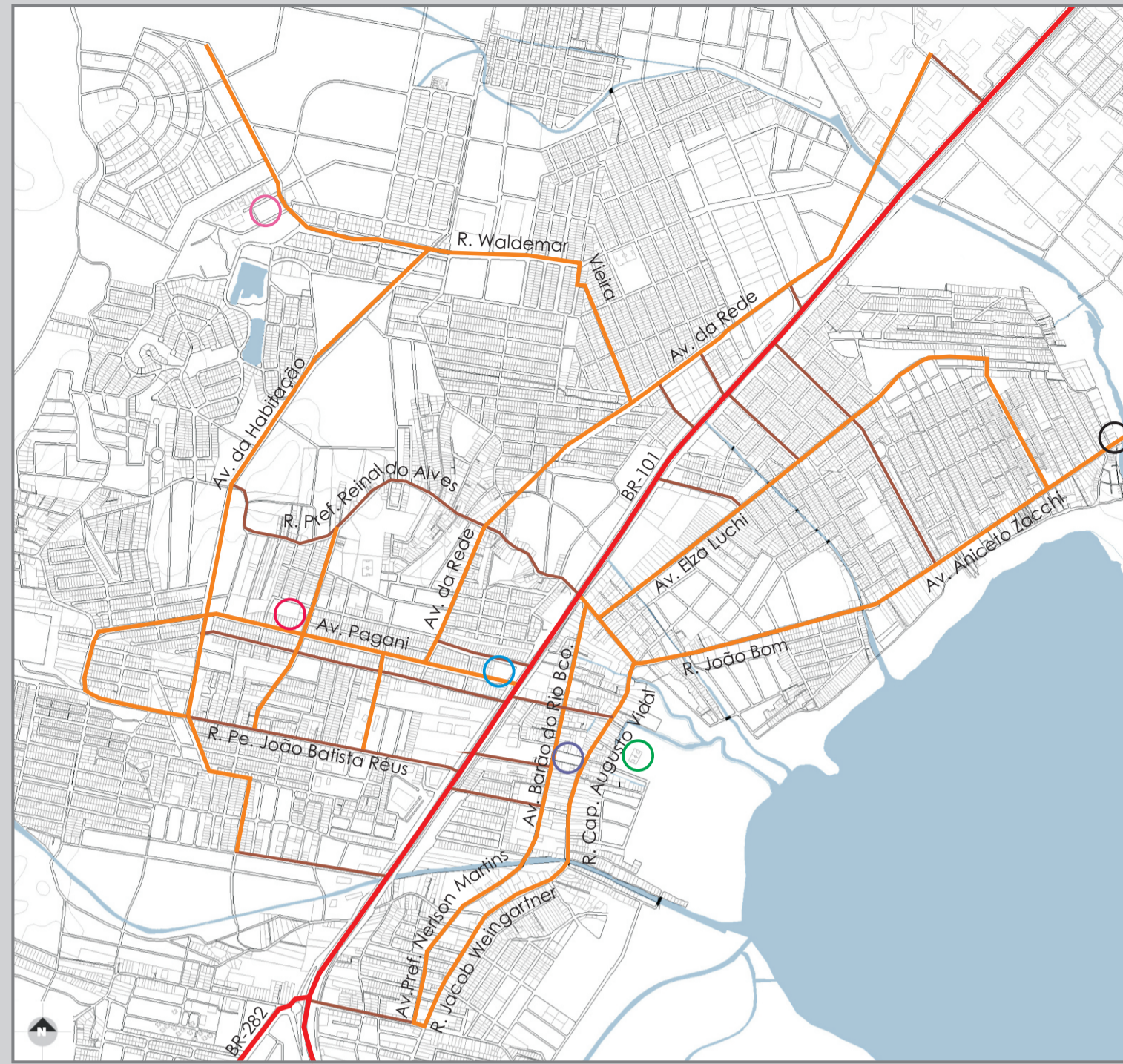


Figura 05 - mapa hierarquia de vias e marcos (montagem autora, fonte: mapa base cedido pela arquiteta Vanessa Luckmann).

