



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CAMPUS TRINDADE CENTRO TECNOLÓGICO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

Adriano Albino Klein

Legislação e Urbanidade em Florianópolis SC
Análise das Áreas de Centralidade previstas pelo Plano Diretor de 1997

Florianópolis
2020

Adriano Albino Klein

Legislação e Urbanidade em Florianópolis SC

Análise das Áreas de Centralidade previstas pelo Plano Diretor de 1997

Dissertação submetida ao Programa de Pós Graduação em
Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Santa
Catarina para a obtenção do título de Mestre em Arquitetura e
Urbanismo.

Orientador: Prof. Dr. Almir Francisco Reis

Florianópolis

2020

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor,
através do Programa de Geração Automática da Biblioteca Universitária da UFSC.

Klein, Adriano Albino
Legislação e Urbanidade em Florianópolis SC : Análise das
Áreas de Centralidade previstas pelo Plano Diretor 1997 /
Adriano Albino Klein ; orientador, Almir Francisco Reis,
2020.
276 p.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa
Catarina, Centro Tecnológico, Programa de Pós-Graduação em
Arquitetura e Urbanismo, Florianópolis, 2020.

Inclui referências.

1. Arquitetura e Urbanismo. 2. Urbanidade. 3.
Centralidades Urbanas. 4. Legislação Urbanística. 5. Planos
Diretores. I. Reis, Almir Francisco. II. Universidade
Federal de Santa Catarina. Programa de Pós-Graduação em
Arquitetura e Urbanismo. III. Título.

Adriano Albino Klein

Legislação e Urbanidade em Florianópolis SC

Análise das Áreas de Centralidade previstas pelo Plano Diretor de 1997

O presente trabalho em nível de mestrado foi avaliado e aprovado por banca examinadora composta pelos seguintes membros:

Prof. Dr. Almir Francisco Reis

Instituição UFSC

Prof.^a Dra. Adriana Marques Rossetto

Instituição UFSC

Prof.^a Dra. Ana Claudia Duarte Cardoso

Instituição UFPA

Prof. Dr. Ayrton Portilho Bueno

Instituição UFSC

Certificamos que esta é a **versão original e final** do trabalho de conclusão que foi julgado adequado para obtenção do título de mestre em Arquitetura e Urbanismo

Prof. Dr. Paolo Colosso

Coordenação do Programa de Pós-Graduação

Prof. Dr. Almir Francisco Reis

Orientador

Florianópolis 2020

Dedicado

À minha amada esposa Maria das Neves

Ao meu amado filho Pedro Klein

AGRADECIMENTOS

Quatro anos atrás iniciei o processo de ingresso na carreira acadêmica. Um passo de cada vez, primeiro como observador, aluno especial, mais tarde aluno regular e por fim como mestrando efetivo, quando a tarefa de elaboração desta dissertação realmente começou.

Com certeza não conseguiria concluir este ciclo se não fosse o apoio de pessoas a quem devo minha gratidão.

Ao meu orientador, Almir Francisco Reis, pelo direcionamento e pela paciência em esperar por um trabalho que parecia interminável. Além da orientação, agradeço pelos ensinamentos que vão muito além do texto expresso neste trabalho, pelas conversas, pelas trocas de experiências e pela oportunidade do estágio docência.

Ao Professor Renato Saboya, que primeiro me aceitou como aluno especial. Sempre aberto e generoso em compartilhar informação e conhecimento.

Ao Professor Nelson Saraiva, que ainda durante a graduação, despertou o interesse pelo olhar urbano, crítico, investigador e, acima de tudo propositivo.

À Professora Adriana Marques Rossetto pelo entusiasmo com o trabalho e pelas críticas construtivas.

Ao Professor Ayrton Portilho Bueno, meu primeiro professor de Projeto Arquitetônico na graduação e que generosamente aceitou atuar também nesta etapa acadêmica.

Aos demais professores e funcionários do Pós Arq. pela disponibilidade e atenção.

Aos colegas de jornada, pelos momentos que estarão sempre na memória.

RESUMO

Esta Dissertação trata da maneira como a legislação urbanística contida nos Planos Diretores tem contribuído para a modelagem da configuração espacial das cidades, em especial nas áreas de centralidade, propiciando condições de promoção à urbanidade nos espaços públicos. O estudo estabelece parâmetros para definir os atributos morfológicos que os espaços públicos devem possuir para sustentar a vitalidade urbana, verifica se a legislação urbanística tem funcionado como promotora destas características e em que medida tem ocorrido.

A partir de parâmetros que foram determinados ao longo do processo de pesquisa, foi desenvolvido um método de análise que ao ser aplicado em áreas de centralidade determinadas no Plano Diretor de 1997, vigente até 2014 na cidade de Florianópolis SC, aferiu o resultado da aplicação da legislação em áreas urbanas submetidas a acelerado processo de densificação. A comparação de resultados obtidos na análise das áreas permitiu leitura sobre o potencial da legislação como promotora de urbanidade, revelando quais os parâmetros urbanísticos são mais relevantes para obter sucesso neste quesito, tanto na definição da localização e da morfologia dos espaços públicos quanto nas tipologias edilícias adequadas às áreas de centralidades.

Os resultados da análise dos dados obtidos com o método de pesquisa aplicado sugerem que os parâmetros legais como definição de usos e densidades são fundamentais desde que estejam em sintonia com fatores relacionados às pré-existências, como a localização das centralidades no contexto urbano e a integração da malha viária. Os parâmetros legais relacionados com as tipologias das edificações agregam valor, resultando em boa ambientação urbana quando associados a fatores como parcelamento do solo e a configuração da malha viária e dos espaços públicos.

A conjunção dos parâmetros legais com os fatores morfológicos adequados revela ser a melhor solução, pois resulta em espaços de centralidade com sucesso na vitalidade urbana. Fatores morfológicos adequados são fundamentais para gerar espaços de centralidade dotados de urbanidade, porém esta condição ocorreu de modo mais expressivo quando a legislação reconheceu e impulsionou fatores com atributos latentes presentes no espaço urbano.

Palavras-chave: urbanidade. centralidade urbana. legislação urbanística.

ABSTRACT

This MPhil Research Project aims at examining how the urban planning legislation section in the City Hall Director Planning might contribute to the spatial configuration of cities, with a special focus to city center areas in order to promote the urbanicity of public spaces. This study establishes working parameters for morphological attributes that public spaces should have in order to promote urban vitality, verifying whether urbanistic legislation promotes such attributes and to what extent it does. These working parameters have allowed the development of an analytical methodology to be applied to central areas as determined by the City Hall Director Planning of 1997, in effect since 2014, in the city of Florianópolis, in the State of Santa Catarina, Brazil.

The methodology has enabled the assessment of the urban planning legislation impact to areas of fast density increment. The analysis of results allows for the identification of urban parameters more relevant to the promotion of urbanicity, both in the process of location identification and public space morphology as well as building typology more adequate to central areas.

Results demonstrate that such legal parameters are essential as long as it works in synergy with pre-existing factors such as the location of central areas in the urban context and urban transport system. Legal parameters related to building typology add value to the area, resulting in positive urban development when done in association with land parceling and urban transport system configuration. The combination of legal parameters with adequate morphological factors seems to be the best solution, as it results in successful urban vitality in central areas. Adequate morphological factors are key to generating central area spaces with urbanicity. However, such condition has been identified more significantly when legislation identified and promoted factors with latent attributes found in the urban space.

Keywords: urbanicity; urban central areas; urbanistic law

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Reprodução do Fórum Romano	41
Figura 2 – Plano da Cidade Grega de Mileto	41
Figura 3 – Plano da Cidade Romana de Timgard.....	41
Figura 4 – Ruínas de Angkor no Camboja.....	42
Figura 5 – Ruínas de Teotihuacan no México.....	42
Figura 6 – Rotemburgo, Alemanha	42
Figura 7 – Medina de Fez, Marrocos	42
Figura 8 – Praça de São Pedro, Roma	43
Figura 9 – Praça do Comércio, Lisboa.....	43
Figura 10 – Palmanova, Itália	43
Figura 11 – Praça de Armas em Cuzco, Peru.....	43
Figura 12 – Paris.....	44
Figura 13 – Nova York.....	44
Figura 14 – Cidade Jardim de Ebenerzer Howard	45
Figura 15 – Cidade Industrial de Garnier	45
Figura 16 – Siedlung Westhausen, Frankfurt.....	46
Figura 17 – Conjunto MCMV, Belém do Pará.....	46
Figura 18 – Plan Voisin de Paris, 1925.....	47
Figura 19 – Superquadras de Brasília, 1965.....	47
Figura 20 – Tecido Urbano dominado pelos “cheios”	47
Figura 21 – Tecido Urbano dominado pelos “vazios”	47
Figura 22 – Gramado, Rio Grande do Sul	57
Figura 23 – Buzios, Rio de Janeiro	57
Figura 24 – Sequência de fotos da Rua Felipe Schmidt, Centro de Florianópolis SC	58
Figura 25 – Traçado em Espinha de Peixe.....	62
Figura 26 – Traçado em Malha.....	63
Figura 27 – Traçado em Árvore	63
Figura 28 – Ausência de Traçado.....	64
Figura 29 – Ilustrações de Camilo Sitte	68
Figura 30 – Celebration, Florida, EUA.....	69

Figura 31 – Ave Maria, Flórida, EUA	69
Figura 32 – Poundbury, Inglaterra	70
Figura 33 – Borgo Città Nuova, Itália	70
Figura 34 – Esquemas do Neo Vernacular dos Irmãos Krier	70
Figura 35 – Rua de Pedestres, Copenhague.....	72
Figura 36 – Passeio Pedra Branca, Palhoça SC	72
Figura 37 – Modelo de Gráfico de Barras	94
Figura 38 – Localização de Florianópolis SC.....	95
Figura 39 – Vista da Ilha de Santa Catarina	98
Figura 40 – Vista do Distrito Sede	98
Figura 41 – Distritos do Município de Florianópolis	99
Figura 42 – Distrito Sede Continental e Insular.....	99
Figura 43 – Plano Espanhol de 1778.....	100
Figura 44 – Vista Aérea de Quadras Padrão	105
Figura 45 – Vista Frontal de Quadras Padrão.....	105
Figura 46 – Vista do Solo de Quadras Padrão.....	105
Figura 47 – Vista do Solo de Quadras Padrão.....	105
Figura 48 – Vista do Solo de Quadras Padrão.....	105
Figura 49 – Edificação AMC Estreito com configuração do Plano Diretor 1955	106
Figura 50 – Edificação AMC Estreito com configuração do Plano Diretor 1955	106
Figura 51 – Vista Aérea de Quadras Padrão	110
Figura 52 – Vista Frontal de Quadras Padrão.....	110
Figura 53 – Vista do Solo de Quadras Padrão.....	110
Figura 54 – Vista do Solo de Quadras Padrão.....	110
Figura 55 – Vista do Solo de Quadras Padrão.....	110
Figura 56 – Edificação AMC Estreito com configuração do Plano Diretor 1976	111
Figura 57 – Edificação AMC Estreito com configuração do Plano Diretor 1976	111
Figura 58 – Vista Aérea de Quadras Padrão	114
Figura 59 – Vista Frontal de Quadras Padrão.....	114
Figura 60 – Vista do Solo de Quadras Padrão.....	114
Figura 61 – Vista do Solo de Quadras Padrão.....	114
Figura 62 – Vista do Solo de Quadras Padrão.....	114

Figura 63 – Edificação AMC Trindade com configuração do Plano Diretor 1982	115
Figura 64 – Edificação AMC Trindade com configuração do Plano Diretor 1982	115
Figura 65 – Vista Aérea de Quadras Padrão	117
Figura 66 – Vista Frontal de Quadras Padrão.....	117
Figura 67 – Vista do Solo de Quadras Padrão.....	117
Figura 68 – Vista do Solo de Quadras Padrão.....	117
Figura 69 – Vista do Solo de Quadras Padrão.....	117
Figura 70 – Edificação AMC Canasvieiras com configuração do Plano Diretor 1985.....	118
Figura 71 – Edificação AMC Jurerê com configuração do Plano Diretor 1985	118
Figura 72 – Vista Aérea de Quadras Padrão	123
Figura 73 – Vista Aérea de Quadras Padrão	123
Figura 74 – Vista Frontal de Quadras Padrão.....	123
Figura 75 – Vista do Solo de Quadras Padrão.....	123
Figura 76 – Vista do Solo de Quadras Padrão.....	123
Figura 77 – Vista do Solo de Quadras Padrão.....	123
Figura 78 – Edificação AMC Trindade com configuração do Plano Diretor 1997	124
Figura 79 – Edificação AMC Itacorubi com configuração do Plano Diretor 1997.....	124
Figura 80 – Edificação AMC Estreito com configuração do Plano Diretor 1997	125
Figura 81 – Edificação AMC Coqueiros com configuração do Plano Diretor 1997	125
Figura 82 – Vista Aérea de Quadras Padrão	127
Figura 83 – Vista Frontal de Quadras Padrão.....	127
Figura 84 – Vista do Solo de Quadras Padrão.....	127
Figura 85 – Vista do Solo de Quadras Padrão.....	127
Figura 86 – Vista do Solo de Quadras Padrão.....	127
Figura 87 – Traçado Viário do Distrito Sede	131
Figura 88 – Parcelamento do Solo do Distrito Sede	132
Figura 89– Edificações do Distrito Sede	133
Figura 90– Localização das AMCs no Distrito Sede	134
Figura 91 – Mapa Sintático de Integração Global Grande Florianópolis.....	135
Figura 92 – Mapa Sintático de Integração Local Grande Florianópolis.....	135
Figura 93 – Mapa Sintático de Integração Global Distrito Sede.....	136
Figura 94 – Mapa Sintático de Integração Local Distrito Sede	136

Figura 95 – Vista Geral do Centro de Bairro Jardim Atlântico.....	137
Figura 96 – Mapa de Zoneamento Plano Diretor 1986/1997	138
Figura 97 – Traçado Viário	139
Figura 98 – Parcelamento.....	139
Figura 99– Usos das Edificações.....	139
Figura 100 – Situação Atual – Integração Global.....	140
Figura 101 – Situação Atual – Integração Local	140
Figura 102 – Gráfico de Notas	143
Figura 103 – Av. Atlântica	143
Figura 104 – Av. Atlântica	143
Figura 105 – Rua Elesbão Pinto da Luz	143
Figura 106 – Rua Elesbão Pinto da Luz	143
Figura 107 – Vista Geral do “Centro de Bairro” Coloninha.....	144
Figura 108 – Mapa de Zoneamento Plano Diretor 1986/1997	145
Figura 109 – Traçado Viário	146
Figura 110 – Parcelamento.....	146
Figura 111 – Usos das Edificações.....	146
Figura 112 – Situação Atual – Integração Global.....	147
Figura 113 – Situação Atual – Integração Local	147
Figura 114 – Gráfico de Notas	150
Figura 115 – Praça do Canto.....	150
Figura 116 – Rua Aracy Vaz Calado.....	150
Figura 117 – Rua Waldemar Ouriques	150
Figura 118 – Rua Daniel Hostin.....	150
Figura 119 – Vista Geral do “Centro de Bairro” Campinas.....	151
Figura 120 – Mapa de Zoneamento Plano Diretor 1986/1997	152
Figura 121 – Traçado Viário	153
Figura 122 – Parcelamento.....	153
Figura 123 – Usos das Edificações.....	153
Figura 124 – Situação Atual – Integração Global.....	154
Figura 125 – Situação Atual – Integração Local	154
Figura 126 – Gráfico de Notas	157

Figura 127 – Av. Josué di Bernardi.....	157
Figura 128 – Rua São Bento	157
Figura 129 – Rua Custódio de Campos.....	157
Figura 130 – Rua Prof. Egídio Ferreira	157
Figura 131 – Vista Geral do “Centro de Bairro” Abraão	158
Figura 132 – Mapa de Zoneamento Plano Diretor 1986/1997	159
Figura 133 – Traçado Viário	160
Figura 134 – Parcelamento.....	160
Figura 135 – Usos das Edificações.....	160
Figura 136 – Situação Atual – Integração Global.....	161
Figura 137 – Situação Atual – Integração Local	161
Figura 138 – Gráfico de Notas	164
Figura 139 – Rua João Meireles	164
Figura 140 – Av. Patrício Caldeira de Andrade.....	164
Figura 141 – Rua Prof. Rosinha Campos	164
Figura 142 – Rua Miguel Cavalcante.....	164
Figura 143 – Vista Geral do “Centro de Bairro” Capoeiras	165
Figura 144 – Mapa de Zoneamento Plano Diretor 1986/1997	166
Figura 145 – Traçado Viário	167
Figura 146 – Parcelamento.....	167
Figura 147 – Usos das Edificações.....	167
Figura 148 – Situação Atual – Integração Global.....	168
Figura 149 – Situação Atual – Integração Local	168
Figura 150 – Gráfico de Notas	171
Figura 151 – Rua Campolino Alves	172
Figura 152 – Rua Joaquim Carneiro	172
Figura 153 – Av. Ivo Silveira	172
Figura 154 – Av. Ivo Silveira	172
Figura 155 – Av. Patrício Caldeira de Andrade.....	172
Figura 156 – Rua Dib Cherem	172
Figura 157 – Rua Dib Cherem	172
Figura 158 – Rua Dib Cherem	172

Figura 159 – Vista Geral do “Centro de Bairro” Estreito	173
Figura 160 – Mapa de Zoneamento Plano Diretor 1986/1997	174
Figura 161 – Traçado Viário	175
Figura 162 – Parcelamento.....	175
Figura 163 – Usos das Edificações.....	175
Figura 164 – Situação Atual – Integração Global.....	176
Figura 165 – Situação Atual – Integração Local	176
Figura 166 – Gráfico de Notas	179
Figura 167 – Rua Pedro Demoro	180
Figura 168 – Rua Liberato Bitencourt	180
Figura 169 – Rua Liberato Bitencourt	180
Figura 170 – Rua Liberato Bitencourt	180
Figura 171 – Rua Heitor Blum.....	181
Figura 172 – Rua Fulvio Aducci	181
Figura 173 – Rua Fulvio Aducci	181
Figura 174 – Rua Fulvio Aducci	181
Figura 175 – Rua Fulvio Aducci	181
Figura 176 – Rua Pedro Demoro	181
Figura 177 – Rua Liberato Bitencourt	181
Figura 178 – Rua Santos Saraiva	181
Figura 179 – Vista Geral do “Centro de Bairro” Coqueiros	182
Figura 180 – Mapa de Zoneamento Plano Diretor 1986/1997	183
Figura 181 – Traçado Viário	184
Figura 182 – Parcelamento.....	184
Figura 183 – Usos das Edificações.....	184
Figura 184 – Situação Atual – Integração Global.....	185
Figura 185 – Situação Atual – Integração Local	185
Figura 186 – Gráfico de Notas	188
Figura 187 – Av. Eng. Max de Souza	189
Figura 188 – Av. Eng. Max de Souza	189
Figura 189 – Av. Eng. Max de Souza	189
Figura 190 – Av. Eng. Max de Souza	189

Figura 191 – Av. Eng. Max de Souza	189
Figura 192 – Av. Eng. Max de Souza	189
Figura 193 – Av. Eng. Max de Souza	189
Figura 194 – Av. Eng. Max de Souza	189
Figura 195 – Vista Geral do “Centro de Bairro” Agronômica.....	190
Figura 196 – Mapa de Zoneamento Plano Diretor 1986/1997	191
Figura 197 – Traçado Viário	192
Figura 198 – Parcelamento.....	192
Figura 199 – Usos das Edificações.....	192
Figura 200 – Situação Atual – Integração Global.....	193
Figura 201 – Situação Atual – Integração Local	193
Figura 202 – Gráfico de Notas	196
Figura 203 – Rua Delminda Silveira	197
Figura 204 – Rua Delminda Silveira	197
Figura 205 – Rua São João Batista	197
Figura 206 – Rua São João Batista	197
Figura 207 – Rua Carlos Corrêa.....	197
Figura 208 – Rua Antonio Carlos Ferreira	197
Figura 209 – Rua Antonio Carlos Ferreira	197
Figura 210 – Rua Antonio Carlos Ferreira	197
Figura 211 – Vista Geral do “Centro de Bairro” Trindade	198
Figura 212 – Mapa de Zoneamento Plano Diretor 1986/1997	199
Figura 213 – Traçado Viário	200
Figura 214 – Parcelamento.....	200
Figura 215 – Usos das Edificações.....	200
Figura 216 – Situação Atual – Integração Global.....	201
Figura 217 – Situação Atual – Integração Local	201
Figura 218 – Gráfico de Notas	204
Figura 219 – Rua Lauro Linhares	205
Figura 220 – Rua Lauro Linhares	205
Figura 221 – Rua Lauro Linhares	205
Figura 222 – Rua Lauro Linhares	205