- UNISUL - Unidade Pedra Branca
- Sítio do Terminal Multimodal sugerido - Ponte do Imarum
- Nova Sede Prefeitura - Caminho Novo
- Futuro Shopping - Caminho Novo
- Igreja Matriz e Praça VII de Setembro - Centro Antigo
- Estádio Guarani FC - Centro Antigo
- Vía Principal Regional
- Vía Principal Local
- Vía Secundária Local

### Análise do Plano Diretor

O Plano Diretor do Município de Palhoça foi elaborado pela empresa de consultoria de projetos Zeta Engenharia e Planejamento Ltda, juntamente com consultores da IPUF, Instituto de Planejamento de Florianópolis, e foi aprovado na Câmara de Vereadores em 1993. A confecção de um Novo Plano Diretor Participativo na cidade de Palhoça foi exigida por Lei pelo Ministério das Cidades, assim como para todos os Municípios com no mínimo 100 mil habitantes. A entrega desse novo plano estava prevista para Outubro de 2008, mas foi prorrogada para meados a final de 2009, e em pesquisa desenvolvida pela aluna na Prefeitura Municipal de Palhoça, não foram encontradas informações relativas à nova legislação urbana. Os dados aqui apresentados foram recolhidos a partir da leitura de alguns trabalhos antigos e de uma planta da área central datada de 2007. As informações recolhidas foram então checadas com o mapa presente na sede da Prefeitura, e ao lado encontra-se o resultado.

A partir deste mapa, podemos claramente observar a presença tardia de um Plano Diretor que procurou normatizar o que já havia implantado e engessar o entorno de modo a concordar com a estrutura existente, sem desempenhar o papel de um Plano Diretor, que seria basicamente preparar a malha urbana e distribuir os usos e funções para a necessidade futura da urbe.

Além disso, a preocupação com as áreas verdes e de respiro, tão frágeis no centro do município e tomadas de invasão de assentamentos irregulares, não é adequada, reservando apenas à áreas localadas nas margens da massa edificada e na orla marítima, mesmo tendo ciência da existência de grandes vazios verdes em meio à cidade. Algumas áreas no bairro Pedra Branca foram zoneadas como APP, porém outros bairros residenciais mais carentes, como São Sebastião e Passa Vinte foram ignorados.

Outra evidência da pobre tomada de decisões e da necessidade de um Plano Diretor mais realista em relação ao futuro da cidade, é a presença de um zoneamento de áreas residenciais bastante extenso, não permitindo a construção de edificações mais altas que dois pavimentos próximo de onde é, atualmente, o centro que encontra-se em maior fase de crescimento comercial, o bairro Caminho Novo, onde será instalado um novo Shopping e onde já está locada a nova sede administrativa da Prefeitura, além do Poder Judiciário.

### Leitura da Paisagem Urbana Atual

A cidade de Palhoça, sem contar seu centro histórico, é fruto de uma expansão descontrolada, ocorrida a partir da década de 1980 a partir do incentivo de novos loteamentos implantados sem preocupação com a malha urbana existente e impulsionados pela especulação imobiliária. Os vazios urbanos, herança de uma ocupação sem critérios que fugia das áreas alagadiças dos manguezais, hoje parecem ser propositalmente mantidos sem a devida conexão rodoviária.

A BR-101, rodovia de destaque regional da área, é agente separador deste centro histórico, onde localizam-se a Igreja Matriz, a Praça VII de Setembro e a antiga estrada de tropeiros, hoje rua João Bom e avenida Aniceto Zacchi, ao bairro Ponte do Imarum, e do novo centro em desenvolvimento, localizado no bairro Caminho Novo e que abriga a nova sede da Prefeitura (antigamente localizada junto à Igreja Matriz, no centro histórico), alguns poucos prédios residenciais e de escritórios (com gabaritos mais altos, de até oito pavimentos) e o futuro complexo de lazer de Palhoça.

Este empreendimento pretende um programa bastante extenso, desde um Shopping com mais de 160 lojas variadas, ampla Praça de Alimentação e um Hipermercado, à um hotel de quinze andares e capacidade para 500 hóspedes.

Através das marginais da BR-101 a conexão entre estas duas partes, a histórica e a mais recente, cujo crescimento é promovido pelos órgãos públicos com parceria de empresas privadas, se dá por suas vias principais locais, sendo a Av. Paganini a porta de entrada ao centro novo, e a Av. Barão do Rio Branco o acesso à parte histórica.

No bairro Caminho Novo, a conexão entre a Av. Paganini e o bairro Pedra Branca, loteamento residencial recente, é garantida pela ainda em obras Av. da Habitação. É neste bairro também que encontra-se a UNISUL, importante instituição para o município pelo seu valor educacional, trazendo alunos de cidades vizinhas à Palhoça.