Figura 223 – Av. Madre Benvenuta	205
Figura 224 – Av. Madre Benvenuta	205
Figura 225 – Rua Santa Luzia	205
Figura 226 – Rua Cônego Bernardo	205
Figura 227 – Vista Geral do “Centro de Bairro” Carvoeira	206
Figura 228 – Mapa de Zoneamento Plano Diretor 1986/1997	207
Figura 229 – Traçado Viário	208
Figura 230 – Parcelamento.....	208
Figura 231 – Usos das Edificações.....	208
Figura 232 – Situação Atual – Integração Global.....	209
Figura 233 – Situação Atual – Integração Global.....	209
Figura 234 – Gráfico de Notas	212
Figura 235 – Rua Vítor Lima	212
Figura 236 – Rua Cap. Romualdo de Barros	212
Figura 237 – Rua Cap. Romualdo de Barros	212
Figura 238 – Rua Cap. Romualdo de Barros	212
Figura 239 – Vista Geral do “Centro de Bairro” Saco dos Limões	213
Figura 240 – Mapa de Zoneamento Plano Diretor 1986/1997	214
Figura 241 – Traçado Viário	215
Figura 242 – Parcelamento.....	215
Figura 243 – Usos das Edificações.....	215
Figura 244 – Situação Atual – Integração Global.....	216
Figura 245 – Situação Atual – Integração Global.....	216
Figura 246 – Gráfico de Notas	219
Figura 247 – Rua José Brognoli.....	219
Figura 248 – Rua João Mota Espezin	219
Figura 249 – Rua João Mota Espezin.....	219
Figura 250 – Av. Waldemar Vieira	219
Figura 251 – Vista Geral do “Centro de Bairro” Costeira do Pirajubaé	220
Figura 252 – Mapa de Zoneamento Plano Diretor 1986/1997	221
Figura 253 – Traçado Viário	222
Figura 254 – Parcelamento.....	222

Figura 255 – Usos das Edificações.....	222
Figura 256 – Situação Atual – Integração Global.....	223
Figura 257 – Situação Atual – Integração Local	223
Figura 258 – Gráfico de Notas.....	226
Figura 259 – Rodovia Jorge Lacerda.....	226
Figura 260 – Rodovia Jorge Lacerda.....	226
Figura 261 – Rua Cânciao Jacques.....	226
Figura 262 – Rodovia Jorge Lacerda.....	226
Figura 263 – Vista Geral do “Centro de Bairro” Córrego Grande.....	227
Figura 264 – Mapa de Zoneamento Plano Diretor 1986/1997	228
Figura 265 – Traçado Viário	229
Figura 266 – Parcelamento.....	229
Figura 267 – Usos das Edificações.....	229
Figura 268 – Situação Atual – Integração Global.....	230
Figura 269 – Situação Atual – Integração Local	230
Figura 270 – Gráfico de Notas.....	233
Figura 271 – Rua João Pio Duarte Silva.....	233
Figura 272 – Rua Sebastião Laurentino da Silva.....	233
Figura 273 – Parque Linear	233
Figura 274 – Rua Mediterrâneo	233
Figura 275 – Vista Geral do “Centro de Bairro” Itacorubi.....	234
Figura 276 – Mapa de Zoneamento Plano Diretor 1986/1997	235
Figura 277– Traçado Viário	236
Figura 278 – Parcelamento.....	236
Figura 279 – Usos das Edificações.....	236
Figura 280 – Situação Atual – Integração Global.....	237
Figura 281 – Situação Atual – Integração Local	237
Figura 282 – Gráfico de Notas.....	240
Figura 283 – Rodovia Ademar Gonzaga.....	240
Figura 284 – Rua Patrício Farias	240
Figura 285 – Rodovia Ademar Gonzaga.....	240
Figura 286 – Rua Acelon Pacheco	240

Figura 287 – Vista Geral do “Centro de Bairro” Santa Mônica.....	241
Figura 288 – Mapa de Zoneamento Plano Diretor 1986/1997	242
Figura 289 – Traçado Viário	243
Figura 290 – Parcelamento.....	243
Figura 291 – Usos das Edificações.....	243
Figura 292 – Situação Atual – Integração Global.....	244
Figura 293 – Situação Atual – Integração Local	244
Figura 294 – Gráfico de Notas	247
Figura 295 – Av. Madre Benvenuta	248
Figura 296 – Alameda Santa Mônica.....	248
Figura 297 – Av. Madre Benvenuta	248
Figura 298 – Av. Madre Benvenuta	248
Figura 299 – Av. Madre Benvenuta	248
Figura 300 – Av. Madre Benvenuta	248
Figura 301 – Av. Madre Benvenuta	248
Figura 302 – Av. Madre Benvenuta	248
Figura 303 – Vista Geral do “Centro de Bairro” João Paulo / SC 401.....	249
Figura 304 – Mapa de Zoneamento Plano Diretor 1986/1997	250
Figura 305 – Traçado Viário	251
Figura 306 – Parcelamento.....	251
Figura 307 – Usos das Edificações.....	251
Figura 308 – Situação Atual – Integração Global.....	252
Figura 309 – Situação Atual – Integração Local	252
Figura 310 – Gráfico de Notas	254
Figura 311 – SC 401.....	254
Figura 312 – SC 401.....	254
Figura 313 – Comparativo Entre Gráficos – AMCs com Fracasso no Continente	257
Figura 314 – Comparativo Entre Gráficos – AMCs com Sucesso no Continente	259
Figura 315 – Comparativo Entre Gráficos – AMCs com Fracasso na Ilha 1	260
Figura 316 – Comparativo Entre Gráficos – AMCs com Fracasso na Ilha 2.....	261
Figura 317 – Comparativo Entre Gráficos – AMCs com Sucesso Parcial.....	262
Figura 318 – Comparativo Entre Gráficos – AMCs com Sucesso na Ilha.....	264

Figura 319 – Comparativo Entre Gráficos – AMC com Maior Fracasso.....	264
Figura 320 – Comparativo Entre Gráficos – AMCs com Sucesso Expressivo	265

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Valores de venda do m ² de Imóveis.....	89
Tabela 2 – Medidas de Integração das Vias - Jardim Atlântico	141
Tabela 3 – Apropriação dos Espaços – Jardim Atlântico.....	142
Tabela 4 – Medidas de Integração das Vias - Coloninha.....	148
Tabela 5 – Apropriação dos Espaços – Coloninha	149
Tabela 6 – Medidas de Integração das Vias - Campinas.....	155
Tabela 7 – Apropriação dos Espaços – Campinas	156
Tabela 8 – Medidas de Integração das Vias - Abraão	162
Tabela 9 – Apropriação dos Espaços – Abraão.....	163
Tabela 10 – Medidas de Integração das Vias - Capoeiras	169
Tabela 11 – Apropriação dos Espaços – Capoeiras	171
Tabela 12– Medidas de Integração das Vias - Estreito.....	177
Tabela 13 – Apropriação dos Espaços – Estreito	180
Tabela 14 – Medidas de Integração das Vias - Coqueiros	186
Tabela 15 – Apropriação dos Espaços – Estreito	188
Tabela 16 – Medidas de Integração das Vias - Agronômica.....	194
Tabela 17 – Apropriação dos Espaços – Agronômica	196
Tabela 18 – Medidas de Integração das Vias - Trindade.....	202
Tabela 19 – Apropriação dos Espaços – Trindade	204
Tabela 20 – Medidas de Integração das Vias - Carvoeira	210
Tabela 21 – Apropriação dos Espaços – Carvoeira.....	211
Tabela 22 – Medidas de Integração das Vias – Saco dos Limões.....	217
Tabela 23 – Apropriação dos Espaços – Saco dos Limões.....	218
Tabela 24 – Medidas de Integração das Vias – Costeira.....	224
Tabela 25 – Apropriação dos Espaços – Costeira	225
Tabela 26 – Medidas de Integração das Vias – Córrego Grande	231

Tabela 27 – Apropriação dos Espaços – Córrego Grande	232
Tabela 28 – Medidas de Integração das Vias – Itacorubi	238
Tabela 29 – Apropriação dos Espaços – Itacorubi.....	239
Tabela 30 – Medidas de Integração das Vias – Santa Mônica	245
Tabela 31 – Apropriação dos Espaços – Santa Mônica	247
Tabela 32 – Medidas de Integração das Vias – João Paulo / SC 401	253

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ACI – Área Comunitária Institucional

AMC – Área Mista Central

AMS – Área Mista de Serviços

ARE – Área Residencial Exclusiva

APL – Área de Preservação com uso Limitado

APP – Área de Preservação Permanente

ARP – Área Residencial Predominante

AVL – Área Verde de Lazer

CIAM – Congresso Internacional de Arquitetura Moderna

CNU – Congresso para o Novo Urbanismo

Eletrosul – Centrais Elétricas do Sul

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IPIUF – Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis

MCMV – Minha Casa Minha Vida

PD – Plano Diretor

PDAMF – Plano Diretor Integrado da Área Metropolitana de Florianópolis

PMCB – Prefeitura Municipal de Capivari de Baixo

PMF – Prefeitura Municipal de Florianópolis

SINDUSCON – Sindicato da Indústria da Construção Civil

SMDU – Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano

UFSC – Universidade Federal de Santa Catarina

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	33
1.1 HIPÓTESE.....	38
1.2 OBJETIVOS.....	38
1.2.1 Objetivo Principal.....	38
1.2.2 Objetivos Específicos.....	38
1.3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS.....	38
2 PRESSUPOSTOS CONCEITUAIS.....	40
2.1 REGRAMENTOS E LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA.....	40
2.1.1 Localização e Regrimentos como Constantes Históricas.....	40
2.1.2 O Modernismo no Planejamento Urbano.....	45
2.1.3 O Zoneamento no Planejamento Urbano.....	48
2.1.4 A Produção da Legislação Urbanística.....	50
2.2 ATRIBUTOS DE URBANIDADE	55
2.2.1 Vitalidade Urbana.....	56
2.2.2 Camadas Morfológicas de Elementos Urbanos.....	60
2.2.3 Traçado Viário e Parcelamento do Solo como Elementos Configuradores.....	62
2.2.4 O Traçado Viário sob a ótica da Teoria da Sintaxe Espacial.....	65
2.2.5 Cenografia Urbana.....	68
2.2.6 Ambientação Urbana.....	71
2.2.7 Influência da Indústria da Construção Civil e Mercado Imobiliário.....	73
2.2.8 Elementos Atratores e Valorizadores Imobiliários.....	76
2.2.9 Urbanidade no Contexto do Planejamento Urbano.....	77
3 METODOLOGIA DE PESQUISA.....	79
3.1 ELEMENTOS DETERMINADOS PELA LEGISLAÇÃO.....	84

3.1.1 Usos do Solo permitidos pela Legislação.....	84
3.1.2 Densidades previstas pela Legislação.....	84
3.2 ELEMENTOS FÍSICOS PRÉ-EXISTENTES.....	85
3.2.1 Traçado Viário.....	85
3.2.2 Parcelamento do Solo.....	85
3.3 ELEMENTOS SINTÁTICOS PRÉ-EXISTENTES.....	86
3.3.1 Integração Global.....	87
3.3.2 Integração Local.....	87
3.4 ELEMENTOS INFLUENCIADORES.....	88
3.4.1 Elementos Atratores.....	88
3.4.2 Elementos Valorizadores.....	89
3.5 ELEMENTOS RESULTANTES.....	90
3.5.1 Densidade Construtiva Resultante.....	90
3.5.2 Usos Resultantes.....	91
3.5.3 Configuração Local.....	92
3.5.4 Apropriação dos Espaços Públicos.....	92
3.5.4.1 Medição de Pedestres nos Espaços Públicos.....	93
3.5.4.2 Descrição Subjetiva dos Usuários dos Espaços Públicos.....	94
3.5.4.3 Registro Fotográfico dos Espaço Públicos.....	94
3.6 MODELO DE GRÁFICO.....	94
4 AMCs DE FLORIANÓPOLIS: LOCALIZAÇÃO, CONFIGURAÇÃO E APROPRIAÇÃO.....	95
4.1 CONTEXTUALIZAÇÃO.....	95
4.2 PLANEJAMENTO E PLANOS DIRETORES.....	100
4.2.1 Breve Histórico.....	100
4.2.2 Planos Diretores de Florianópolis.....	102

4.2.2.1 Plano Diretor 1955-1976.....	103
4.2.2.2 Plano Diretor 1976-1986.....	107
4.2.2.3 Plano Diretor 1982-1986.....	112
4.2.2.4 Plano Diretor 1985-1997.....	116
4.2.2.5 Plano Diretor 1986/1997—2013.....	119
4.3 A CIDADE REAL.....	126
4.4 ESTUDO DE CASO.....	128
4.4.1 Jardim Atlântico.....	137
4.4.1.1 Contextualização e Histórico.....	137
4.4.1.2 Legislação Urbanística.....	138
4.4.1.3 Configuração Morfológica.....	139
4.4.1.4 Análise Sintática.....	140
4.4.1.5 Considerações.....	141
4.4.1.6 Registro Fotográfico.....	143
4.4.2 Coloninha.....	144
4.4.2.1 Contextualização e Histórico.....	144
4.4.2.2 Legislação Urbanística.....	145
4.4.2.3 Configuração Morfológica.....	146
4.4.2.4 Análise Sintática.....	147
4.4.2.5 Considerações.....	148
4.4.2.6 Registro Fotográfico.....	150
4.4.3 Campinas.....	151
4.4.3.1 Contextualização e Histórico.....	151
4.4.3.2 Legislação Urbanística.....	152
4.4.3.3 Configuração Morfológica.....	153

4.4.3.4 <i>Análise Sintática</i>	154
4.4.3.5 <i>Considerações</i>	155
4.4.3.6 <i>Registro Fotográfico</i>	157
4.4.4 <i>Abraão</i>.....	158
4.4.4.1 <i>Contextualização e Histórico</i>	158
4.4.4.2 <i>Legislação Urbanística</i>	159
4.4.4.3 <i>Configuração Morfológica</i>	160
4.4.4.4 <i>Análise Sintática</i>	161
4.4.4.5 <i>Considerações</i>	162
4.4.4.6 <i>Registro Fotográfico</i>	164
4.4.5 <i>Capoeiras</i>.....	165
4.4.5.1 <i>Contextualização e Histórico</i>	165
4.4.5.2 <i>Legislação Urbanística</i>	166
4.4.5.3 <i>Configuração Morfológica</i>	167
4.4.5.4 <i>Análise Sintática</i>	168
4.4.5.5 <i>Considerações</i>	169
4.4.5.6 <i>Registro Fotográfico</i>	172
4.4.6 <i>Estreito</i>.....	173
4.4.6.1 <i>Contextualização e Histórico</i>	173
4.4.6.2 <i>Legislação Urbanística</i>	174
4.4.6.3 <i>Configuração Morfológica</i>	175
4.4.6.4 <i>Análise Sintática</i>	176
4.4.6.5 <i>Considerações</i>	177
4.4.4.6 <i>Registro Fotográfico</i>	180
4.4.7 <i>Coqueiros</i>.....	182

4.4.7.1	Contextualização e Histórico.....	182
4.4.7.2	Legislação Urbanística.....	183
4.4.7.3	Configuração Morfológica.....	184
4.4.7.4	Análise Sintática.....	185
4.4.7.5	Considerações.....	186
4.4.7.6	Registro Fotográfico.....	189
4.4.8	Agronômica.....	190
4.4.8.1	Contextualização e Histórico.....	190
4.4.8.2	Legislação Urbanística.....	191
4.4.8.3	Configuração Morfológica.....	192
4.4.8.4	Análise Sintática.....	193
4.4.8.5	Considerações.....	194
4.4.8.6	Registro Fotográfico.....	197
4.4.9	Trindade.....	198
4.4.9.1	Contextualização e Histórico.....	198
4.4.9.2	Legislação Urbanística.....	199
4.4.9.3	Configuração Morfológica.....	200
4.4.9.4	Análise Sintática.....	201
4.4.9.5	Considerações.....	202
4.4.9.6	Registro Fotográfico.....	205
4.4.10	Carvoeira.....	206
4.4.10.1	Contextualização e Histórico.....	206
4.4.10.2	Legislação Urbanística.....	207
4.4.10.3	Configuração Morfológica.....	208
4.4.10.4	Análise Sintática.....	209

4.4.10.5 Considerações.....	210
4.4.10.6 Registro Fotográfico.....	212
4.4.11 Saco dos Limões.....	213
4.4.11.1 Contextualização e Histórico.....	213
4.4.11.2 Legislação Urbanística.....	214
4.4.11.3 Configuração Morfológica.....	215
4.4.11.4 Análise Sintática.....	216
4.4.11.5 Considerações.....	217
4.4.11.6 Registro Fotográfico.....	219
4.4.12 Costeira do Pirajubá.....	220
4.4.12.1 Contextualização e Histórico.....	220
4.4.12.2 Legislação Urbanística.....	221
4.4.12.3 Configuração Morfológica.....	222
4.4.12.4 Análise Sintática.....	223
4.4.12.5 Considerações.....	224
4.4.12.6 Registro Fotográfico.....	226
4.4.13 Córrego Grande.....	227
4.4.13.1 Contextualização e Histórico.....	227
4.4.13.2 Legislação Urbanística.....	228
4.4.13.3 Configuração Morfológica.....	229
4.4.13.4 Análise Sintática.....	230
4.4.13.5 Considerações.....	231
4.4.13.6 Registro Fotográfico.....	233
4.4.14 Itacorubi.....	234
4.4.14.1 Contextualização e Histórico.....	234

4.4.14.2	Legislação Urbanística.....	235
4.4.14.3	Configuração Morfológica.....	236
4.4.14.4	Análise Sintática.....	237
4.4.14.5	Considerações.....	238
4.4.14.6	Registro Fotográfico.....	240
4.4.15	Santa Mônica.....	241
4.4.15.1	Contextualização e Histórico.....	241
4.4.15.2	Legislação Urbanística.....	242
4.4.15.3	Configuração Morfológica.....	243
4.4.15.4	Análise Sintática.....	244
4.4.15.5	Considerações.....	245
4.4.15.6	Registro Fotográfico.....	248
4.4.16	João Paulo / SC 401.....	249
4.4.16.1	Contextualização e Histórico.....	249
4.4.16.2	Legislação Urbanística.....	250
4.4.16.3	Configuração Morfológica.....	251
4.4.16.4	Análise Sintática.....	252
4.4.16.5	Considerações.....	253
4.4.16.6	Registro Fotográfico.....	254
5	ANÁLISE COMPARATIVA.....	255
5.1	AMCs DO CONTINENTE COM FRACASSO EM ATRIBUTOS DE URBANIDADE.....	256
5.2	AMCs DO CONTINENTE COM SUCESSO EM ATRIBUTOS DE URBANIDADE.....	258
5.3	AMCs DA ILHA COM FRACASSO EM ATRIBUTOS DE URBANIDADE 1.....	260
5.4	AMCs DA ILHA COM FRACASSO EM ATRIBUTOS DE URBANIDADE 2.....	261
5.5	AMCs COM SUCESSO PARCIAL EM ATRIBUTOS DE URBANIDADE.....	262

5.6 AMCs DA ILHA COM SUCESSO EM ATRIBUTOS DE URBANIDADE 1.....	263
5.7 AMC DA ILHA COM SUCESSO EM ATRIBUTOS DE URBANIDADE 2.....	263
5.8 AMC COM MAIOR FRACASSO EM ATRIBUTOS DE URBANIDADE.....	264
5.9 AMCs COM SUCESSO EXPRESSIVO EM ATRIBUTOS DE URBANIDADE.....	265
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	266
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	273

PRÓLOGO

O interesse pela temática da urbanidade remonta aos trabalhos acadêmicos no período da graduação no curso de Arquitetura e Urbanismo da UFSC no final dos anos 1980, especialmente pela iniciativa do Professor Nelson Saraiva, que instigava os alunos a romper paradigmas em experimentações que motivavam compreender e propor novas configurações dos espaços urbanos. Mesmo que o termo “urbanidade” não fosse ainda utilizado, a discussão acadêmica e as propostas urbanísticas eram sobre a qualificação dos espaços públicos com atributos de promoção à vitalidade urbana.

Posteriormente, uma das minhas primeiras experiências profissionais foi justamente a elaboração de um Plano Diretor, oportunidade rara para um arquiteto e urbanista recém-formado. O ano era 1994 e fui contratado para participar da elaboração do PD do recém-emancipado município de Capivari de Baixo SC. Resultado de convênio entre a PMCB e a Eletrosul, o projeto ficou a cargo da Equipe de Projetos da Eletrosul. A Experiência foi marcante pela vivência dentro de uma prefeitura, a formulação de políticas públicas relativas ao urbanismo, o contato com profissionais competentes e comprometidos da equipe da Eletrosul, entre eles meu orientador Almir Reis, que entre tantas contribuições, possibilitou também a utilização da Teoria da Sintaxe Espacial como instrumento auxiliar na definição do traçado viário, zoneamento de usos e densidades construtivas, elementos essenciais na elaboração daquele Plano Diretor. Naquele momento conheci o potencial dos estudos sintáticos não somente na leitura das condições existentes, mas principalmente no caso de Planos Diretores, com a simulação das possibilidades futuras. Já naquela época tínhamos como uma das diretrizes o incentivo à vitalidade urbana nas áreas de centralidade detectadas ainda em estado embrionário na pequena cidade. Ainda que não tivesse um referencial teórico robusto, o instinto de urbanista fazia antever a primazia das variáveis da localização e integração do traçado viário como elementos fundamentais na configuração do espaço urbano.

Anos mais tarde em minha experiência profissional, atuando menos como arquiteto e mais como formulador de produtos para o mercado imobiliário em Florianópolis SC, foi possível perceber que a configuração espacial básica das edificações e sua inserção e relação com o espaço urbano são em grande parte resultado das condicionantes impostas pela aplicação das normas urbanísticas no modo de “aproveitamento máximo” necessário para a viabilidade financeira dos empreendimentos imobiliários. Sem a pretensão de comprovar cientificamente, mas a observação atenta e a revisão de vários projetos realizados em 25 anos de atuação permitem conjecturar que as normas legais e as normas econômicas funcionam como modeladoras do cenário no espaço urbano, considerando a

cidade formal. Mas obviamente somente uma pesquisa acadêmica validaria esta hipótese. Assim todas estas questões sempre estiveram em órbita, na vida profissional e nos debates acalorados com os colegas, quando especulávamos e discutíamos nossas inquietações acadêmicas e profissionais envolvendo temas relativos à urbanidade.

Na atuação profissional, como formulador de produto, dentro de óbvias limitações inerentes às características do mercado imobiliário, faz parte da premissa pessoal projetar edifícios que cumpram o papel de configuradores de espaços, com adequação de escala e se relacionando com o entorno, sendo mais permeáveis e amigáveis na relação com os espaços públicos. Estas premissas normalmente não fazem parte do escopo determinado pelo cliente, porém além de toda a complexidade projetual em atender à miríade de normas legais, normas técnicas e a viabilidade econômica, creio ser este um dos principais papéis do profissional em arquitetura e urbanismo.

No momento em que surgiu a oportunidade da pesquisa acadêmica, não hesitei na busca de aprofundamento nestas questões que já me instigavam há tantos anos. Este trabalho é fruto da busca pela compreensão sobre o potencial das normas legais na configuração dos espaços, mas não tem a pretensão de ser uma revelação completa e final, pelo contrário, no decorrer do processo novas questões surgiam, o que determinou ajustes e correções no rumo que buscavam o esclarecimento para situações que não haviam sido cogitadas antes. Assim foi dado um passo neste caminho, que tem muito a ser percorrido.

A pesquisa parte da escolha da temática e das fontes que a abordam e que são escolhidas em função da afinidade e da concordância com o posicionamento dos autores reconhecidos e com isso denota também o posicionamento do autor da pesquisa.

Acredito fundamentalmente que o espírito crítico e questionador deve sempre servir para irrigar ideias estabelecidas e com isso abrir novos olhares e novas possibilidades. Ao final de um processo que foi bastante trabalhoso, mas extremamente recompensador em chegar a um resultado que considero ser apenas uma etapa de um trabalho maior. Espero no futuro continuar com a pesquisa e se possível lançar propostas metodológicas que possam ser aplicadas e com isso contribuir para que o tema da urbanidade seja mais conhecido e considerado no processo de planejamento urbano.

1 INTRODUÇÃO

A vitalidade urbana tão natural nas “cidades espontâneas” ou menos regradadas, por muito tempo foi desconsiderada nos métodos de planejamento urbano a ponto de necessitar ser cultivada e incentivada para ocorrer em “cidades artificiais” ou muito regradadas, onde a setorização funcional e o rodoviarismo se tornaram o eixo do planejamento. (ALEXANDER, 2008).

Pode-se dizer que semanticamente *Urbano* e *Urbanidade* tomaram rumos distintos. Urbano assumiu conotação mais próxima do concreto, do real, do físico. Assim, temos espaço urbano, leis urbanas, planejamento urbano, transporte urbano e tantas outras expressões que aproximam o urbano do palpável, do material.

Urbanidade tomou uma conotação mais abstrata e imaterial, a qualidade positiva de uma convivência afável e cortês, próprio de quem habita a cidade. Os valores de convivência social como cortesia e civilidade são universais e podem ser amplificados, evoluindo para a intensa participação das pessoas interagindo e compartilhando um mesmo espaço, manifestando suas convergências e divergências e explorando as ricas possibilidades sociais, culturais e econômicas da vida urbana. Entretanto para a área de pesquisa da arquitetura e do urbanismo, a urbanidade adquire também a dimensão física, considerando a configuração dos espaços que sejam favoráveis à circulação, permanência e interação, enfim a apropriação pelas pessoas.

O uso do espaço permite e pressupõe a interação entre as pessoas, mas obviamente esta interação não é garantida somente pela presença simultânea, as possibilidades só aumentam e a interação é enriquecida se o espaço também contribuir com uma configuração adequada. Mesmo não determinando completamente o comportamento humano, a configuração dos espaços públicos pode e deve oferecer condições favoráveis à vitalidade urbana e neste contexto arquitetos e urbanistas têm um papel bastante relevante.

Em uma sociedade marcada por tantas desigualdades, na qual as pessoas se auto exilam em bolhas e guetos, destilando preconceito e intolerância, na qual os meios virtuais de comunicação tem se sobressaído ante as relações reais e disseminado ódio, falsidade, hipocrisia, e cultura do “posicionamento” e do “cancelamento”.

O excesso do meio virtual separa as pessoas em tribos antagônicas, resta a esperança que o espaço público possa permitir não somente a circulação, mas principalmente a permanência, o convívio, as trocas, a integração e também a confrontação social entre todos os atores da cena urbana.

O contato social real “*face to face*” é fundamental. Mais do que apenas o simples direito à moradia e ao deslocamento casa-trabalho, o direito à cidade deve ser também o direito à participação na vida urbana nas suas várias opções e dimensões. (LEFEBVRE, 1968).

Certos atributos espaciais favorecem e intensificam as relações sociais e a consequente vitalidade nos espaços públicos. Historicamente o espaço urbano sempre apresentou condições propícias para convívio social, no entanto durante e após a revolução industrial ocorreu intensa deterioração das condições sanitárias das cidades e esta condição induziu a novos modelos urbanísticos. Neste contexto o modernismo evoluiu como alternativa na busca de “qualidade de vida”, tendo como parâmetros fundamentais o higienismo e a setorização. O resultado pode ser visto na configuração espacial de grande parte das cidades contemporâneas, onde a expansão e descontinuidade do tecido urbano, as baixas densidades e a desagregação das massas construídas contribuíram para a perda de atributos fundamentais à urbanidade. Buscando resgatar atributos favoráveis, o urbanismo contemporâneo tem se dedicado a pesquisas e projetos que buscam compreender a configuração espacial e com isso incrementar, revitalizar e produzir espaços propícios à vitalidade urbana.

A partir da década de 1960, iniciou-se um período de revisão conceitual no qual se constatou que apenas intenções não eram suficientes, era necessária uma observação comportamental mais atenta das pessoas, compreendendo a relação da configuração espacial na utilização dos espaços públicos. Assim além de especulações acadêmicas começaram a surgir projetos urbanísticos que levaram em conta estes fatores. Mas mesmo 50 anos após o início dos questionamentos, novos paradigmas ainda são exceções. (PEPONIS, 1989).

A partir da crítica fundamental lançada por Jane Jacobs ainda nos anos 1960, a maneira de produzir um espaço urbano que seja intensamente apropriado e utilizado, promovendo a vitalidade nas cidades, tem sido objeto de estudo de autores como Bill Hillier, John Peponis, Rob e Léon Krier, Jahn Gehl entre outros, que apresentam definições convergentes, algumas mais complexas outras mais concisas, algumas mais teóricas e embasadas cientificamente, outras baseadas na prática de projeto e agindo em escalas variadas do macro ao micro urbanismo. Mas todos concordam que a vitalidade urbana resulta de um conjunto de atributos espaciais que favoreçam e intensifiquem relações sociais diversificadas no espaço público.

Dentro da realidade local e considerando a dificuldade dos órgãos de planejamento em definir, propor e implantar projetos urbanísticos mais específicos e detalhados que contemplem conceitos de urbanidade, o desafio está em como promover a vitalidade urbana utilizando instrumentos básicos de planejamento urbano que estão disponíveis para aplicação extensiva e imediata. Pela

ampla disponibilidade e obrigatoriedade constitucional, um destes instrumentos seria a legislação urbanística contida nos Planos Diretores que regulamenta a ocupação e com isso é um elemento fundamental na definição configuracional do espaço urbano.

Neste contexto, o objetivo principal desta pesquisa é verificar as possibilidades e limitações da legislação urbanística contida nos Planos Diretores, como promotora de condições espaciais propícias à Urbanidade.

Para atingir este objetivo foram cumpridas etapas que se refletem nos procedimentos seguidos, como o estudo de pressupostos históricos e conceituais que embasaram a construção do método de pesquisa e a aplicação deste método que proporciona leitura de dados relativos a recortes urbanos selecionados em estudo de caso. A interpretação dos resultados obtidos permite verificar os resultados apresentados nos recortes analisados com a comparação dos resultados entre si.

Sistematicamente o trabalho é constituído por três partes. Na primeira são definidos os pressupostos históricos e conceituais que balizaram a pesquisa, delimitando a abordagem temática. Na segunda é definido o método de pesquisa desenvolvido para o estudo de caso. A terceira apresenta e faz uma leitura dos levantamentos de campo e tece considerações acerca dos resultados.

Os pressupostos históricos e conceituais que balizaram a pesquisa foram construídos ao longo do processo do mestrado, com a seleção de textos considerados adequados ao objetivo da pesquisa. Testes permitiram a filtragem e a decantação deste referencial teórico nos ensaios e no artigo que serviram de embrião para esta dissertação. Alguns conceitos foram reavaliados e outros foram agregados de maneira a formar um embasamento coeso com as necessidades da pesquisa e coerente com as aspirações do pesquisador.

O trabalho inicia os pressupostos históricos com resgate da condição básica para sucesso de uma cidade, ou seja, sua localização e acessibilidade e também demonstra o regramento e o desenho urbano como constante histórica. O estudo se detém um pouco mais no modernismo como protagonista da ruptura na arte urbana e a introdução do zoneamento de usos e funções em conjunto com índices urbanísticos como sistemática de planejamento urbano que ainda permanece muito forte atualmente. Os pressupostos conceituais são apresentados como contraponto, oferecendo outros modelos que buscam alternativas a esta realidade, tecem críticas ao modernismo e oferecem visões de novas possibilidades na configuração de espaços, permitindo atributos de urbanidade. Além disso, propõe a verificação da aplicação destes conceitos dentro das possibilidades da legislação urbanística presente nos Planos Diretores. Especial atenção é dada à Teoria da Sintaxe Espacial, como ferramenta que revela espaços integrados e segregados no sistema urbano através de medidas quantitativas e com isso oferece um parâmetro importante para a leitura da configuração espacial.

O embasamento teórico muito mais que um ilustrador ou justificador revela-se fundamental na definição do método de pesquisa desenvolvido ao longo do processo. O método foi construído com intenção de captar o máximo de informações que permitiram a leitura da configuração espacial e da apropriação dos espaços públicos. Parâmetros da legislação como definição de usos e densidades, fatores pré-existentes, como traçado viário e parcelamento do solo, parâmetros sintáticos da integração do arruamento são responsáveis pela resultante em usos e densidades e mais ainda na configuração dos espaços públicos delimitados pelas edificações e suas relações de escala e permeabilidade que somados propiciam condições para a urbanidade. Todos estes elementos foram levantados e tabulados graficamente, pois esta condição permite leitura clara e eficiente dos resultados. Na complexidade da temática não seria possível uma metodologia apenas quantitativa ou apenas qualitativa. A questão exigiu uma abordagem dinâmica e flexível que permitisse as duas condições de maneira complementar. Alguns dados foram levantados e analisados quantitativamente, mas fundamentalmente os parâmetros foram apresentados de maneira qualitativa, resultado do olhar do pesquisador amparado pelo referencial teórico. A leitura dos espaços é apresentada em texto que analisa os levantamentos efetuados em cada recorte, demonstrada em mapas, gráficos e tabelas.

Partindo do fato que a legislação urbanística utiliza os zoneamentos de uso do solo como parâmetro fundamental, a hipótese considera que zoneamentos mais permissivos no uso das edificações e alta densidade construtiva e populacional seriam, dentro das possibilidades da legislação, mais propícios para abrigar uma configuração espacial adequada à promoção da vitalidade urbana. Desta forma o método de análise foi empregado em localidades que possuíam zoneamento com estas características.

Dentro da premissa de fazer a leitura de recortes urbanos para compreender o papel da legislação urbanística e a influência de outros elementos, principalmente os pré-existentes, na configuração urbana resultante foi definido o método de pesquisa. Na delimitação do método, os procedimentos não buscaram um aprofundamento nas questões sociais, econômicas e antropológicas, também não se detiveram além do necessário nas questões culturais e ambientais. Detiveram-se um pouco mais na formação histórica e evolução urbana, mas não se considerou necessário uma precisão nos dados geográficos e cartográficos. Muito mais que precisão, buscou uma visão global e comparativa dos elementos configuradores do espaço, considerados importantes e que estão presentes em todos os recortes analisados.

O objeto de estudo é o resultado da aplicação da legislação urbanística na configuração de espaços de centralidade definidos em estudo de caso sobre recortes urbanos. A pesquisa foi realizada em 16 recortes espaciais que correspondem às centralidades urbanas (AMC- Área Mista Central-

determinadas pelo Plano Diretor de 1986/1997) dentro do Distrito Sede de Florianópolis SC. O Distrito Sede é a principal região administrativa da cidade, composta por todos os 11 bairros do Continente, Centro e 13 bairros da Ilha. É o mais denso e populoso, concentrando cerca de 80% da população da cidade e, portanto considerando o mais representativo para a pesquisa. Esta delimitação cartográfica não é fechada em diversos aspectos, pois não seria possível analisar o contexto, a história, o traçado e também o parcelamento de um recorte sem a percepção do todo ou pelo menos do entorno imediato e suas interações. Por outro lado as análises de uso do solo, ambientação urbana e apropriação dos espaços estiveram focadas exclusivamente nos recortes, por razões metodológicas e logísticas. O recorte temporal também possui alguma elasticidade. O Plano Diretor de 1986 esteve em vigor até 2013, mas foi revisto em 1997. Legalmente foi considerado uma revisão, mas na prática ocorreram mudanças significativas que possibilitaram resultados bastante diversos na configuração espacial. Estes resultados começaram a ser percebidos em construções a partir dos anos 2000 e que devem se estender aos anos 2020. O limite de 2019 foi determinado pelos mapeamentos e levantamentos aerofotogramétricos existentes (2016) e pelo levantamento de campo (2019). Aferindo o resultado da aplicação da legislação urbanística em locais distintos, mas que estiveram sujeitos às mesmas regras de planejamento urbano por um longo período temporal, foi possível verificar os resultados da aplicação das normas e índices da legislação na configuração espacial e se ela tem proporcionado atributos de urbanidade.

Este trabalho espera contribuir para que o tema seja mais considerado no processo de planejamento urbano. Assim, além do aprofundamento dos estudos teóricos, a pesquisa poderá fornecer subsídios para a definição de novos parâmetros a ser considerados e aplicados na elaboração da legislação urbanística. A formulação de alternativas ao modelo de planejamento urbano e as determinações da legislação urbanística contida nos Planos Diretores e que foi empregado até o momento exige compreender o processo passado, suas características principais, seus erros e seus acertos. Portanto a metodologia desenvolvida e aplicada nesta pesquisa pode ser adaptada e utilizada para a leitura das condições de configuração urbana e com isso auxiliar na definição dos parâmetros urbanísticos mais adequados para variadas localização dentro do tecido urbano.

1.1 HIPÓTESE

A legislação urbanística contribui para a configuração espacial da cidade e através de zoneamentos de usos funcionais define locais de centralidade urbana. Dentro das normas legais que estiveram vigentes em Florianópolis, estes locais contavam com ampla permissão para usos e funções das edificações em conjunção com altas densidades construtivas e populacionais. Apesar da Urbanidade não estar explícita entre os objetivos da legislação, estes atributos são considerados propícios à geração de espaços públicos vivos. A observação preliminar no exercício profissional percebeu que após a aplicação das normas legais por um longo período de tempo, alguns locais zoneados como centralidade prosperaram e obtiveram sucesso em uma configuração favorável à urbanidade, enquanto outros fracassaram parcial ou completamente neste quesito.

A hipótese é que diversidade de usos e as densidades elevadas, atribuídos pela legislação, apesar de muito importantes, sejam apenas elementos secundários na definição da configuração espacial com atributos de urbanidade. A presença e a configuração de outros elementos morfológicos seriam fundamentais, pois determinariam a “vocação natural” dos locais, mas não têm sido considerados com a importância devida no processo de planejamento urbano.

A pesquisa verifica esta hipótese, analisando os resultados da aplica o das normas legais em conjun o com outros elementos da configura o urbana, determinando o sucesso ou o fracasso na constitui o de atributos favoráveis   urbanidade nos locais determinados para centralidade urbana.

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 Objetivo Geral:

Investigar e identificar as possibilidades e limitações da legislação urbanística contida nos Planos Diretores como promotora de atributos e condições espaciais propícias à urbanidade em áreas de centralidade.

1.2.2 Objetivos Específicos:

1. Contextualizar e Analisar as AMC de Florianópolis (Plano Diretor 1986/1997-2013)
2. Fazer a leitura dos elementos legais, configuracionais, sintáticos e morfológicos das AMC
3. Verificar o sucesso ou fracasso de cada AMC em atributos de urbanidade e suas motivações

1.3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

O método de leitura urbana foi desenvolvido e parametrizado especificamente para esta pesquisa. O método organiza em gráficos com notas as características levantadas nos recortes urbanos equivalentes a cada centralidade AMC. A análise dos resultados obtidos nos gráficos facilita a investigação e busca razões de sucesso ou fracasso da localidade em se tornar um espaço com atributos de urbanidade.

2 PRESSUPOSTOS CONCEITUAIS

2.1 REGRAMENTOS E LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA

2.1.1 Localização e Regramento como constantes históricas

O processo de sedenterização da humanidade ocasionou grandes transformações e levou à estruturação de um novo modo de vida e organização do território, a construção de abrigos permanentes, a aglomeração em tribos e a vida em sociedade. Assim surgiram as cidades, que se tornaram o palco para os acontecimentos do cotidiano.

O planejamento sempre esteve presente no processo de construção das cidades, seja de maneira indireta, seja de maneira mais explícita. Nas mais antigas civilizações são abundantes os exemplos de cidades ditas como “espontâneas”, organicamente assentadas em locais privilegiados como no cruzamento de rotas comerciais ou na proximidade de fontes de riqueza, que cresceram e se desenvolveram em escalas variadas, e também são abundantes os exemplos de cidades “planejadas” que além de estarem localizadas em sítios cuidadosamente escolhidos também contavam com rígida estrutura formal, normas construtivas e planejamento urbano. (ALBUQUERQUE, 2018)

Percebe-se que desde os primórdios a constante “localização” tem sido fator determinante para que uma cidade seja bem sucedida. A vitalidade de seu “Centro” também está claramente relacionada com a localização deste espaço dentro do tecido urbano. Além disso, é importante salientar que de uma maneira ou de outra, qualquer aglomeração urbana estava sujeita a algum tipo de regramento que garantia um mínimo de equilíbrio na disputa pelo espaço urbano, ainda que as regras devam ser contextualizadas de acordo com o período histórico e a realidade de cada cultura. (XAVIER DE OLIVEIRA, 2007)

Os registros arqueológicos das mais antigas aglomerações conhecidas demonstram cidades organizadas em torno das atividades simbólicas ou seculares. Na Mesopotâmia, na Ásia Menor ou no Egito e também nas Polis da Grécia nas Civitas de Roma (Fig. 1), a estrutura formal dos espaços públicos era configurada pela massa construída. Os cheios constituídos pelos espaços construídos dominavam, ocupando a maior parte do território e permitiam que os vazios, geralmente vias estreitas que se interceptavam e se abriam revelando ágoras, mercados e fóruns, funcionassem como locais de centralidade e concentradores da vida urbana.

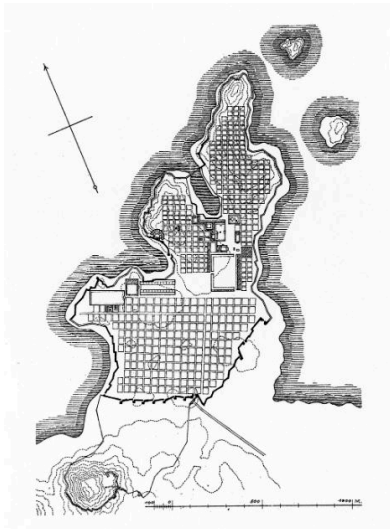
Fig. 1 - Reprodução do Fórum Romano



Fonte: artstation.com/artwork

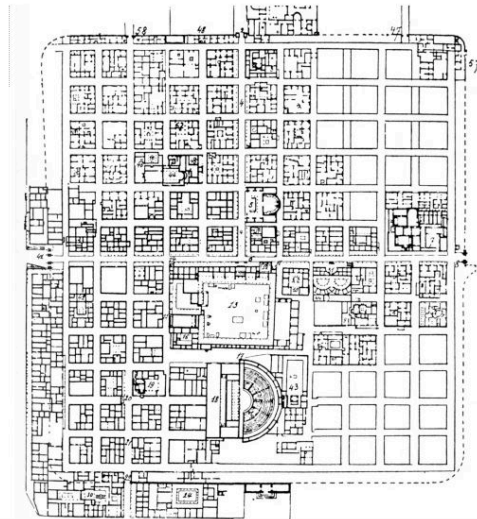
Em períodos posteriores, na Grécia (Fig. 2) e em Roma (Fig. 3), são notáveis os exemplos de cidades totalmente planejadas e regradas que surgiram principalmente de ocupações militares. As cidades têm em comum a definição do traçado viário, geralmente rígido traçado xadrez como elemento organizador com as edificações seguindo o alinhamento dos espaços públicos e sendo regradas nos usos e gabaritos. (ALBUQUERQUE, 2018)

Fig. 2 - Plano da cidade grega de Mileto



Fonte: upload.wikimedia.org

Fig. 3 – Plano da cidade romana de Timgad



Fonte: archiveofaffinities.tumblr.com

Situações similares também foram encontradas nas culturas orientais da antiga China, Índia e Camboja (Fig. 4) e também nas civilizações da meso-américa, com destaque para as cidades Maias e Astecas (Fig. 5). Em todos os casos verifica-se a integração entre espaços cerimoniais, comerciais e residenciais apesar da hierarquia e da escala social.