Para chegar a este bairro do centro histórico, porém, é uma distância cansativa aos pedestres, que usufruem do comércio e oportunidades encontradas no centro mas também necessitam dos serviços dos órgãos públicos, deslocados para o Caminho Novo. Em solução temporária, a Prefeitura disponibiliza um serviço de ônibus que sai da Praça VII de Setembro e leva até ao novo Centro Administrativo, sem custo algum. Isto evidencia ainda mais a desvinculação realizada pela transferência da Prefeitura para longe do centro histórico.

Analisando o caminho antigo, que liga o centro histórico à Ponte do Imarum, pode-se perceber a importância que ainda conserva hoje, sendo um trajeto movimentado, repleto de edificações horizontais, mais antigas, e residências de moradores de longa data, além de muito comércio local, atualmente misturado com grandes lojas de departamento. As ruínas da antiga ponte do Imarum dividem espaço com a nova travessia levantada e as margens do Rio Imarum servem de área de ocupação irregular e desordenada. É neste ponto também que o Depto. de Transportes e Terminais de SC - DETER, sugere a implantação de um terminal marítimo de apoio ao sistema de transporte hidroviário projetado pelo Departamento. Mais adiante, a sugestão deste terminal é devidamente explorada.

A orla marítima em geral é ocupada com assentamentos de baixa renda, a maioria irregular, invadindo APP ou área de marinha.

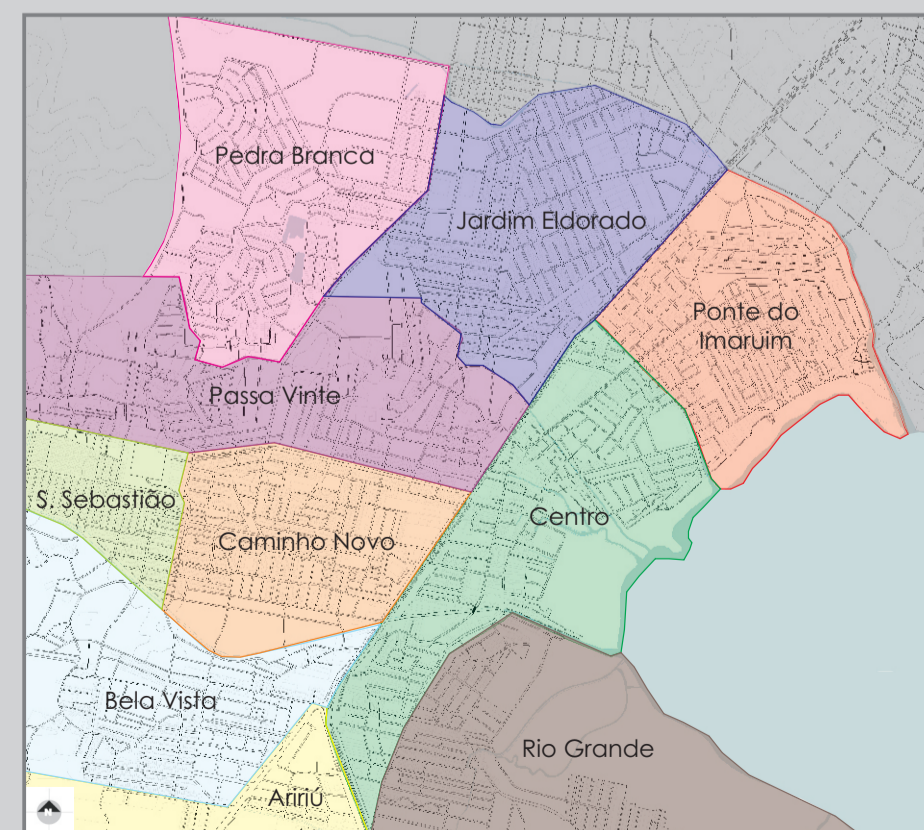


Figura 06 - mapa de bairros (montagem da autora, fonte: mapa base cedido pela arquiteta Vanessa Luckmann).