Fig 4 - Ruínas de Angkor no Camboja



Fonte: ilsapere.org

Fig. 5 - Ruínas de Teotihuacan no México



Fonte: smithsonianmag.com

Nas vilas da Europa medieval (Fig. 6) e nas metrópoles do mundo árabe (Fig. 7), que viveram realidades divergentes no mesmo período histórico, é notável que apesar da aparente espontaneidade, ou organicidade da maioria das aglomerações urbanas, elas não ficaram livres de regras de obras e de conduta.

Fig. 6 - Rotemburgo, Alemanha



Fonte: thefab20s.com

Fig. 7 Medina de Fez, Marrocos



Fonte: nuevatribuna.es

A partir do Renascimento e mais fortemente no Barroco (Fig. 8; Fig. 9) ressurgiu na Europa o anseio pela definição previa do desenho e do regramento na ocupação do espaço urbano. O planejamento renascentista (Fig. 10) também é encontrado em muitas cidades fundadas por europeus nas Américas (Fig. 11) e na Ásia. Pode-se dizer que até o final do século XIX prevaleceu a influência do urbanismo renascentista tanto na Europa como na América. (ABREU E LIMA, 2012).

Fig. 8 - Praça de São Pedro, Roma



Fonte: pt.wikipedia.org

Fig. 9 - Praça do Comércio, Lisboa



Fonte: latitudeimage.com

Fig. 10 - Palmanova, Itália



Fonte: post-italy.com

Fig. 11 - Praça de Armas em Cuzco Peru



Fonte: proximatrip.com.br

Entretanto, durante e após a revolução industrial a velocidade e a ferocidade do processo de urbanização explicitou os conflitos de classe e a exploração das massas humanas. As metrópoles europeias viram amplificadas as condições de insalubridade, que passaram a ser questionadas. A Revolução Industrial funcionou como indutora de condições que levaram à concepção do urbanismo moderno, provocando uma rejeição da cidade tradicional e utilizando o recurso da utopia como grande precursora dos novos modelos espaciais. (TENÓRIO, 2012).

O Século XIX junto com o florescimento das ciências também dá a luz ao estudo das cidades, o urbanismo. Os novos pensadores se encarregaram de tecer propostas na tentativa de oferecer

solução para a imensa gama de problemas que afetavam as cidades. O urbanismo europeu moderno como ciência surge historicamente em oposição à arte urbana romântica, de tradição milenar, que vigorou até o século XVIII. Estavam plantadas as sementes para o surgimento da cidade moderna. Primeiro em modelos utópicos e teóricos, depois em modelos pragmáticos e racionais com base tecnicista, mas que ainda tinham inspiração renascentista e barroca e foram amplamente utilizados em projetos de reconstrução ou expansão urbana no século XIX em muitas metrópoles européias como em Paris (Fig. 12), Barcelona, Viena, Bruxelas e Edimburgo ou americanas como Nova York (Fig. 13), Chicago, Buenos Aires e Rio de Janeiro.

Fig. 12 – Paris



Fonte: tolongedecasa.com

Fig. 13 – Nova York



Fonte: setatrandom.com

Assim a definição de regramentos urbanísticos, seja em pequena ou grande escala, sempre fez parte da construção dos espaços urbanos, mas ponto em comum de todas as cidades e sociedades em todos os períodos é a sobreposição ou a interpolação de atividades necessárias e obrigatórias com as funções opcionais e sociais nos locais de centralidade dos espaços públicos. A vitalidade urbana era garantida por esta condição essencial que permeia a cidade desde sempre, não importando o período histórico, a cultura, a forma e a escala, conferindo atributos de urbanidade.

Entretanto chegamos à atualidade na qual a propriedade individual e a edificação isolada assumiram protagonismo em detrimento do espaço público configurado pelas edificações. Este processo contínuo revela uma mudança na organização social contemporânea que se reflete na organização espacial das cidades.

2.1.2 O Modernismo no Planejamento Urbano

As teorias modernistas foram e ainda são estrutura básica nos métodos de planejamento urbano atuais. Portanto é fundamental compreender as origens, aplicações e conseqüências urbanísticas do movimento artístico, cultural, social e econômico que é a alma do sec. XX.

Para tentar solucionar os problemas que se acumulavam nas cidades, principalmente após a revolução industrial, surgiram na Europa ao longo do sec. XIX várias propostas utópicas hoje chamadas de “pré-urbanistas”, estas propostas conceituais buscavam principalmente a higienização, a separação de funções e a configuração de comunidades autônomas dentro (ou afastadas) da cidade como elementos fundamentais.

Um dos modelos mais conhecidos é a “Cidade Jardim” (Fig. 14) proposto por Ebenezer Howard em 1898, sob o ideário do naturalismo e do higienismo, já estabelecia separação de funções dentro de núcleos suburbanos, o modelo foi adaptado e inspirou experiências ao redor do mundo.

Outro modelo conceitual foi a “Cidade Industrial” (Fig. 15) proposto por Tony Garnier em 1904, é organizada em setores e a separação de usos e funções já aparece em estágio embrionário.

Paralelamente outros modelos são colocados em prática, com soluções mais pragmáticas e organização racionalista e tecnicista dominando a ocupação de novas áreas e a reurbanização de várias cidades européias, com a higienização dos centros históricos e a expulsão das classes populares para as periferias. Estas soluções representaram o protagonismo da engenharia civil e do sanitarismo sobre a arquitetura e o urbanismo, pois ao não se deterem em utopias apresentaram soluções simplistas para problemas urgentes, embora complexos. O racionalismo tecnicista foi fundamental na evolução de conceitos urbanísticos que surgiram na seqüência

Fig. 14 - Cidade Jardim de Ebenezer Howard



Fonte: equilibrium.com.br

Fig 15. - Cidade Industrial de Garnier



Fonte: dialogoentrearquiteturas.wordpress.com

O movimento moderno lançado no período entre guerras (Carta de Atenas, 1933) foi revolucionário ao agregar e reinterpretar uma série de conceitos prévios, unindo idealismo utópico das vertentes culturalista ou progressista, tecnicismo pragmático e industrialização das técnicas construtivas e com isso conseguiu grande aceitação por amplos setores envolvidos na temática urbana. O modernismo teve campo fértil para florescer na reconstrução da Europa pós Segunda Guerra e nas cidades e subúrbios da América a partir dos anos 1940 (Os CIAMs ocorreram entre 1928 e 1959).

As teorias modernistas tratavam todas as questões como forma e função, cada forma e local deveria realizar uma função específica. A higienização e a separação radical de funções e circulações chegam a níveis extremos. As pessoas eram vistas de maneira homogênea e se moveriam como peças de uma engrenagem que funcionaria de maneira automática e repetitiva.

A complexidade da sociedade não encontra espaço dentro das soluções pasteurizadas, as pessoas devem ser todas iguais (dentro da sua casta) e a dispersão é boa, pois favorece o isolamento e a concentração necessários ao cumprimento das funções. O instinto ancestral de posse e dominação sobre espaços territoriais é rechaçado em sintonia com as utopias comunistas que faziam parte do repertório político dos modernistas.

A rua passa a ser apenas via de ligação entre funções. Perde sua característica de espaço estruturador da vida pública e os edifícios (preferencialmente bem isolados entre si) passam a ser protagonistas, como esculturas tridimensionais na imensidão vazia. A cultura automotiva da mobilidade individual e do rodoviarismo foi amplamente interconectada com estes conceitos e os dois se beneficiaram mutuamente. (CIAM 1933).

Um dos exemplos mais emblemáticos foram os planos para Frankfurt (Fig. 16), onde Ernest May fundiu conceitos racionalistas da *Bauhaus* com a Cidade Jardim, elitizando o centro histórico e afastando as indústrias e o proletariado para núcleos periféricos isolados. (ZAPATEL, 2013). Estes modelos continuam a ser reproduzidos atualmente, ainda que empobrecidos das técnicas e do design inovador que continham originalmente. (Fig. 17).

Fig. 16 - *Siedeleung Westhausen*, Frankfurt



Fonte: *Das Neu Frankfurt*, 1928

Fig. 17 - Conjunto MCMV, Belém do Pará



Fonte: Divulgação MRV Construtora, 2018

Os modelos do *Plan Voisin* (Fig. 18), da *Ville Contemporainie* e da *Ville Radieuse* concebidos por Le Corbusier são exemplos que representam a essência dos conceitos modernistas para as cidades. Muito além da produção industrializada, dos pilotis, dos terraços e da simplicidade das linhas arquitetônicas, os conceitos urbanísticos de circulação viária, separação de fluxos, zoneamento de usos e separação de funções formataram um modelo de urbanização que foi rapidamente assimilado por todas as culturas e para todas as classes sociais e reproduzida com diferentes matizes. Tropicalizados por Lucio Costa estes conceitos foram empregados no Brasil, notadamente em Brasília (Fig. 19) e na Barra da Tijuca, Rio de Janeiro, cidades que serviram como vitrines de onde o modelo se irradiou, afinal todos queriam ser modernos. (ZAPATEL, 2013).

Fig. 18 - *Plan Voisin* de Paris, 1925



Fonte: archdaily.com.br

Fig. 19 - Superquadras de Brasília, 1965.



Fonte: vitruvius.com.br

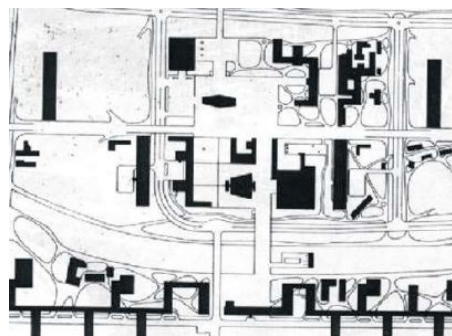
O modernismo não só gerou novas áreas suburbanas e cidades inteiras, mas também disseminou a uniformização de seus conceitos para o planejamento e diretrizes de crescimento em cidades com traçado viário e parcelamento do solo tradicionais e com dinâmicas sociais, econômicas, culturais e históricas distintas. O resultado mais evidente foi a substituição do tecido urbano dominado pelas massas construídas, os cheios que configuravam os espaços, por um tecido urbano dominado pelos espaços abertos, os vazios sem configuração. (Fig. 20 e Fig. 21).

Fig 20 - Tecido Urbano dominado pelos "cheios"



Fonte: anparq.org.br

Fig 21 - Tecido Urbano dominado pelos "vazios"



Fonte: anparq.org.br

Os planejadores modernistas tinham atitudes utópicas e acreditavam em um futuro onde problemas sociais seriam superados. Os arquitetos modernistas, por sua vez, ansiavam por projetos que promovessem a eficiência industrial e a edificação padronizada com produção em massa. E todos fantasiavam a cidade moderna como um objeto totalmente diferente das cidades existentes, as “cidades selvagens” poderiam ser domesticadas com o chicote da modernidade. Uma nova era de ordem e harmonia era cantada em verso e prosa.

Passado quase um século de seu lançamento oficial, o que se percebe é que os conceitos modernistas são extremamente resilientes. Estão enraizados não somente entre os arquitetos e urbanistas, mais do que isso, fazem parte do “inconsciente coletivo” como um elemento cultural da sociedade contemporânea. As questões de salubridade, segregação de usos e mobilidade estão entre as principais demandas exigidas das políticas urbanas, ao mesmo tempo em que questões como configuração dos espaços públicos, densidades elevadas e vitalidade urbana são desconsideradas ou até rechaçadas pela sociedade. Assim também o planejamento urbano atual reflete a sociedade e continua repetindo, em maior ou menor grau, muitos destes conceitos.

2.1.3 O Zoneamento no Planejamento Urbano

Na Grécia Antiga, as normas urbanísticas dos novos assentamentos já continham especificações de zoneamento. Seu idealizador mais importante foi Hippodamus de Mileto, cujas cidades apresentavam uma notável regularidade de malha xadrez e locação das atividades e funções mais importantes de maneira muito nítida. O urbanismo grego não tinha uma motivação funcionalista, mas um fundamento político, religioso e defensivo, portanto, de natureza diversa do zoneamento pós-revolução industrial que é um zoneamento pragmático, operacional e intervencionista, dentro da teoria que desenha uma cidade ideal, com o tipo de organização característico da cidade moderna. Os modelos de planejamento urbano, surgidos nas premissas do racionalismo funcional, marcaram fortemente a reordenação e a construção das cidades no século XX (ALBUQUERQUE, 2018).

O zoneamento funcional como conhecemos data do final do século XIX, utilizado primeiramente na Alemanha em 1870. Considerado como solução para os conflitos urbanos, ele deveria solucioná-los nos aspectos econômico e social. Econômico porque deveria atender às necessidades da propriedade privada do solo urbano em conflito com os objetivos do poder público, representado pelo binômio industrialização/urbanização. Social porque dizia respeito às condições precárias da habitação proletária, ainda que com soluções higienizantes.

A utilização de modelos do zoneamento funcional nos Estados Unidos ocorreu em 1916 com o Plano Diretor de Nova Iorque. Embora nos mesmos moldes do modelo alemão, este instrumento obedeceu na América a razões essencialmente econômicas. (FISCHELL, 2004; SABOYA, 2018).

A grande difusão do zoneamento funcional aconteceu na Europa entre os anos 1920 e 1930, quando adquiriu papel dominante e passou a ser tema de congressos, exposições, mostras de arquitetura e eventos afins. O urbanismo moderno levou ao extremo a ideologia do funcionalismo ao declarar, por ocasião do CIAM (Congresso Internacional de Arquitetura Moderna), em 1928, que no urbanismo está em primeiro lugar a classificação das funções: habitação, trabalho, recreação, e que a viabilidade de sua execução tem como instrumentos o zoneamento, a disciplina do tráfego e a legislação. A princípio menos rígida, a especialização do espaço e do tempo urbanos alcançou sua expressão máxima com a declaração constante da Carta de Atenas, lançada em 1933 e que externava a doutrina veiculada pelo CIAM.

“ O zoneamento é a operação feita sobre o plano de uma cidade com objetivo de atribuir a cada função e a cada indivíduo seu justo lugar. Ele tem por base a discriminação necessária entre as diversas atividades humanas, reclamando cada uma seu espaço particular: locais de moradia, centros industriais ou comerciais, salas ou terrenos destinados ao lazer.” (Carta de Atenas, 1933)

Estas funções deveriam ser estandardizadas, racionalizadas e reunidas em uma totalidade da mesma maneira que se monta uma máquina: um conjunto funcional que resulta da justaposição ou encaixe de várias peças, cada uma desempenhando uma função específica e se movendo harmoniosamente.

No Brasil a aplicação do zoneamento funcional começou a partir dos anos 1940. Desde então estes conceitos têm sido seguidos na formulação dos planos diretores brasileiros. Alteraram-se os usos do solo, mas a mecânica permanece a mesma. Permanece o formalismo, o mecanicismo e a tecnocracia. A simplicidade e a facilidade de compreensão de seus parâmetros ajudaram a disseminação dos modelos de zoneamento estanques dentro da legislação urbanística, com isso este instrumento quase virou (erroneamente) um sinônimo de Plano Diretor.

2.1.4 A Produção da Legislação Urbanística

Na realidade brasileira, o Planejamento Urbano promovido e produzido pelo Poder Público Municipal, cada vez mais tem se reduzido ao mínimo necessário para o cumprimento das atribuições legais e constitucionais e assim, tem se constituído basicamente pelos Planos Diretores. Os Planos por sua vez estão reduzidos a normas restritivas de uso e ocupação construtiva e traçado genérico apenas do sistema viário arterial.

A legislação que ordena a ocupação do espaço urbano é resultado de inúmeras normas técnicas e legais em conjunção com pressões, demandas e jogos de interesse entre agentes sociais e econômicos.

“O Estado não é um poder distinto da sociedade, que a ordena e regula para o interesse geral definido por ele próprio enquanto poder separado e acima das particularidades dos interesses de classe. Ele é a preservação dos interesses particulares da classe que domina a sociedade. Ele exprime na esfera da política as relações que existem na esfera econômica”.

Como, porém, o Estado não poderia realizar sua função apaziguadora e reguladora da sociedade (em benefício de uma classe) se aparecesse como realização de interesses particulares, ele precisa aparecer como uma forma muito especial de dominação: uma dominação impessoal e anônima, a dominação exercida através de um mecanismo impessoal que são as leis. “Graças às leis, o Estado aparece como um poder que não pertence a ninguém.” (Chauí, 1980)

Da mesma forma, a questão pode ser transposta para o nível municipal tendo o Estado (Prefeitura) como produtor de Leis (no caso a Legislação Urbanística dos Planos Diretores) servindo aos interesses de determinadas esferas sociais que possuem influência social, econômica e política.

O resultado expresso nos Planos Diretores deixa claro esta situação. Ficam explícitos os interesses dos proprietários fundiários e dos promotores imobiliários, possibilitando a multiplicação do capital empregado em terrenos com determinado zoneamento ou na manutenção do “status” das “altas classes sociais”. Também ficam claros os interesses de “classes populares” na legalização de invasões em áreas de risco ou de preservação. Assim a legislação baseada em zoneamentos de uso e índices urbanísticos também pode contribuir para a segregação espacial de funções e classes sociais no espaço urbano.

A Constituição de 1988 definiu o Plano Diretor como instrumento regulador da função social da cidade, depois o Estatuto da cidade de 2001 regulamentou e introduziu novos instrumentos legais neste campo. O Poder Público (neste caso o município) sempre tenta atribuir um “Poder Milagroso” ao Plano Diretor, como se este pudesse ser a solução para TODOS os problemas urbanos. Mas isso não

passa de retórica elaborada para supervalorizar a importância desta legislação aos olhos da população e legitimar todo o processo (VILLAÇA, 2005).

Na prática os Planos Diretores acabam funcionando apenas como “Leis de zoneamento de uso e ocupação do solo”, ou seja, apenas uma separação ou segregação de classes e funções dentro da cidade, regida por índices urbanísticos que determinam coeficientes de aproveitamento maior ou menor da área de cada terreno. As leis de zoneamento são justamente a parte da legislação que são obrigatoriamente cumpridas pelos usuários e construtores do espaço urbano privado, que contam com mecanismos para “direcionar” o uso e aproveitamento do solo de acordo com seus interesses.

A obrigatoriedade de “participação popular” e “audiências públicas” na maioria dos casos são formalidades, de caráter quase teatral e mesmo nestes casos é perceptível a maior participação de setores interessados em manter ou ajustar seu “status” usando para isso “associações de moradores ou entidades comunitárias”. Os promotores imobiliários pouco ou nada agem neste nível de “varejo”, defendem seus interesses nas esferas mais elevadas de poder. A desinformação impera e se gasta tempo com assuntos alheios ao processo. Os interesses privados se sobrepõem aos interesses coletivos, tanto nas reivindicações de interesse do “capital”, quanto nas reivindicações de interesse “comunitário”.

No estudo do urbanismo a segregação sócio-espacial contraria o “direito à cidade” e consequentemente à “urbanidade” defendida pelos urbanistas contemporâneos.

“O direito à cidade é muito mais que a liberdade individual para acessar os recursos urbanos: é o direito de mudar a si mesmos por mudar a cidade. É, sobretudo, um direito coletivo, ao invés de individual, pois esta transformação inevitavelmente depende do exercício de um poder coletivo para dar nova forma ao processo de urbanização. O direito a fazer e refazer nossas cidades e nós mesmos é um dos mais preciosos, e ainda assim mais negligenciados, de nossos direitos humanos”. (Harvey, 2001)

O direito à cidade é fundamentalmente o direito à urbanidade, pois muito mais do que o direito à moradia, é o direito a participação na vida urbana e se confunde com o próprio direito à vida, e por isso mesmo independe de seu reconhecimento como membro “natural” ou não de certo espaço reivindicando uma integral cidadania a todos os habitantes da cidade (LEFEBVRE, 1968).

A conclusão e o resultado final descritos nas leis atendem a pressões e aspirações individuais, seja de corporações, seja de cidadãos influentes, que possuem “capital econômico” ou “capital social” ou em alguns casos os dois simultaneamente. Uma verdadeira “guerra de índices e zoneamentos”, toma o centro da atenção e do debate, deixando em último plano, o que deveria ser o objetivo principal, ou seja, promover uma configuração urbana de qualidade que atenda às demandas e

anseios dos cidadãos usuários do espaço urbano. Neste contexto resta pouca margem de ação para o trabalho do planejador urbano, que tem seu trabalho restrito entre o cumprimento das normas burocráticas e as imposições sociais e econômicas (VILLAÇA, 2005).

O processo é complexo e excessivamente regrado. No nosso contexto, a observação leva a crer que quanto mais um plano é apresentado, discutido e analisado, mais discórdia ele irá gerar. A imensa quantidade de “oficinas”, debates, amostras e audiências públicas obrigatórias podem até possuir quórum, mas parecem vazias de conteúdo e produzem o mesmo resultado “individualista” de uma emenda, artigo ou ajuste inserido por um vereador.

Os planejadores urbanos não têm conseguido protagonismo em propor novos conceitos urbanísticos, não assumem a vanguarda em mostrar inovações e não dão o temido passo da teoria para a prática. Com isso se reduzem a repetir os mesmos modelos como meros cumpridores de demandas aparentemente coletivas dentro de um processo supostamente democrático, mas que muitas vezes são demandas de interesses individuais e de minorias atuantes, que se sobrepõe aos interesses coletivos da maioria silenciosa.

O crescimento urbano acelerado provoca falhas de infraestrutura fortemente sentidas pela população que reage instintivamente com atitudes negativas. As reações são apropriadas por agentes da sociedade civil intitulados de “entidades comunitárias e/ou associações de moradores” que podem possuir ligações político-partidárias, e de maneira geral possuem posicionamento contrário ao processo de densificação urbana.

Soma-se a isso a postura “protecionista-individualista” que não admite mudanças de qualquer natureza, e age sempre em defesa do direito ao espaço privado e nunca em defesa do espaço público e coletivo.

Outro fator muito importante são as questões dos modelos urbanísticos pré-existentes no “inconsciente coletivo”. Não se pode negar o quão arraigado estão os conceitos modernistas de higienização, setorização, circulação e segregação. Estes conceitos sempre são colocados na “lista de desejos” dos cidadãos. Em alguns casos este posicionamento chega ao extremo de contrariedade e confronto com modelos considerados pelos urbanistas contemporâneos como mais sustentáveis e desejáveis como densificação, mistura de usos, funções e classes sociais e consequente promoção da urbanidade.

O mercado imobiliário e a indústria da construção civil sempre foram grandes aliados e beneficiários de toda a política desenvolvimentista. Estes agentes têm atuado decisivamente em todo o processo de urbanização, expansão e densificação das áreas de seu interesse ao longo de todos os períodos. (VILLAÇA, 2005). O conjunto destes agentes privados constitui-se em forte vetor econômico,

grande gerador de empregos, receita e renda e conseqüentemente possui grande poder de influência nos processos de seu interesse. Os agentes do capital imobiliário, sempre em busca de melhor lucratividade empreendem em áreas que possuem maiores potenciais construtivos junto com potencial mercadológico, obviamente sem grandes preocupações urbanísticas. Quando estas áreas escasseiam, são “providenciadas” alterações legais que produzem novas áreas com o potencial necessário, estas áreas são conhecidas como “a bola da vez” no jargão imobiliário. Sob um grande manto, uma infinidade de empresas e empreendedores com escalas e objetivos diversos atuam em variados segmentos, que procuram atender à crescente demanda de produtos por um ávido mercado imobiliário constituído por consumidores primários e também por investidores/especuladores. Os investidores/especuladores não se importam, mas os consumidores depois de devidamente instalados em seus imóveis e devidamente engarrafados em seus veículos, engrossam o coro contrário ao processo de urbanização e densificação do qual foram agentes ativos, e assim se desenrola todo este jogo de interesses.

Ao final do processo os Planos Diretores apesar das imensas atribuições legais têm sido limitados apenas como “Leis de Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo”, ou seja, apenas leis que promovem uma separação de classes e funções dentro da cidade, regida por limitadores construtivos. Especificamente, a lei de zoneamento é a parte da legislação que mais interessa aos empreendedores imobiliários e proprietários fundiários, pois ao definir o potencial construtivo dos terrenos ajuda também a definir a valorização fundiária, agregando ou retirando valor para determinados locais, condição própria dos processos especulativos. Enquanto isso o restante da legislação que deveria ser cumprida pelo poder público, e/ou cobrado dos setores privados para garantir alguma forma de justiça social no espaço urbano e também qualificar a infraestrutura e os espaços públicos fica relegado a planos secundários quase nunca realizados.

A resultante do processo de planejamento tem sido normas e mapeamentos que representam os diferentes usos, densidades e gabaritos permitidos em áreas fracionadas dentro do já fragmentado tecido urbano. Conceitualmente este tipo de mapa de zoneamento contém resquícios dos modelos de planejamento modernista que determinava a separação das funções em locais distintos da cidade, desconsiderando a complexidade social, promovendo a dispersão espacial higienista e favorecendo o isolamento e a segregação. Ao serem aplicados em tecidos urbanos tradicionais ou sobre áreas vazias sem definições de traçado viário e sem modelos de parcelamento ou não parcelamento do solo, estes conceitos resultam em uma solução híbrida que explicita somente seus possíveis problemas e não revela suas possíveis qualidades. Os planos diretores se transformaram em uma longa listagem de artigos sempre rígidos e proibitivos e nunca flexíveis e propositivos. A burocratização em nada contribuiu para uma melhor configuração dos espaços urbanos e da inserção das edificações.

As edificações não têm sido tratadas como atores fundamentais da cidade, como importantes elementos configuradores do espaço e da paisagem urbana. Ao contrário tem sido vistas como vilões a serem banidos do espaço urbano. Uma contradição quase esquizofrênica. Soma-se a isso a falta de atenção com o traçado viário e a formação de uma malha urbana. O antigo modelo rodoviarista, cada vez mais empobrecido nas formas ainda tem sido dominante na função. Em seu lugar não surgiu um desenho mais elaborado e integrador que poderia transformar as vias de simples corredores de tráfego viário a ricos espaços públicos de circulação e vivência urbana.

O poder público que deveria regular e ser o responsável por um processo isento que atendesse também à maioria silenciosa, acaba atendendo prioritariamente às pressões de grupos de uma estridente minoria ativista e com isso acaba apresentando um resultado com modelos de planejamento baseados em conceitos ultrapassados e que tendem a repetir os mesmos efeitos que já são verificados na configuração urbana existente. Não se permitem novos conceitos, não se abre espaço para a o novo. O processo de produção destas leis tem sido cada vez mais exaustivos e traumáticos, tão longos e angustiantes que o resultado final não é definido como “o melhor possível”, mas como o “menos pior possível”.

Entre as diferentes escalas de planejamento, o Plano Diretor deveria ser a mais Geral ou Global. Infelizmente as outras escalas desapareceram ou foram deixadas para um “depois” cada vez mais distante. Então vivemos em um momento em que não são propostas outras escalas de planejamento pelo poder público e o Plano Diretor acabou restando como a única forma de organização e definição dos espaços urbanos.

Nota: As colocações a respeito do processo de elaboração de Planos Diretores são baseadas única e exclusivamente em experiência pessoal. Experiência como profissional atuante na produção de projetos arquitetônicos, que para serem aprovados precisam cumprir a legislação e também experiência durante a discussão, oficinas, audiências públicas e o resultado final do Plano Diretor 2014 e das novas audiências para a revisão de 2016 (que não se concretizou) em Florianópolis SC. Não são dados oficiais e nem um levantamento científico, são apenas impressões marcantes que ficaram ao participar como cidadão, mas com a visão de arquiteto e urbanista dos procedimentos adotados, do processo desenvolvido e do posicionamento dos diferentes atores envolvidos.

2.2 ATRIBUTOS DE URBANIDADE

Considerando todo o processo de produção do espaço urbano e a complexidade dos fatores que influenciam sua formação, percebemos as dificuldades em apresentar “novas possibilidades” de configuração espacial que sejam aceitas pelo conjunto da sociedade, que são seus usuários.

Quando as “novas possibilidades” não se parecem com algo realmente “novo” é preciso ter cuidado redobrado na abordagem, na conceituação e na aplicação. Do “novo” é exigido algo inédito, futurista até. Quando o novo tem a face do antigo, e não do moderno, muitas vezes não há uma aceitação imediata pelo conjunto da sociedade.

Dentro do ambiente acadêmico há muito tempo existe reação contrária aos resultados da configuração espacial modernista e suas consequências. O espírito crítico e o inconformismo fomentaram a busca de conceitos que permitam o retorno de qualidades perdidas, entre elas a urbanidade, tema deste trabalho.

Jane Jacobs, Jan Gehl, Rob e León Krier, John Peponis, Bill Hillier, entre outros nos provocam a fazer uma revisão conceitual, aprofundar os estudos e fazer novas leituras necessárias à compreensão do espaço urbano.

Especialmente os irmãos Krier e Jan Gehl foram além das especulações acadêmicas e conquistaram a materialização de suas ideias em projetos que de uma maneira ou de outra fazem parte de um movimento de valorização do espaço urbano para seus usuários: as pessoas.

A Vitalidade Urbana desejável em espaços de centralidade só é possível se o espaço contribuir com uma configuração favorável. A definição de Vitalidade Urbana e os atributos configuracionais que a promovam, serão descritos a seguir.

2.2.1 Vitalidade Urbana

A Vitalidade Urbana tende a ocorrer em espaços com intenso movimento e permanência de pessoas em pelo menos algum período do dia durante todos os meses do ano. A vitalidade pode ser percebida no núcleo funcional em grande parte das cidades com razoável densidade construtiva e populacional, principalmente em locais que não estão sujeitos a zoneamentos de uso muito restritivos. Esta condição é quase uma realidade já esperada no centro comercial de qualquer cidade, onde sempre haverá maior movimentação.

A experiência de ambientes genuinamente urbanos é sobre encontros, embora não necessariamente interagindo com outras pessoas, na sua maioria desconhecidas, que podem ser reconhecíveis de classes diferentes, status ou origem étnica. É também sobre explorar e conhecer o estranho, embora não necessariamente participando de outros modos de vida. Construir em tais ambientes é abordar a mistura de igualdade e diferença, também é sobre a configuração. Uma forma, por mais bem ordenada em si, em um contexto coletivo de justaposição que influencia como a forma tornar-se-á legível ou não. Tais interações entre as pessoas não ocorrem somente porque as cidades são densamente, diversamente ou diacronicamente ocupadas. Eles ocorrem também de acordo com as propriedades morfológicas dos layouts urbanos. (PEPONIS, 1989).

Mesmo que o tal layout urbano seja propício, em muitos casos a vitalidade não é algo orgânico ou natural, como acontece em ruas centrais de cidades temáticas e turísticas. Exemplos brasileiros podem ser citados como Búzios e Gramado (Fig. 22 e Fig. 23) ou até cidades históricas que se tornaram turísticas e temáticas como Paraty e Tiradentes, que concentram em períodos sazonais, grande movimentação e apropriação de espaços públicos por turistas. A densidade desta presença é desproporcional à população nestas cidades, sendo conseguida artificialmente com atividades específicas, destinadas a atrair um público consumidor da cidade como um produto. De qualquer maneira trata-se de um fenômeno interessante verificar as pessoas viajando centenas ou milhares de quilômetros em busca da “sensação de urbanidade” nestes locais pasteurizados, já que provavelmente não usufruem das mesmas situações que podem existir na sua cidade de origem. Para ocorrer vitalidade neste estágio, basta que ocorram atividades ou usos atrativos e uma configuração espacial que transmita a sensação de “aconchego urbano”. Sempre haverá figurantes desfilando pelo cenário, todos em busca da “Urbanidade Perdida”. Este tipo de vitalidade é composto por um grupo social homogêneo, com os mesmos interesses, portanto segregado.

Fig 22 - Gramado, Rio Grande do Sul

Fonte: index.gramado.com.br

Fig. 23 - Búzios, Rio de Janeiro

Fonte: buzios.travel.com.br

Em cidades “normais”, não temáticas, a vitalidade urbana é bastante comum e pode ser observada em áreas de centralidade ou centros exclusivamente comerciais, principalmente calçadões em zonas centrais e/ou históricas onde ocorrem atividades atrativas e existe ambientação urbana decorrente de um processo de ocupação com densidade construtiva e transições permeáveis entre o espaço público e o privado. Durante o funcionamento das atividades específicas, no caso comércio e serviços, os espaços públicos estão cheios de vida, mas fora deste período o espaço urbano costuma ficar esvaziado e por vezes até abandonado. Mesmo não sujeito a sazonalidade e ao fluxo turístico esta situação não pode ainda ser definida como urbanidade, ainda que contenha muitos elementos favoráveis.

A existência de vitalidade no núcleo funcional ou no centro comercial não é portanto mera coincidência. É fato que estes locais reúnem as condições adequadas para esta manifestação. Estas condições são inerentes ao layout urbano a que Peponis se refere (PEPONIS, 1989). São as características de integração dos espaços urbanos em nível global e de ambientação em nível local. Um caso já bastante estudado é o centro histórico e comercial de Florianópolis SC, que apresenta intensa vitalidade nos horários comerciais e fica praticamente abandonado nos demais períodos. Apesar de reunir as condições favoráveis de lay-out urbano, a monofuncionalidade comercial se encontra em nível elevado, o que resulta extremos entre vitalidade e abandono de acordo com o período do dia ou dos dias da semana. (Fig 24).

Fig 24 - Sequência de fotos da Rua Felipe Schmidt, Centro de Florianópolis, Santa Catarina



Sexta às 14:00



Sábado às 14:00



Domingo às 14:00

Fonte: vendasevendeiros.blogspot.com

Em “Morte e Vida de Grandes Cidades” de 1961, Jane Jacobs explicita a contrariedade com os resultados de “desurbanidade” conseguidos com a aplicação dos conceitos modernistas, que estava no seu auge na época. Observadora atenta e apaixonada da vida na metrópole nos faz refletir sobre a apropriação dos espaços públicos, principalmente as ruas, como protagonistas da vida pública. A ênfase nas pessoas que se apropriam dos espaços e as suas atividades cotidianas nos lembra para que e para quem a cidade existe. Jacobs defende a vitalidade urbana com elementos que favoreceriam uma maior dinâmica da vida pública, como a diversidade de usos, idades e funções das edificações, redução nas dimensões dos espaços abertos e a permeabilidade da malha urbana. Crítica da cidade-jardim, dos subúrbios e da unidade de vizinhança, apregoa as vantagens da densidade e da compreensão da cidade como uma unidade diversa, onde todos possam circular por todos os lugares e os estranhos sejam bem vindos, embora vigiados pelos “olhos da rua” e estas experiências possam enriquecer os moradores pelas trocas que são possíveis nos espaços públicos.

Para Jacobs as ruas são o palco da vida urbana, as praças esfriam o contato e os parques congelam os efeitos da vitalidade, esta visão radical, merece ser revista, pois praças e parques bem configurados podem e devem ser locais de encontros, além de serem necessários para atividades que não podem ser realizadas somente em ruas. Juntamente com isso ela acredita que todas as pessoas compartilham do mesmo ponto de vista, ou seja, querem e se sentem felizes em viver o burburinho urbano em tempo integral. Entretanto, devemos considerar que gente diferente pensa e vive diferente e para isso a cidade deve proporcionar espaços adequados para todas as atividades e para todos os atores da cena urbana. Com sua paixão pela cidade, Jacobs essencialmente argumentou em favor de uma ricamente conectada e continua malha de ruas ambientadas, acessíveis, com funções misturadas e altas densidades. Nestes locais certamente haverá Urbanidade. (PEPONIS, 1989).

A partir da visão de Jacobs estabelecemos os conceitos de Elementos Urbanos para a Urbanidade que consideramos fundamentais. A segregação não encontra espaço neste conceito, pelo contrário a riqueza da vida urbana está na vigorosa mistura de usos, funções e classes sociais. Esta grande mistura não é algo simples de ser obtido somente com planejamento urbano, tampouco é obra do acaso. Faz parte de um processo de construção do espaço urbano, surge preferencialmente no núcleo central dos espaços públicos, o espaço mais acessível e mais integrado e tem mais chances de ocorrer em locais que passaram por diferentes períodos e velocidades de crescimento e estagnação.

A partir destes conceitos fundamentais serão detalhados os elementos urbanos considerados nesta pesquisa, agregando experiências e concepções de outros autores e avançando na especificação das possibilidades e limitações da legislação urbanística em atingir os objetivos de dotar os espaços de centralidade com atributos de urbanidade.

2.2.2 Camadas Morfológicas de Elementos Urbanos

O espaço urbano é resultado da intervenção humana sobre o ambiente natural. As intervenções com a ocupação do ambiente obedecem a diferentes motivações e lógicas próprias, mas de modo geral nas sociedades organizadas a morfologia urbana resultante é composta pelas mesmas camadas sobrepostas de elementos urbanos: O território, o traçado viário, o parcelamento do solo, as edificações e os usos das edificações. Estes elementos não necessitam surgir sempre nesta ordem. Em uma cidade o uso pode ter surgido antes das edificações e do parcelamento do solo (uma feira pode originar uma cidade), em outra cidade as edificações podem ter surgido antes do parcelamento do solo, (uma fortificação, uma igreja e seus anexos podem originar uma cidade) em outra situação todos os elementos pode ter surgido ao mesmo tempo em um processo único e planejado, (um conjunto habitacional pode se transformar em uma cidade). Mas depois que os elementos estiverem consolidados, formando o “tecido urbano”, eles seguem a mesma lógica. A conjunção de todos em suas variações resulta na morfologia específica de cada local. Para locais de centralidade onde se espera que ocorram elementos com atributo de urbanidade, a composição do espaço deve resultar em uma configuração propícia a essa especificidade. Então é necessário compreender melhor a formatação e os atributos de cada camada morfológica na configuração espacial. Para organizar a análise, optou-se por utilizar como base um método clássico de leitura configuracional adequado à linha de pesquisa deste trabalho.

O método de leitura desenvolvido por Conzen (1907-2000) reflete os estudos clássicos da morfologia urbana e enfatiza o estudo da evolução das formas urbanas. Seus conceitos utilizam como parâmetro as transformações ocorridas no espaço urbano em diferentes escalas de grandeza espacial e temporal. Nesse processo há determinados elementos que repetem padrões semelhantes, o que possibilita a sua identificação como unidades que se sobressaíram em períodos de tempo. Assim os elementos da estrutura urbana são classificados de acordo com sua durabilidade e permanência temporal. Estabelecendo uma teoria sobre a construção das cidades considerando os períodos nos quais ocorreram transformações. Estes são definidos em função de determinada época histórica cujos reflexos econômicos e culturais produziram a formação e transformações no espaço urbano, no traçado viário e no parcelamento do solo, as edificações construídas sobre os lotes e os usos destas edificações, incorporando variáveis econômicas para estabelecer relações entre a cidade e a dinâmica do mercado imobiliário. Considerado um clássico, o método de Conzen é muito utilizado em exercícios acadêmicos e pode ser bastante profundo e completo ou pode ser parcial, quando são utilizadas apenas as camadas que se considera apropriada para cada tipo de pesquisa. A fórmula de dissecar o

espaço e separar em camadas se revela bastante prática no processo de levantamento, leitura e análise urbana e consegue levar em conta uma sequência de variáveis que interagem entre si revelando a configuração completa.

Nesta pesquisa, o método desenvolvido por Conzen serve apenas de base para definição e apresentação dos elementos físicos que serão considerados para atingir o estágio de urbanidade nos espaços de centralidade, mas não será utilizado plenamente, pois o tema da pesquisa exige abordagem que considere também outros parâmetros como a análise sintática, a ambientação urbana e a influência de agentes sociais e econômicos .

Assim será utilizada a leitura do Traçado Viário, do Parcelamento do Solo e dos Usos das Edificações como elementos configuradores. A análise morfológica definido por Conzen classifica na seguinte ordem de camadas os elementos da morfologia urbana:

- 1. Elemento Imutável: Traçado viário**
- 2. Elemento Permanente: Parcelamento do solo**
- 3. Elemento Durável: Edificações construídas sobre o parcelamento do solo**
- 4. Elemento Volúvel: Usos do solo e usos das edificações**

Estes itens são básicos para a leitura das características morfológicas de um lugar. A compreensão do processo de formação da malha ou do traçado viário e as possíveis intervenções propostas pela legislação urbanística permitem avaliar como a localização e os processos históricos influenciaram na configuração resultante. O modelo original e as alterações no parcelamento, sobreparcelamento e amembramento dos terrenos urbanos permitem verificar os processos de evolução na estrutura fundiária e sua influência nas tipologias edilícias construídas sobre os terrenos.

Os modelos construtivos e as tipologias edilícias são definidos por vários fatores, entre eles o tipo de uso e os modismos arquitetônicos, mas também o resultado do cumprimento de normas urbanísticas. Assim é possível perceber a influência da legislação na formação dos espaços configurados pelas edificações, formando ou não cenografia e ambientação urbana.

Os usos do solo e os usos das edificações são elementos volúveis, pois se alteram mais facilmente, mesmo sem necessidade de alterações nas edificações que os abrigam. Os usos são fundamentais na definição da centralidade e na urbanidade, pois determinam a atratividade por determinada área e com isso a quantidade de pessoas que utilizam os espaços públicos em busca de determinado uso, seja comércio, serviço lazer ou habitação.

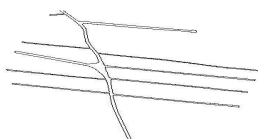
2.2.3 Traçado Viário e Parcelamento do Solo como Elementos Configuradores

Existem diferentes modelos ou formatos de urbanização, mas via de regra, o processo se inicia e tem sua configuração definida pelo traçado viário e pelo parcelamento do solo. O traçado é o articulador do sistema urbano e surge da necessidade da circulação, da mobilidade, da acessibilidade dentro de um espaço e para outros espaços e pode ser informal ou espontâneo quando não há uma determinação legal ou um projeto, ou pode ser formal quando segue alguma diretriz de planejamento. Além disso, o traçado viário normalmente representa a maior parte dos espaços públicos, então a configuração dos espaços está ligada a configuração do traçado e as relações de forma e de escala mais apropriadas para cada tipo de ocupação. Aqui serão expostas algumas definições próprias sobre o Traçado Viário e Parcelamento do Solo e suas conseqüências na configuração espacial, estas definições servem para orientar o entendimento da pesquisa.