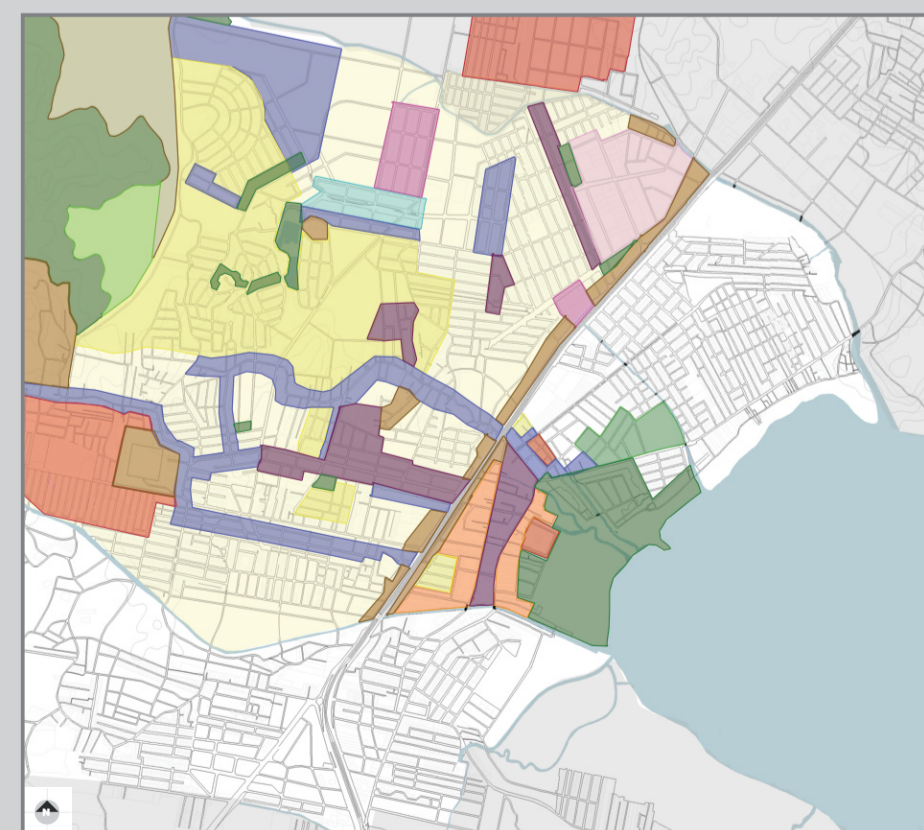


Figura 07 - Plano Diretor (montagem da autora, fonte: mapa base cedido pela arquiteta Vanessa Luckmann, dados de Telmo da Rocha, 2007).

- ARE
- ARP
- ARP-1
- AMC-2
- AMC-3
- AMC-4
- AMC-5
- AMC-7
- AMS
- AMS-2
- AIE
- APP
- AUE
- AER



Imagem 05 - UNISUL (fonte: arquivo pessoal).



Imagem 06 - Ponte do Imarum (fonte: arquivo pessoal).



Imagem 07 - Nova Sede Prefeitura (fonte: Google Earth).



Imagem 08 e 0 9 - Maquete Eletrônica Futuro Shopping (fonte: skyscrapercity.com) e sítio da obra (fonte: arquivo pessoal).



Imagem 10 - Praça VII de Setembro e Igreja Matriz (fonte: Paula Barcellos).



Imagem 11 - Estádio Guarani FC (fonte: Google Earth).

### Zoneamento da Área

ARE - Área Residencial Exclusiva e ARP - Área Residencial Predominante: destinadas principalmente à função habitacional, complementada por funções diversificadas de âmbito local e de pequeno porte;

AMC - Área Mista Central e AMS - Área Mista de Serviços: concentram além de residências, atividades complementares às funções urbanas e que fortalecem a agregação da comunidade e produção, tais como comércio, lazer, recreação e serviços públicos;

AIE - Área Industrial Exclusiva: destinadas à implantação das atividades do setor secundário;

APP - Área de Preservação Permanente: ocupação proibida, ressalvados os usos públicos necessários;

AUE - Área de Urbanização Especial: uso e funções dependem de estudo pontual.

Área	Parcelamento do solo		N. Máx. de Pavts.	Índice de Aprov. Máx.	Taxa Ocupação Máx.
	Lote (m²)	Testada			
ARE	360	12	02	1,0	50
ARP	200	10	02	1,2	50
ARP-1	360	12	04	2	60
AMC-2	360	12	04	2,3	50(A)
AMC-3	---	---	---	---	---
AMC-4	360	12	05	4,0	50(A)
AMC-5	200	10	04	2,3	50(A)
AMC-7	360	12	12	5,2	50 até 08 pavts(A) 58 - N mais de 08 pavts. (A)
AMS	1500	25	04	2,0	60
AMS-2	600	15	10 metros	2,4	80
AIE	1500	25	02	1,2	80
APP	sem parcelamento			não edificante	
AUE	sem parcelamento			não edificante	
AER	instrução especial do INCRÁ		02	1,0	10

Tabela 03 - Zoneamento (montagem da autora, fonte: Telmo da Rocha, 2007).