A forma do traçado viário pode ser influenciada pela topografia, pelo parcelamento rural existente anteriormente e pela continuidade e ligação com vias e traçados vizinhos.

O arruamento muitas vezes surge a partir de uma estrada que serve de ligação entre localidades e nestes casos o parcelamento rural exerce muita influência sobre o modelo do arruamento. No caso de propriedades de pequeno porte, especialmente as muito estreitas, é comum o modelo chamado de “espinha de peixe”, que consiste simplesmente em vias secundárias implantadas perpendicularmente a uma via principal já existente (Fig. 25). Dependendo da situação pode surgir uma seqüência destas vias que são independentes, não se conectam entre si e configuram um modelo de arruamento com sistema fechado e controle estritamente local, bastante comum na Ilha de Santa Catarina. Este modelo de arruamento geralmente dá origem ou se origina de parcelamento informal, ou seja, não há um projeto de loteamento e tampouco a titulação legal da terra, apenas a posse. Em muitos destes casos ocorre uma seqüência de sobreparcelamento do solo que resulta em cordel de lotes de pequenas dimensões (REIS, 2002).

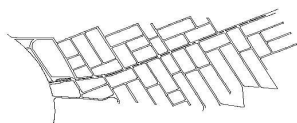
Fig. 25 – Traçado em Espinha de Peixe



Fonte: Geoprocessamento PMF

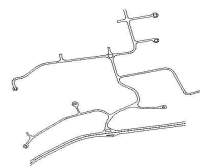
O modelo de arruamento em malha geralmente surge do parcelamento do solo sobre áreas mais extensas e regulares e propicia uma rede de vias conectadas, pode ter caráter informal, mas normalmente é resultado de parcelamentos formais com projeto de loteamento e titulação legal da terra. O modelo em malha pode ter muitas variações e formatos, com quadras regulares ou irregulares, longas ou curtas, pequenas ou grandes e quase sempre propicia a ligação ou conexão entre os loteamentos vizinhos. Alguns são bem simples e beiram a informalidade, outros possuem desenho mais elaborado com organização e hierarquia viária. De modo geral são sistemas abertos, permitindo a circulação e a permeabilidade (Fig. 26). Este modelo de arruamento é predominante na área continental de Florianópolis e região metropolitana. Nos loteamentos configurados em malha, geralmente os lotes são padronizados e possuem pequenas ou médias dimensões, são raros os casos de sobreparcelamento, mais comuns são os casos de amembramentos que resultam em lotes maiores.

Fig 26 – Traçado em Malha



Fonte: Geoprocessamento PMF

Fig. 27 – Traçado em Árvore



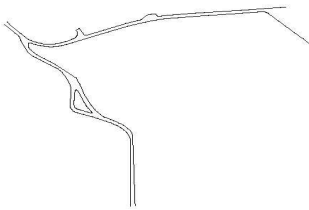
Fonte: Geoprocessamento PMF

Outro modelo de arruamento é o sistema em “árvore”, é mais recente e geralmente utilizado em loteamentos ou condomínio de lotes onde se busca maior isolamento e segregação, configurando sistemas bastante fechados bem similares ao da “espinha de peixe” neste quesito. São utilizados em parcelamentos do solo onde se deseja acentuar o controle e permitir o acesso somente aos moradores. São também bastante estanques, com lotes padronizados que costumam manter as características originais. (Fig. 27)

Outra situação é a manutenção de áreas extensas sem que sejam loteadas ou parceladas, nestes casos não há formação de malha ou arruamento, apenas a manutenção do caminho original de acesso ou de passagem, no caso de Florianópolis, as estradas gerais ou as rodovias estaduais. Estas glebas maiores podem ser apenas desmembradas em lotes de grande porte, ou mesmo mantidas no

formato original. Constituem o sistema mais fechado, conformando verdadeiras ilhas urbanas. Muitas vezes esta situação pode ser apenas temporária, em caso de glebas que possam ser loteadas ou desmembradas no futuro, porém a excessiva normatização destas opções tem contribuído cada vez mais para a manutenção deste formato. (Fig. 28)

Fig. 28 – Traçado Linear ou Ausência de Traçado



Fonte: Geoprocessamento PMF

Os diferentes modelos de traçado viário, arruamento e parcelamento e suas inter-relações influenciam a maneira, o tipo e a velocidade da ocupação de determinada localidade. Também influenciam a valorização ou desvalorização da localidade considerando a acessibilidade, permeabilidade ou segregação. Sistemas mais abertos que permitem a passagem e a interação, são mais propícios para abrigar uma centralidade, enquanto sistemas mais fechados que configuram “guetos” segregados dificilmente se alteram com o tempo e costumam manter as características originais de ocupação e uso de solo. (MARTIN, 2000).

A legislação urbanística tem se mostrado muito tímida no enfrentamento destas questões, restringe-se apenas à definição de um sistema viário arterial em escala macro e em normas básicas de dimensionamento de vias e lotes em novos parcelamentos. Não tem interferido o suficiente para configurar sistemas urbanos com traçados viários mais abertos e permeáveis e lotes com dimensionamentos variados. Dentro desta realidade as ocupações destes lotes com edificações, tanto as produzidas pela indústria da construção civil e comercializadas pelo mercado imobiliário quanto a autoconstrução, seguem lógicas próprias, sem serem ilegais buscam maior ocupação e melhor rentabilidade com menor esforço e menor custo.

2.2.4 O Traçado Viário sob a ótica da Teoria da Sintaxe Espacial

A configuração dos espaços abertos cria padrões de movimento e de encontro. Assim, Peponis apresenta a “Teoria da Sintaxe Espacial”, destacando o espaço urbano como um sistema de relações entre suas partes.

A Teoria da Sintaxe Espacial desenvolvida por Hillier e Hanson a partir da década de 1980 é apresentada inicialmente em “A Lógica Social do Espaço” de 1984 e tem crescido e evoluído desde então. A Sintaxe permite fazer abstrações da sociedade e do espaço e estuda a relação entre eles como dois sistemas, o espaço como sistema de permeabilidades, barreiras, integração e segregação e a sociedade como sistema de encontros e desencontros possíveis no espaço. (PEPONIS 1989).

A Sintaxe funciona com a utilização de modelos computacionais que associam valores quantitativos e expressões matemáticas permitindo a análise da configuração espacial. Estes modelos resultam em medidas que têm possibilitado a relação entre os fluxos naturais de movimentação e os espaços urbanos. Essencialmente a análise sintática é formada pelos espaços convexos e linhas axiais. Os espaços convexos são os espaços configurados e as linhas axiais são as maiores linhas retas que ocorrem nos espaços públicos, representando o sistema de circulação, e conectam-se umas às outras sobre o espaço convexo.

Segundo Holanda (2002) a técnica de axialidade permite simplificar o traçado viário de um sistema urbano a um conjunto de segmentos de reta que correspondem aos eixos de ruas ou estradas.

“A Teoria da Sintaxe Espacial busca descrever a configuração do traçado e as relações entre espaço público e privado através de medidas quantitativas, as quais permitem entender aspectos importantes do sistema urbano, tais como a acessibilidade e a distribuição de usos do solo.

Das medidas possíveis de análise sintática, a principal é a chamada “Integração”. Ela é útil na previsão de fluxos de pedestres e veículos e no entendimento da lógica de localização de usos urbanos e dos encontros sociais. A medida de integração mede o quão “profunda”, ou distante, uma linha axial está de todas as outras linhas do sistema (HILLIER et al, 1993)”.

Com seu sistema de medidas conferido por programas computacionais, a Sintaxe é um modelo analítico de aplicação universal. As análises independem e abstraem outros fatores como os sociais, econômicos, culturais ou topográficos que possam ter influenciado a configuração espacial.

Hillier e Hanson promovem a leitura do espaço e usam a leitura da configuração para estudar o uso e o comportamento das pessoas neste espaço. Considerando que existe uma lógica social no espaço e uma lógica espacial na sociedade. Espaços medidos como integrados e convexos serão os

mais propícios para abrigar a urbanidade, ao contrário, espaços medidos como côncavos e profundos não apresentam potencial para protagonismo, sendo mais adequados a coadjuvantes na cena urbana.

O núcleo integrador, constituído pelas linhas (vias) mais integradas, permite caracterizar sistemas urbanos pela forma como essa propriedade da malha se distribui e se mostrou capaz de correlacionar-se com a quantidade de pessoas caminhando pelos espaços, mesmo sendo uma medida puramente configuracional, pode revelar a potencialidade para a vitalidade urbana.

A aplicação da teoria da Sintaxe Espacial tem mostrado que o nível de integração dentro do espaço urbano pode ser identificado através de medidas sintáticas específicas. A integração está associada ao movimento natural de pedestres na malha urbana, que é o princípio básico da Sintaxe Espacial. (HILLIER et al.; 1993). O Movimento Natural está relacionado ao deslocamento de pedestres de acordo com a configuração e da relação dos espaços entre si. O movimento natural depende somente da configuração, portanto não considera a localização de atratores (comércios, serviços, residências, equipamentos, etc.).

O movimento natural de pedestres, seguindo a configuração da malha, poderia atribuir maior ou menor grau de vitalidade urbana, configurando áreas mais ou menos atrativas. Segundo Penn et al. (1998) quanto mais um espaço é utilizado através do movimento, mais atraente será ao uso. De acordo com a configuração da malha, o movimento natural pode atribuir a alguns locais maior ou menor potencial de sucesso de acordo com sua localização no tecido urbano, possibilitando áreas mais ou menos interessantes. O fluxo de pedestres pode gerar, por exemplo, vantagens ao comércio e com isso potencializar outros atributos secundários como a escala e a tipologia edilícia do local. As interações entre as pessoas podem ou não ocorrer, mas tais interações não ocorrem simplesmente porque as cidades são densamente, diversamente ou diacronicamente ocupadas. Eles ocorrem de acordo com as propriedades morfológicas dos layouts urbanos (PEPONIS, 1989)

Esta medida da configuração espacial permite compreender alguns aspectos relacionados ao sistema urbano, podendo esclarecer questões relativas a esta pesquisa. Assim, considera-se o padrão de movimento como fundamental para a urbanidade.

A Integração mede a proximidade entre os espaços e possibilita captar o movimento de um espaço para outro, considerando que origens e destinos mais próximos geram maior quantidade de movimento entre si do que origens e destinos separados entre si (HILLIER et al., 1993). Complementarmente a medida de Escolha consegue captar o movimento através, ou seja, um movimento que passa por um espaço, motivado pela interação entre outros dois espaços. Espaços que ficam nos caminhos de outros espaços sem estarem próximos de outros espaços do sistema (HILLIER et al., 1993).

As medidas são calculadas utilizando raios de ação. Fundamentalmente calcula-se um “Raio Global” que consiste nas medidas de todas as vias de todo o sistema em estudo. E um ou vários “Raios Locais” que consistem nas medidas de uma fração do território analisado. Atualmente são utilizadas medidas métricas para definição de raios locais, considerando-se a dimensão e a escala do local a ser analisado. Na medida de integração o raio local mede o quanto uma linha está próxima em relação ao seu entorno imediato. O raio local serve para indicar a condição de integração e segregação local.

Os espaços podem apresentar comportamentos e medidas diferentes em relação aos diferentes raios de análise. Alguns podem ser integrados em nível local e segregados em nível global, outros segregados em nível local e integrados em nível global, enquanto outros são integrados ou segregados em todas as escalas.

Diversos trabalhos empíricos (HILLIER; HANSON, 1984; HILLIER et al, 1993; PENN et al, 1998; HILLIER; IIDA, 2005) demonstram que a Integração está associada a outros padrões urbanos, tais como o uso do solo, a valorização imobiliária, a segregação espacial e movimento de pedestres.

A Teoria da Sintaxe Espacial também serve como poderoso instrumento na pesquisa sobre Urbanidade. Ao verificar as medidas sintáticas de um espaço permite tecer correlações com os demais elementos da morfologia urbana e acrescentar dados ao processo. Considerando que Urbanidade é em grande parte a co-presença no espaço urbano. Se a integração consegue “perceber” padrões de movimento, então também consegue apontar locais em que há maior ou menor número de pessoas.

Nesta pesquisa, as medidas de integração foram utilizadas para verificar as diferenças entre os espaços das centralidades previstas pela legislação urbanística dentro do tecido urbano e, com isso examinar quais são as características dos locais em que houve sucesso em atributos de urbanidade com outros onde não se registrou o mesmo sucesso. Conforme explicado, Integração revela a proximidade de um espaço em relação a todos os outros do sistema, comparando com a média do restante do sistema, será possível identificar se as centralidades localizam-se em espaços integrados tanto em nível “Global”, quanto em nível “Local”.

A aplicação das ferramentas de análise desenvolvidas pela Sintaxe são instrumentos valiosos para a compreensão do espaço urbano, pois possibilitam de maneira relativamente rápida e simples uma leitura das potencialidades do traçado ou de determinado espaço e mais ainda, permitem verificar as consequências de intervenções futuras nestes espaços. Não é uma verdade absoluta, mas fornece pistas concretas para balizar o trabalho do planejador urbano.

2.2.5 Cenografia Urbana

Camilo Sitte em “A Construção da Cidade segundo seus princípios artísticos” de 1889, teorizando ainda em um período pré-modernista no final do sec. XIX, já presenciava os resultados da racionalização tecnicista na configuração dos espaços públicos, notadamente em Viena, sua cidade. Sitte defendia a configuração dos espaços segundo princípios estéticos e considerava a cidade como uma obra de arte. Explicou e exemplificou minuciosamente praças de cidades antigas e medievais e até barrocas que funcionam de acordo com estes princípios envolventes. Não é um manual urbanístico e se detêm em pequenos recortes dos espaços mais significativos e/ou simbólicos dentro da cidade, normalmente as praças e seus fechamentos de maneira cenográfica. Defendia o traçado orgânico e mostrava desconforto com soluções mais racionais. Empreendeu uma cruzada contra o urbanismo tecnicista, dominado pela engenharia sanitaria e impessoal. (Fig. 29). Mais do que isso, retoma a suprema importância das três dimensões e valoriza as relações de proporções e de escala que resultem em sensações adequadas aos usuários, enriquecendo assim as possibilidades de interação social, ou seja, a essência da urbanidade.

A contribuição fundamental de Sitte é no que se define nesta pesquisa como “cenografia urbana”, ou seja, a configuração dos espaços abertos pelos espaços construídos.

O espaço bem configurado, dotado de bons atributos é o coração da cidade, é a emoção em oposição à razão.

Fig 29 - Ilustrações de Camilo Sitte



Fonte: A Construção da Cidade segundo seus Princípios Artísticos, Sitte 1898.

Muitos conceitos de Sitte foram apropriados e revisitados em modelos “pós-modernos” e “vernaculares” no final do sec. XX, que surgiram em reação ao modernismo, apresentando propostas de retorno à cidade tradicional para novos assentamentos e definindo o espaço como um “recurso cultural”, configurado pelas edificações e complementado com a utilização de elementos de “*décor* arquitetônico”, paisagismo e mobiliário urbano. Nesta categoria estão os conceitos desenvolvidos nos anos 1990 pelo CNU (Congresso para o Novo Urbanismo). Estes movimentos tiveram sua importância mais pelo espírito crítico aos modelos do modernismo banalizado do que pelos resultados práticos que se mostraram muitas vezes carentes de substância, baseados no sentimentalismo e produzindo “*main streets*” cenográficas para atender a suburbanos órfãos de urbanidade.

Dentro de “ambientes controlados”, contando com atividades atrativas e possivelmente por serem a única opção disponível, várias experiências obtiveram sucesso e chamaram a atenção para si, explicitando aspirações do consumidor e definindo novas tendências para o mercado imobiliário americano. (Fig 30 e Fig 31).

Fig 30 - *Celebration*, Flórida, EUA



Fonte: comprarcasaemorlando.com.br

Fig 31 - *Ave Maria*, Flórida, EUA



Fonte: privatecomunites.com/florida

Enquanto isso, na Europa, os projetos dos irmãos Leon e Rob Krier, que utilizam o conceito do “Localismo da Utopia Regressiva” com a proeminente defesa de um retorno à cultura urbana tradicional vão além na materialização destes conceitos. Dentro da realidade europeia com bom embasamento teórico e uma retórica aguerrida, os Krier criticaram o modernismo por impor uma redução e simplificada concepção do espaço. Concretamente retomaram os princípios de construção contínua para configurar os espaços públicos em experiências que contaram com respaldo apaixonado de plebeus e nobres, entre eles o Príncipe Charles da Inglaterra, cliente dos Krier e crítico dos resultados do modernismo no cenário inglês (Fig. 32; Fig 33; Fig. 34)

Fig 32 - Poundbury, Inglaterra



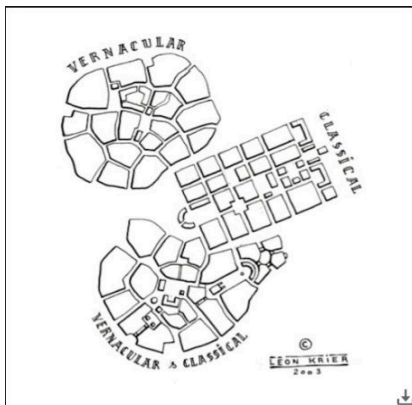
Fonte: colummulhern.lu

Fig 33 - Borgo Città Nuova, Itália

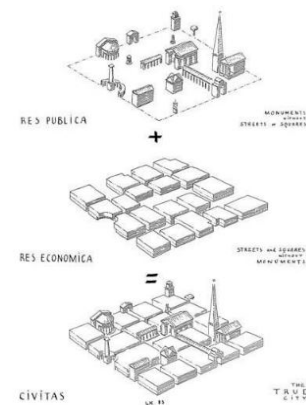


Fonte: scalpello.blogspot.com

Fig 34 - Esquemas do Neo Vernacular dos Irmãos Krier



Fonte: cnu.org



Mas estes conceitos apresentam três grandes problemas: concentraram-se nas formas e aspectos superficiais, ao invés de buscar princípios subjacentes, focaram na configuração local em detrimento dos aspectos globais e se limitaram em especulações, sem se aprofundar em estudos empíricos e solidez conceitual que lhes dessem sustentação (PEPONIS, 1989). De fato a superficialidade do aspecto cenográfico fica evidente na maioria das experiências surgidas a partir do CNU.

No entanto, não se deve desprezar que uma boa cenografia, apesar de não garantir a vitalidade de um espaço urbano, já possui algumas qualidades que podem se somar a outras e favorecer a urbanidade. Um espaço sem uma boa cenografia urbana, por outro lado, terá mais dificuldades em abrigar um estágio superior definido nesta pesquisa como Ambientação Urbana.

2.2.6 Ambientação Urbana

A partir de uma configuração cenográfica adequada, um espaço pode possuir qualidades de ambientação urbana. O conceito de ambientação definido nesta pesquisa vai além da cenografia, pois engloba além das proporções, da escala, da continuidade e do *décor* arquitetônico, enfatiza os usos das edificações e as relações e transições entre os espaços públicos e privados, espaços abertos e fechados, ou seja, a permeabilidade entre os espaços.

Focando na questão do planejamento urbano, contamos com as experiências do dinamarquês Jan Gehl que tangencia a visão global e critica o planejamento urbano “visto do alto, como de um avião”. Para ele a cidade deve ser planejada no detalhe ao nível do olho e na velocidade do pedestre... ou no máximo do ciclista. A ênfase é no detalhe e na menor escala, configurando espaços públicos para serem atratores e fixadores das pessoas. Gehl é organizado e preciso, estabeleceu um método de leitura e diagnóstico onde são explorados os sentidos e as escalas de contato entre as pessoas, inclusive com distâncias métricas para cada atividade ou função das relações humanas. Crítico dos resultados do modernismo nos subúrbios europeus e nas cidades americanas cria o termo “Síndrome de Brasília” para designar o resultado do planejamento feito do alto e à distância, sem preocupações nos detalhes e com ênfase nos grandes espaços abertos, a preferência pelo automóvel e aos edifícios altos. Defensor radical de pedestres e ciclistas, repudia o automóvel e organiza o espaço urbano quase que exclusivamente para o primeiro grupo, com portas comerciais em grande número e “fronteiras suaves” entre os espaços públicos e privados onde a mistura de usos e funções funciona como importante ingrediente da receita. No entanto é reservada pouca importância para o “planejamento holístico”, apenas citado, mas não explorado dentro das três escalas de planejamento definidas por ele mesmo. Assim é focando apenas nas partes e nos detalhes, acredita que o somatório de fatores da pequena escala seja suficiente para obter os resultados desejados. É o que pode ser chamado de “microurbanismo”, que em alguns casos se restringe a meras soluções de qualificação cosmética e mobiliário urbano.

Gehl extrapola o campo teórico e acadêmico, seus conceitos são postos em prática e por isso os resultados podem ser testados, criticados e aprimorados. Obteve bastante sucesso em projetos de revitalização com a ambientação de regiões centrais de várias cidades como Copenhague (Fig. 35), Melbourne e New York, mas é bastante explícito em demonstrar que foi aplicada uma “embalagem” e um “tempero” em locais que já apresentavam condições favoráveis à vitalidade urbana. Com a medição da apropriação dos espaços, ficou provado que a ambientação urbana forneceu um excelente incremento a estes locais, mas não pode ser considerado como algo essencial ou fundamental, sendo,

portanto um elemento secundário, mas nem por isso menor, na composição dos espaços com atributos de urbanidade.

Em contraponto, devemos observar os casos da aplicação dos mesmos conceitos da ambientação urbana em locais desfavoráveis, desprovidos de elementos primários de integração e acessibilidade como em subúrbios ou cidades novas, onde os efeitos na vitalidade urbana são irrisórios ou somente perceptíveis em períodos específicos (datas festivas) ou com o auxílio de atividades atrativas (shows, promoções etc.) (Fig. 36).

Fig. 35 – Rua de Pedestres, Copenhague



Fonte: traveldaily.com

Fig. 36 – Passeio Pedra Branca, Palhoça SC



Fonte: Divulgação PPB

A definição de Ambientação Urbana aqui apresentada é baseada nos conceitos de Sitte, Krier e Gehl, mesmo separados por mais de um século, tem em comum a defesa dos espaços públicos configurados pelas edificações e da permeabilidade que permite uma boa relação e transição entre o exterior e o interior, entre o público e o privado. Além disso, as tipologias edilícias e os detalhes arquitetônicos mais elaborados, a qualificação das pavimentações, do paisagismo e do mobiliário urbano e sua relação com as edificações como importantes elementos cenográficos. São fatores que realmente devem ser considerados, não como protagonistas, mas como complementos importantes na obtenção de espaços vivos bem sucedidos. O conforto do usuário é realmente necessário, pois propicia não somente a passagem e a circulação obrigatória do movimento natural, mas principalmente a permanência e com isso favorece a socialização e a interação em locais de centralidade onde se espera ocorra urbanidade.

2.2.7 Influência da Indústria da Construção Civil e do Mercado Imobiliário

Traçado Viário, Parcelamento do Solo e Construção de Edificações que proporcionem Ambientação Urbana, mesmo regulados pela legislação, são em grande parte resultado de projetos concebidos pela Indústria da Construção Civil e comercializados pelo Mercado Imobiliário. Então a formação do espaço urbano é em grande parte determinada pela participação ativa dos agentes privados como parceladores do solo e construtores de edificações. A construção de edificações para uso próprio ou a construção para exploração rentista, podem até ser visivelmente extensivas, pois tendem a ocupar grandes áreas suburbanas, mas são minoritárias em volume e escala. A grande maioria das unidades edificadas, considerando a cidade formal e principalmente as áreas de centralidade, é constituída por produtos destinados à venda pelo mercado imobiliário (SMDU,2014; SINDUSCON, 2015). Assim, a indústria da construção civil e o mercado imobiliário são agentes fundamentais no processo de configuração das cidades. Estes agentes possuem uma lógica para obtenção de lucratividade que define a localização como elemento primordial (CAMPOS, 2009).

A construção civil é uma indústria, ainda bastante artesanal no Brasil, que transforma um terreno, materiais de construção e mão de obra em produtos de alto valor agregado. Os produtos são oferecidos pelo mercado imobiliário utilizando estratégias de marketing emocional que convencem o consumidor a adquirir mais do que um espaço para atender às suas necessidades, adquirir um estilo de vida e um status social. Um imóvel não é um produto descartável e o processo de aquisição sempre considera vários fatores objetivos e subjetivos, sendo que o principal fator é a localização, sempre enfatizada na publicidade de venda de imóveis. Os construtores e vendedores conhecem todos os fatores e procuram oferecer produtos que atendam à demanda e gerem a maior lucratividade possível.

O processo de expansão urbana em direção às periferias que ocorre de maneira formal e informal e resulta em baixas densidades, vazios urbanos e altos custos de infraestrutura é resultado de uma dinâmica de interesses, baseado na especulação fundiária. Entretanto nas áreas urbanas já consolidadas, o processo de densificação, ocupação e verticalização das cidades faz parte de outra dinâmica de interesses capitalistas, que busca o lucro através da maximização do solo urbano. Essa busca do lucro pelos empreendedores possui como estratégia a busca do melhor custo/benefício do valor do solo. Considerando a localização como o principal componente do valor do solo, este fator pode ser caracterizado como um dos motores que impulsionam o processo de densificação (VILLAÇA, 1986; VILLAÇA, 1998). Algumas áreas são mais atraentes aos empreendedores imobiliários e são densificadas, enquanto outras permanecem com baixas densidades, mesmo que tenham o mesmo zoneamento com altos coeficientes de aproveitamento. A atratividade de determinada localização pode

ser devida ao preço da terra ou à acessibilidade, mas podem ser levados em consideração outros fatores mais subjetivos como, por exemplo, questões socioeconômicas e culturais (renda, etnia, tipo familiar, criminalidade, paisagem, equipamentos urbanos, etc) que funcionam como elementos valorizadores ou desvalorizadores.

Determinados compradores escolhem a localização não como consumidores, mas como investidores, levando em conta fatores especulativos. Nestes casos, como mercadoria, a localização faz parte de um processo de especulação fundiária e imobiliária.

A valorização e a atratividade do solo urbano também estão relacionadas à instalação de infra-estrutura urbana. Quando melhoram as condições do sistema viário ou quando há a implantação de determinados equipamentos, uma área pode tornar-se mais atrativa para densificação e com isso é valorizada. Além disso, podem ser utilizadas estratégias de marketing, onde novas localidades podem ser criadas e/ou “*glamourizadas*” iniciando um ciclo de valorização de determinada localização, que não teria nenhum potencial perceptível.

Considerando que o mercado imobiliário influencia as ações econômicas dos indivíduos, o preço é a principal informação a ser considerada ao se iniciarem as intenções de consumo e como esse preço varia dentro do espaço urbano, o consumo de espaço também é afetado. Assim a liberdade na escolha da localização é muito relativa, já que esta escolha está condicionada pelos produtos oferecidos no mercado imobiliário, a partir do qual os padrões de localização urbana foram obtidos através da aplicação de leis econômicas de oferta e procura. O custo/benefício está muito condicionado à localização, que se torna o principal elemento na valorização do produto. Em todos os casos, a localização é o principal componente do apelo de vendas do mercado imobiliário.

Diferentes localizações podem possuir a mesma legislação na forma de diversidade de usos e índices urbanísticos, ainda assim o resultado final na implantação dos empreendimentos imobiliários é bastante diverso. Certas localizações resultam em grandes condomínios residenciais fechados, outras resultam exclusivamente em edifícios corporativos. Muito comum nestas situações é o “efeito manada”, onde o sucesso de um produto leva a excessiva oferta de produtos similares, podendo levar à saturação do mercado, neste caso quem fez os primeiros lançamentos pode obter grande rentabilidade, em compensação, os que chegaram depois podem ter redução de ganhos e até perdas financeiras. Enquanto isso, outras localizações podem ser atrativas para uma variedade de usos, mesclando edifícios residências, comerciais e mistos na mesma área. Localizações que permitem e oferecem maior variedade de produtos com diferentes configurações e usos, possibilitam o assentamento da lei da oferta e da procura e garantem estabilidade e rentabilidade. Este fator determina um mercado maduro, sendo este o ideal perseguido pelos empreendedores no longo prazo.

Como a localização determina as características dos produtos, a tendência é que empreendimentos similares e complementares sejam implantados na mesma localização. Esta condição pode contribuir para determinar condições propícias ou não de vitalidade dos espaços públicos que serão ou não configurados pelas edificações.

A localização ideal para cada uso ou para produto ou empreendimento por sua vez está relacionada a determinadas características do espaço urbano que se conformam pelo movimento e são capazes de atribuir a determinadas localidades maior ou menor grau de probabilidade destas áreas serem ou não desenvolvidas, ou seja, se tornarem um centro. Uma localização privilegiada é o principal motivador da definição de Centralidade. O Centro será sempre o local mais acessível, portanto em tese, o mais valorizado. (PEPONIS, 1989)

O termo “Centro” aplicado a assentamentos humanos possui elementos funcionais e espaciais. Funcionalmente, significa uma concentração e uma mistura de atividades e funções em determinada área. Espacialmente constitui uma posição protagonista no assentamento como um todo. Nem sempre o centro urbano é o centro geométrico e geralmente a expansão e crescimento das cidades resulta no surgimento de novas centralidades. Estas novas centralidades surgidas fora do centro principal dificilmente possuirão grande protagonismo em comparação com o centro principal, mas podem ser complementares. Somente em grandes metrópoles vários centros conseguem coexistir e mesmo assim cada um terá proporções e características próprias. (VILLAÇA 1998).

Quando não é precedida de estudos específicos com uma leitura configuracional, a legislação urbanística pode não perceber as características específicas de cada localidade, ou sua “vocação natural” e pode definir zonas de centralidade em locais desprovidos de atributos morfológicos que funcionem como indutores de um processo de formação de um centro. Considerando que os zoneamentos que possuem coeficientes de aproveitamento mais elevados permitem maior valorização fundiária, percebe-se a utilização da legislação como instrumento que possibilita agregar valor ao menos a um dos componentes da mercadoria imobiliária, em alguns casos valorizando como “centralidades” locais desprovidos das características fundamentais para esta função urbana. Esta situação pode resultar em localidades onde existe grande densidade construtiva e populacional, mas não apresentam uma configuração de centralidade expressiva, pois estão desprovidas de outros atributos espaciais.

2.2.8 Elementos Atratores e Valorizadores Imobiliários

No processo de urbanização, certos elementos exercem papel importante na configuração da ocupação, densificação e vitalidade urbana. Em alguns casos estes elementos são determinantes e surgem antes da ocupação urbana, servindo como vetores que direcionam o crescimento urbano para a localidade, em outros casos, surgem em paralelo ou depois da ocupação estar em andamento. Em qualquer dos casos funcionam como atratores não somente de residentes e usuários da localidade, mas também de pessoas de outros locais que se deslocam pela necessidade de usufruir o que é oferecido pelo equipamento. Normalmente um grande equipamento atrator funciona também como elemento valorizador, uma vez que costuma atender às necessidades de uma parcela da população em busca da facilidade. Os principais exemplos de elementos atratores são equipamentos públicos como Universidades, Hospitais, Empresas Estatais ou privados como *Shoppings Centers*, Hipermercados, Sedes Empresariais etc.

Entretanto certas localidades contam com elementos valorizadores que não estão ligados a equipamentos atratores, algumas vezes estes elementos estão ligados à infraestrutura, à acessibilidade, à paisagem, à segregação social ou até mesmo por ações de marketing imobiliário que conferem "*glamour*" a locais que se deseja valorizar. O lado oposto são os elementos desvalorizadores, que reduzem valor de determinadas localizações conferindo um destaque negativo, estes elementos estão ligados à falta de infra-estrutura, à dificuldade de mobilidade, proximidade de favelas, risco ambiental etc. Certos elementos podem ser subjetivos e sofrerem alteração com o tempo. Uma localidade pode ser valorizada se sofrer alguma intervenção ou grande obra pública ou privada que resulte em um elemento atrator ou pode desvalorizar se sofrer com criminalidade ou dificuldades de mobilidade. De qualquer maneira esta é uma dinâmica própria da cidade capitalista que influencia e motiva a ocupação e densificação de localizações específicas e com isso também determina a condição de vitalidade urbana que pode existir em virtude da escala de ocupação e densidade que os elementos atratores e valorizadores podem influenciar.

Inicialmente a presença destes elementos não era considerada na pesquisa. Entretanto durante a análise, verificou-se que algo a mais exercia influência no processo de densificação. A análise dos levantamentos dos usos do solo e a experiência profissional em produtos imobiliários, provocaram um olhar mais apurado sobre a relevância destes fatores. Com a evolução da pesquisa e a análise dos resultados a decisão de incluir estes elementos se mostrou acertada, uma vez que a presença e a influência dos atratores e a valorização imobiliária se mostraram chave no processo de densificação construtiva e populacional.

2.2.9 A Urbanidade no contexto do Planejamento Urbano

Entende-se que a leitura e diagnóstico da morfologia urbana, são premissas fundamentais para a compreensão das condições espaciais. A partir do diagnóstico configuracional é possível determinar os locais favoráveis para abrigar áreas de centralidade que tendem a possuir vitalidade urbana e possivelmente urbanidade.

De acordo com a Hillier os locais favoráveis para a vitalidade urbana são aqueles que possuem maior integração, é a localização que induz a densificação e a formação de um núcleo funcional. Uma centralidade é em um local que além de habitação possui atividades comerciais e serviços. Esta condição atrai pessoas, mais pessoas produzem movimento, mais movimento atrai mais pessoas e cria-se um círculo virtuoso de vida urbana.

Seria lógico então que as leis de zoneamento e uso do solo determinassem que os locais com maior “vocação natural”, ou mais acessíveis e integrados abrigassem em diferentes graus as atividades atratoras e juntamente com isso sobreposição de usos residenciais que garantiriam movimentação. Segundo Hillier (1993), o movimento natural das pessoas em suas atividades cotidianas seria o grande vetor deste “*motocontinuum*”.

A análise morfológica juntamente com a análise sintática ajudaria a verificar o tipo e a escala de grandeza da centralidade possível em cada localização. Como por exemplo, uma centralidade linear ou nuclear em escala mais vigorosa ou mais vicinal e suas possíveis combinações e gradações.

O atendimento às demandas urbanas seguindo as determinações dos Planos Diretores é tarefa complexa. Entretanto alguns elementos, fatores ou atributos favoráveis à urbanidade poderiam ser alcançados seguindo normas urbanísticas existentes. Os fatores determinados pelos aspectos globais ou primários do sistema urbano que levam em conta as relações entre os espaços são extremamente importantes, sendo fundamental o conceito de integração. Outros fatores são mais locais ou secundários e dependem quase que exclusivamente do parcelamento do solo, da concentração construtiva sobre o parcelamento, da tipologia edilícia, do uso das edificações e das densidades populacionais. Entende-se que todos estes elementos não possam ou não devam estar presentes em toda a cidade. Portanto a escolha da localização é fundamental.

A apropriação dos espaços públicos, principalmente as ruas, como propulsor da vitalidade urbana é o resultado esperado em áreas de centralidade. Esta apropriação resulta em urbanidade, que é favorecida pela diversidade de usos, idades, classes e funções das edificações, as dimensões reduzidas dos espaços abertos, a permeabilidade da malha e a densidade elevada (JACOBS,1961).

Espaços públicos configurados e bem relacionados com as edificações somados a uma tipologia edilícia na escala humana proporcionam cenografia e ambientação urbana em interpretação do que foi defendido por Sitte e reforçado por Krier e Gehl . Ambientação não garante urbanidade, mas um espaço bem ambientado possui qualidades que podem favorecê-la, desde que sejam considerados os aspectos globais do sistema urbano.

Conhecendo a estruturação legal e funcional dos Planos Diretores, sabendo que eles estão em uma escala genérica de planejamento e levando em consideração as lógicas da indústria da construção civil e do mercado imobiliário, determinou-se nesta pesquisa que os elementos para promoção da urbanidade que poderiam ser considerados pela legislação urbanística considerando a revisão bibliográfica e a partir dos indicadores de diferentes teorias seriam: **Integração, Densidade, Diversidade e Ambientação.**

No estudo de caso será verificado se estes elementos estão presentes nas localidades previstas como centralidade pela legislação, como foram utilizados e qual foi o resultado obtido.

3 METODOLOGIA DE PESQUISA

Nesta pesquisa a **estrutura urbana é analisada sob a ótica do arquiteto e urbanista**, ou seja, o espaço urbano resultante da ocupação do território pelos elementos morfológicos com o traçado viário, o parcelamento do solo e das edificações construídas sobre o parcelamento. A leitura avança também sobre as tipologias edilícias e os usos das edificações, considerando a forma de relacionamento entre as edificações e o espaço público, fundamentais para a determinação da ambientação e urbanidade que são esperadas em áreas de centralidade. Importante ressaltar que a pesquisa se refere a espaços de centralidade dentro da cidade formal. A cidade construída de acordo com a legislação e com espaços públicos livres e acessíveis a todos.

O método de pesquisa foi construído a partir da interpretação da bibliografia apresentada nos pressupostos conceituais. Além disso, da experiência e prática profissional, foram retiradas algumas das dimensões e variáveis analisadas. Depois a proposição de procedimento de análise visando verificar a influência de cada uma em contextos distintos de urbanidade em áreas pressupostamente de centralidade urbana e por fim a proposição de inserção dos atributos identificados como influenciadores na legislação urbanística, mais especificamente nos Planos Diretores.

O método foi construído com intenção de captar o máximo de informações que permitiram a leitura da configuração espacial e da apropriação dos espaços públicos. Parâmetros da legislação como definição de usos e densidades, fatores pré-existentes, como traçado viário e parcelamento do solo, parâmetros sintáticos da integração do arruamento e resultantes em usos e densidades e mais ainda a configuração dos espaços públicos delimitados pelas edificações e suas relações de escala e permeabilidade que somados propiciam condições para a urbanidade.

Partindo do fato que a legislação urbanística utiliza os zoneamentos de uso do solo como parâmetro fundamental, a hipótese considera que zoneamentos mais permissivos no uso das edificações e alta densidade construtiva e populacional seriam, dentro das possibilidades da legislação, mais propícios para abrigar uma configuração espacial adequada à promoção da vitalidade urbana. Desta forma o método de análise foi empregado em localidades que possuíam zoneamento com estas características.

Dentro da premissa de fazer a leitura de recortes urbanos para compreender o papel da legislação urbanística e a influência de outros elementos na configuração urbana resultante foi definido o método de pesquisa. Na delimitação do método, os procedimentos não buscaram um aprofundamento nas questões sociais, econômicas e antropológicas, também não se detiveram além do necessário nas questões culturais e ambientais. Detiveram-se um pouco mais na formação histórica

e evolução urbana, mas não se considerou necessário uma precisão nos dados geográficos e cartográficos. Muito mais que precisão, buscou uma visão global e comparativa dos elementos configuradores do espaço, considerados importantes e que estão presentes em todos os recortes analisados.

O objeto de estudo é o resultado da aplicação da legislação urbanística na configuração de espaços de centralidade definidos em estudo de caso sobre recortes urbanos. A pesquisa foi realizada em 16 recortes espaciais que correspondem às centralidades urbanas (AMC- Área Mista Central-determinadas pelo Plano Diretor de 1986/1997) dentro do Distrito Sede de Florianópolis SC. O Distrito Sede é a principal região administrativa da cidade, composta por todos os 11 bairros do Continente, Centro e 13 bairros da Ilha. É o mais denso e populoso, concentrando cerca de 80% da população da cidade. Esta delimitação cartográfica não é fechada em diversos aspectos, pois não seria possível analisar o contexto, a história, o traçado e também o parcelamento de um recorte sem a percepção do todo ou pelo menos do entorno imediato e suas interações. Neste sentido acaba sendo um pouco limitada e parcial ao desconsiderar as relações de continuidade, principalmente na conurbação com o município vizinho de São José, no entanto o comparativo seria demasiado complexo, visto que a legislação é municipal e mesmo possuindo semelhanças conceituais, é por vezes radicalmente diferente a poucos metros de distância, na linha de divisa municipal. Tal fato, no entanto é considerado como um dos fatores de influência no resultado encontrado nas áreas limítrofes, principalmente a continuidade do traçado viário. Por outro lado as análises de uso do solo, ambientação urbana e apropriação dos espaços estiveram focadas exclusivamente nos recortes. O recorte temporal também possui alguma elasticidade. O Plano Diretor de 1986 esteve em vigor até 2013, mas foi revisto em 1997. Legalmente foi considerado uma revisão, mas na prática ocorreram mudanças significativas que possibilitaram resultados bastante diversos na configuração espacial. Estes resultados começaram a ser percebidos em construções a partir dos anos 2000 e que devem se estender aos anos 2020. O limite de 2019 foi determinado pelos mapeamentos e levantamentos aerofotogramétricos existentes (2016) e pelo levantamento de campo (2019).

A pesquisa possui caráter qualitativo, mas utilizou métodos quantitativos de coleta, leitura e interpretação, no qual os dados obtidos foram confrontados de forma a permitir uma leitura dos resultados e quais fatores determinaram estes resultados.

A análise dos recortes pretende compreender o papel da legislação urbanística e a influência de outros elementos na configuração urbana resultante. Assim estes itens foram considerados na pesquisa.

Foram verificados, tabulados e depois analisados com uma escala de notas (que será detalhada na sequência) os seguintes temas:

1. **Elementos definidos por Legislação** - (Densidade Construtiva e Usos das Edificações)
2. **Elementos pré-existentes Físicos** – (Traçado viário e Parcelamento do solo)
3. **Elementos pré-existentes Sintáticos** – (Análise sintática do traçado viário)
4. **Elementos Influenciadores** – (Atratores e Valorizadores)
5. **Elementos Resultantes Legais** - (Densidade Construtiva e Usos das Edificações)
6. **Elementos Resultantes Configuração Local** – (Ambientação Urbana e Configuração dos Espaços)
7. **Elementos Resultantes na Apropriação dos Espaços** – (Contagem de pedestres nos Espaços)

Os elementos preexistentes físicos e os elementos resultantes físicos, foram levantados e analisados de acordo com as definições de análise segundo modelo adaptado a partir da análise morfológica definido por Conzen, que classifica na seguinte ordem de camadas os elementos da morfologia urbana:

1. **Elemento Imutável: Traçado viário**
2. **Elemento Permanente: Parcelamento do solo**
3. **Elemento Durável: Edificações construídas sobre o parcelamento do solo**
4. **Elemento Volúvel: Usos do solo e usos das edificações**

A compreensão do processo de formação da malha ou do traçado viário e as possíveis intervenções propostas pela legislação urbanística permite avaliar como a localização e os processos históricos influenciaram na configuração resultante. O modelo original e as alterações no parcelamento, sobreparcelamento e amembramento dos terrenos urbanos permitem verificar os processos de evolução na estrutura fundiária e sua influência nas tipologias edilícias construídas sobre os terrenos.

Os modelos construtivos e as tipologias edilícias são definidos por vários fatores, entre eles o tipo de uso e os modismos arquitetônicos, mas também o cumprimento de normas urbanísticas, assim foi possível perceber a influência da legislação na formação dos espaços configurados pelas edificações, formando ou não cenografia e ambientação urbana.

Os usos do solo e os usos das edificações são elementos volúveis, pois se alteram mais facilmente, mesmo sem necessidade de alterações nas edificações que os abrigam. Os usos são fundamentais na definição da centralidade e na resultante vitalidade urbana, pois determinam a atratividade por determinada área e com isso a quantidade de pessoas que utilizam os espaços públicos em busca de determinado uso, seja comércio, serviço ou habitação.

O traçado viário foi analisado ainda sob a ótica da Teoria da Sintaxe Espacial, agregando mais um importante elemento configuracional no processo e permitindo a verificação da integração global e local das vias que fazem parte dos recortes de centralidade analisados.

Aqui cabe esclarecer sobre o que se considera pré-existência. Neste caso a situação do traçado viário e do parcelamento do solo em cada recorte. Não há dados disponíveis sobre o parcelamento do solo no início da vigência do plano e a verificação do traçado viário no período constatou alterações significativas apenas em 03 recortes, onde foram construídas vias sobre áreas de aterro, sempre dentro das previsões viárias do Plano Diretor. Então visando equalização dos dados e considerando estes elementos como perenes, a análise foi realizada sobre o mapa disponível de 2016 no geoprocessamento do IPUF.

Cada item analisado recebeu uma nota e as notas foram apresentadas em gráficos de barras.

As notas foram dadas de acordo com o atendimento das premissas conceituais definidas neste trabalho, especificamente no atendimento dos parâmetros fundamentais na obtenção de resultados favoráveis para a atributos de urbanidade em áreas de centralidade.

Não foram considerados pesos específicos para cada elemento analisado. Todos os elementos foram considerados com igual importância. Assim cada nota em cada elemento tem o mesmo valor.

Os gráficos facilitam a leitura quantitativa e objetiva de todas as variáveis analisadas que podem ser comparados entre si. Assim os resultados ficam mais evidentes com os elementos classificados lado a lado.

A análise dos gráficos inicia com a verificação do resultado do último item: Apropriação dos espaços públicos, pois este elemento funciona como indicador do sucesso ou fracasso da Centralidade. A partir desta verificação são investigados os motivos que levaram a este resultado, através da análise dos demais elementos.

Os gráficos são um resumo da análise e consideram os seguintes Elementos:

Elementos determinados pela Legislação (Plano Diretor 1997)

Usos do Solo

Densidades

Elementos físicos pré-existentes (Configuração existente em 2018)

Traçado Viário

Parcelamento do Solo

Elementos pré-existentes sintáticos (Configuração existente em 2018)

Integração Global

Integração Local

Média da Integração

Elementos Influenciadores da ocupação (Configuração existente em 2018)

Atratores

Valorizadores

Elementos Resultantes na configuração espacial e apropriação dos espaços

Densidades

Diversidade de Usos

Ambientação Urbana

Apropriação dos Espaços (2019)

3.1 ELEMENTOS DETERMINADOS PELA LEGISLAÇÃO

Descrição dos elementos previstos pela legislação nos recortes em uma descrição e análise objetiva da Densidade Construtiva e Populacional e dos Usos das Edificações.

3.1.1 Usos do Solo permitidos pela legislação

A diversidade e a mistura de usos na mesma localidade são essenciais para a vitalidade urbana, então a escala de notas considera que quanto mais opções permitidas, melhores serão possibilidades de obter uma localidade dotada de atributos de urbanidade.

O número de opções foi definido a partir do máximo permitido pela legislação nas AMC e AMS, que são de 06 usos e suas variações e combinações de todos os portes (industrial, comercial, residencial de alta densidade, residencial de baixa densidade, institucional e lazer). O mínimo corresponde ao permitido nas ARE que são de 02 usos (residencial de baixa densidade e comercio/serviço vicinal de pequeno porte). As situações intermediárias ficam entre 02 e 04 opções de uso.

Os usos permitidos pela legislação recebem uma classificação na escala de notas:

- Considera-se como **ótima** permissão de usos, que contenha pelo menos 06 opções
- Considera-se como **boa** permissão de usos, que contenha pelo menos 04 opções
- Considera-se como **regular** permissão de usos, que contenha pelo menos 02 opções
- Considera-se como **ruim** uma diversidade de usos, que contenha menos de 02 opções

3.1.2 Densidade prevista pela legislação

A densidade construtiva e populacional é fundamental para se conseguir atributos de vitalidade urbana e urbanidade. Uma massa construída de maior porte tem mais possibilidades de configurar os espaços e uma população mais densa tende a aumentar a circulação e permanência de pessoas nos espaços públicos. Assim, a escala de notas considera o maior índice de aproveitamento determinados pela legislação (4.0 x a área do terreno) como sendo o ideal neste quesito e o menor índice (2.0 x a área do terreno) como sendo insuficiente para atingir os objetivos de um espaço de centralidade vigoroso.

A densidade prevista de cada local recebe uma classificação na escala de notas:

- Considera-se **ótima** densidade construtiva com índice de aproveitamento acima de 4.0
- Considera-se **boa** densidade construtiva com índice de aproveitamento entre 3.0 e 3.9
- Considera-se **regular** densidade construtiva com índice de aproveitamento entre 2.0 e 2.9
- Considera-se como **ruim** densidade construtiva, com índice de aproveitamento abaixo de 2.0

3.2 ELEMENTOS FÍSICOS PRÉ-EXISTENTES

3.2.1 Traçado viário

A escala de notas considera que um traçado viário composto por uma malha irregular e com quadras em dimensões reduzidas é mais propício para uma configuração urbana adequada a possuir atributos de urbanidade, pois permitem a livre circulação por todo o espaço urbano, ao mesmo tempo em que podem ser organizadas hierarquicamente em espaços mais abertos e espaços mais contidos, com maior controle, mas sem restringir o acesso ao interior do sistema.

As notas são reduzidas com a perda gradativa desta configuração, até ser ruim o traçado viário em modelos como “espinha de peixe” ou “árvore” ou similares, que não formem quadras e tendem a configurar espaços de grandes dimensões, dificultando a circulação e restringindo o acesso ao interior, ou seja, são contidos e impermeáveis e, portanto inadequados à urbanidade.

O traçado viário de cada local recebe uma classificação na escala de notas:

- Considera-se **ótima** uma malha irregular, com hierarquia clara entre as vias e configurando quadras de dimensões reduzidas.
- Considera-se **boa** uma malha irregular, com hierarquia clara entre as vias e configurando quadras de dimensões variadas.
- Considera-se **regular** uma malha regular, sem hierarquia clara entre as vias e configurando quadras de dimensões variadas.
- Considera-se como **ruim** a ausência de malha, sem hierarquia clara entre as vias e configurando quadras ou espaços de grandes dimensões.

3.2.2 Parcelamento do solo

O lote mínimo em Florianópolis possui 360,00 m². Aqui utilizou-se o dobro do lote mínimo:

- O lote considerado pequeno possui até 720,00 m² (2 x 360,00)
- O lote considerado médio possui entre 721,00 e 2.160,00 m² (3 x 720,00)
- O lote considerado grande possui acima de 2.161,00 m²

A escala de notas parte do princípio que lotes de médias dimensões são propícios para a construção de edificações únicas e independentes, favorecendo a diversidade e a singularidade, enquanto que lotes de grandes dimensões são propícios para a construção de várias edificações, favorecendo empreendimentos monofuncionais e condomínios fechados de vários blocos repetitivos e uniformes no mesmo lote.

Seguindo as determinações legais, para aproveitamento com viabilidade técnica e financeira, o lote mínimo de 360,00 m² não é propício para a construção de uma edificação adequada para áreas

de centralidade. Lotes com área abaixo do mínimo não podem ser edificados com usos mais densos. Nestes casos o lote mínimo para abrigar uma edificação de médio porte e média densidade construtiva e populacional, onde pudesse ocorrer configuração desejável seria o dobro, ou seja, 720,00 m². Os lotes com configuração ideal são os de médio porte, ou seja, até 2.160,00 m², pois permitem edificações com variadas opções de configuração e mistura de usos, sem, no entanto serem propícios para a constituição de grandes empreendimentos monofuncionais como condomínios fechados de vários blocos e torres que são implantados em terrenos de grande porte, acima de 2.160,00 m².

O parcelamento do solo de cada local recebe uma classificação na escala de notas:

- Considera-se como **ótimo** um parcelamento regular, com pelo menos 2/3 das quadras contendo pelo menos 2/3 dos lotes com médias dimensões.
- Considera-se como **bom** um parcelamento regular, com pelo menos 2/3 das quadras contendo pelo menos 1/2 dos lotes com pequenas ou médias dimensões ou seu inverso.
- Considera-se como **regular** um parcelamento regular, com pelo menos 1/2 das quadras contendo pelo menos 1/2 dos lotes com pequenas ou médias dimensões.
- Considera-se como **ruim** um parcelamento irregular, com mais de 2/3 das quadras contendo 2/3 ou mais dos lotes com grandes médias dimensões ou pequenas dimensões.

3.3 ELEMENTOS SINTÁTICOS PRÉ-EXISTENTES

Análise objetiva dos mapas e tabelas com as notas de integração global e local da malha viária de acordo com a Teoria da Sintaxe Espacial. Para medir a integração foi utilizado mapa axial da Grande Florianópolis, atualizado pelo autor segundo a configuração viária existente em 2016 apenas no município de Florianópolis, de acordo com o Geoprocessamento Corporativo da PMF e configurado com novos parâmetros de entendimento com simplificação das linhas axiais em vias com pista dupla ou separação por canteiros e intersecções em trevos. Além disso, as regiões das AMC analisadas e sua vizinhança imediata foram atualizadas após levantamento no local em 2018. O mapa axial foi inserido e rodado pelo programa Depth Map,.

Foram descritos e analisados os dados de Integração Global, onde deve ser considerado todo o sistema viário da aglomeração urbana permitindo a verificação da influência e interdependência de todos os sistemas entre si, e os dados de Integração Local, considerando um raio de 2.000m definido como uma área de ação facilmente “caminhável” e portanto passível de apropriação cotidiana. Os dados obtidos foram utilizados como parâmetros para a escala de notas, assim as notas devem ser consideradas como específicas para o estudo de caso realizado nesta pesquisa.

3.3.1 Integração Global

Ao rodar a análise sintática da Grande Florianópolis, obtiveram-se as seguintes medidas de integração global:

Máximo: 3.256 Médio: 2.110 Mínimo: 762

Então foi calculada a interpolação destas medidas para obter os intervalos intermediários de classificação, de seguinte maneira:

Máximo: 3.256

Máximo/Médio $3.256+2.110:2 = 2.687$

Médio: 2.110

Médio/Mínimo $2.110+762:2 = 1.436$

Mínimo: 762

Assim, chegou-se a escala de notas válidas para a análise da integração global relativas à Grande Florianópolis e que serão utilizadas nesta pesquisa.

A Integração Global de cada local recebe uma classificação na escala de notas:

- Considera-se **ótima** a integração média global das vias com medida entre **2.687 e 3.256**.
- Considera-se **boa** a integração média global das vias com medida entre **2.110 e 2.686**.
- Considera-se **regular** a integração média global das vias com medida entre **1.436 e 2.109**.
- Considera-se **ruim** uma integração média global das vias com medida entre **762 e 1.435**.

3.3.2 Integração Local

Ao rodar a análise sintática da Grande Florianópolis, obtiveram-se as seguintes medidas de integração local, para um raio de 2.000m:

Máximo: 730 Médio: 149 Mínimo: 4

Então foi calculada a interpolação destas medidas para obter os intervalos intermediários de classificação, de seguinte maneira:

Máximo: 730

Máximo/Médio: $730+149:2 = 440$

Médio: 149

Médio/Mínimo: $149+4:2 = 77$

Mínimo: 4

Assim, chegou-se a escala de notas válidas para a análise da integração local relativas à Grande Florianópolis e que serão utilizadas nesta pesquisa.

A Integração Local de cada local recebe uma classificação na escala de notas:

- Considera-se **ótima** uma integração média local das vias com medida entre **440 e 730**.
- Considera-se **boa** uma integração média local das vias com medida entre **149 e 439**.
- Considera-se **regular** uma integração média local das vias com medida entre **77 e 148**.
- Considera-se **ruim** uma integração média local das vias com medida entre **4 e 76**.

3.4 ELEMENTOS INFLUENCIADORES – ATRADORES E VALORIZADORES

3.4.1 Elementos Atratores

A escala de notas parte do princípio que elementos atratores funcionam também para o incremento da urbanidade, pois quanto maior e mais diversificado for o equipamento ou grupo de equipamentos maior será sua influencia na localidade. Serão considerados de grande porte equipamentos como universidades, complexos hospitalares e sedes de grandes empresas estatais. Serão considerados de médio porte equipamentos como *shoppings centers*, hipermercados, sedes empresariais e órgãos públicos. Serão considerados de pequeno porte, equipamentos como hospitais, escolas e supermercados. Os equipamentos não precisam estar necessariamente dentro da AMC, mas devem possuir ligação de proximidade física em um raio de até 500m com o recorte analisado. A pesquisa não tem objetivo de compreender a motivação da locação dos equipamentos em determinada localização. Apenas registra a presença dos elementos.

Os Elementos Atratores de cada local recebem uma classificação na escala de notas:

- Considera-se **ótimo** a presença de pelo menos 01 elemento atrator de grande porte ou um conjunto de elementos atratores de médio porte
- Considera-se **bom** a presença de um conjunto de elementos atratores de médio porte juntamente com um conjunto de elementos de pequeno porte
- Considera-se **regular** a presença de um elemento de médio porte ou um conjunto de elementos de pequeno porte
- Considera-se **ruim** a ausência de qualquer elemento atrator

3.4.2 Elementos Valorizadores

A escala de notas parte do princípio que a valorização de determinada localidade funciona também para o incremento da vitalidade urbana, pois maior valorização dentro da lógica de mercado significa maior procura pelo local, sugerindo que este local possui algum atributo que o valoriza, esta procura se reflete em maior número de construções e mais densidade, conseqüentemente espera-se maior uso do espaço público, mesmo que restrito a determinado grupo social.

A partir de pesquisa, em imobiliárias reconhecidas, restrita aos lançamentos ou imóveis novos em venda nas áreas analisadas foi elaborada uma tabela de valores. Os valores de venda do m² dentro dos recortes analisados variam entre R\$ 6.000,00 e R\$ 10.000,00 e estes valores serviram como parâmetro para a organização da escala de notas. A pesquisa não tem objetivo de investigar a fundo e compreender os motivos da valorização imobiliária de determinada localização. Apenas registra a situação existente, que é percebida como indutor de ocupação e densificação.

Os Elementos Valorizadores de cada local recebem uma classificação na escala de notas:

- Considera-se **ótimo** valores de m² acima de R\$ 8.000,00
- Considera-se **bom** valores de m² entre R\$ 7.000,00 e R\$ 7.999,00
- Considera-se **regular** valores de m² entre R\$ 6.000,00 e R\$ 6.999,00
- Considera-se **ruim** valores de m² até R\$ 5.999,00

TABELA 01 - VALORES DE VENDA DO m² DE IMÓVEIS

CENTRALIDADE	VALOR DE VENDA m ²
JARDIM ATLÂNTICO	R\$ 5.700,00
COLONINHA	R\$ 5.800,00
CAMPINAS	-
ABRAÃO	R\$ 6.800,00
CAPOEIRAS	R\$ 7.600,00
ESTREITO	R\$ 8.200,00
COQUEIROS	R\$ 8.300,00
AGRONÔMICA	R\$ 9.000,00
TRINDADE	R\$ 9.200,00
CARVOEIRA	R\$ 8.000,00
SACO DOS LIMÕES	R\$ 5.800,00
COSTEIRA	-
CÓRREGO GRANDE	R\$ 9.000,00
ITACORUBI	R\$ 8.700,00
JOÃO PAULO	-
SANTA MÔNICA	R\$ 10.200,00

Fonte: Pesquisa com a média de preços em cada localidade considerando preço de tabela sem descontos. Foram consultadas as seguintes imobiliárias: Gralha Imóveis, Imobiliária Quadra, Adimóveis, Imobiliária Lopes, Dalton Andrade Imóveis, Unil Imóveis.

3.5 ELEMENTOS RESULTANTES

Serão revelados os elementos efetivamente encontrados nos locais.

3.5.1 Densidade Construtiva Resultante

A densidade construtiva é fundamental na configuração dos espaços de acordo com toda a pesquisa apresentada, para se conseguir atributos de vitalidade urbana e urbanidade. Uma massa construída de maior porte tem mais possibilidades de configurar os espaços e abrigar uma população mais densa que tende a aumentar a circulação e permanência nos espaços públicos.

Considera-se de médio e grande porte edifícios residenciais, comerciais, institucionais ou mistos que possuam pelo menos 04 pavimentos e ocupação de pelo menos 50% do terreno.

Residências unifamiliares e casas comerciais isoladas serão sempre de pequeno porte.

A densidade construtiva resultante recebe uma classificação na escala de notas:

- Considera-se **ótima** uma densidade construtiva, onde acima de 70% da área esteja ocupada com edificações de médio e grande porte.
- Considera-se **boa** uma densidade construtiva, onde entre 50% a 69% da área esteja ocupada com edificações de médio e grande porte.
- Considera-se **regular** uma densidade construtiva, onde entre 30% a 49% da área esteja ocupada com edificações de médio e grande porte
- Considera-se **ruim** uma densidade construtiva, onde abaixo de 29% da área esteja ocupada com edificações de médio e grande porte.

3.5.2 Usos Resultantes

A classificação dos usos das edificações encontrados no levantamento difere um pouco dos usos permitidos pela legislação. A classificação contém mais itens, sobretudo para captar e explicitar a leitura sobre a mistura de usos e atividades em uma mesma edificação. Serão classificados da seguinte forma:

Comercial e Serviços: Qualquer tipo de atividade que envolva compra e venda de mercadorias ou serviços, com atendimento ao público não importando o porte, podendo ser comercial varejista ou atacadista. Devem estar localizados no pavimento térreo ou superiores com acesso e ligação direta com os espaços públicos. Deve ser único ou predominante no pavimento que ocupa. Ex. Lojas, Bancos, Oficinas, Restaurantes, etc

Corporativo e Serviços: Qualquer tipo de atividade que envolva prestação de serviços, com atendimento ou não ao público e que se localizem em andares superiores das edificações, sem acesso e ligação direta com os espaços públicos. Ex. Empresas, Escritórios, Profissionais Liberais, etc.

Misto 1: Quando duas ou mais atividades ocupam de maneira diferenciada a mesma edificação. Ex. edifício com grande área de comércio ou serviço no térreo e residencial multifamiliar ou serviços nos pavimentos superiores.

Misto 2: Quando duas ou mais atividades ocupam de maneira proporcional a mesma edificação, sem ocupação maior do térreo e não importando o porte. Ex. Casa com Comércio no térreo e residência no pavimento superior, ou edifício com comércio no térreo e serviços no pavimento superior.

Residencial alta densidade: Qualquer edifício ou parte dele com ocupação residencial em forma de apartamentos com grande número de unidades, não importando a quantidade. Ex. Edifícios e Condomínios Residenciais, ou torres residenciais sobre térreos comerciais.

Residencial baixa densidade:: Qualquer residência unifamiliar, não importando se isolada, geminada **Institucional:** Qualquer instituição pública ou privada com atendimento ao público e acesso e ligação direta com os espaços públicos. Exemplo: Escolas, Igrejas, Órgãos públicos.

Lazer: Qualquer área aberta pública destinada ao lazer ativo ou passivo. Exemplo: Praças, parques e jardins de maior porte.

Os usos resultantes em cada localidade recebem uma classificação na escala de notas:

- Considera-se **ótima** diversidade de usos, que contenha pelo menos 08 opções
- Considera-se **boa** diversidade de usos, que contenha pelo menos 06 opções
- Considera-se **regular** diversidade de usos, que contenha pelo menos 05 opções
- Considera-se **ruim** diversidade de usos, que contenha menos de 05 opções

3.5.3 Configuração Local

Este parâmetro terá análise exclusivamente qualitativa contando com o olhar subjetivo sobre as localidades em análise. A verificação dos parâmetros será sempre de acordo com as definições conceituais presentes neste trabalho e suas referências bibliográficas.

Serão descritos e analisados os aspectos de Cenografia, Ambientação e Permeabilidade do espaço urbano que foi configurado pela aplicação das normas legais no decorrer do tempo, mas com especial atenção ao período de vigência da legislação urbanística objeto desta pesquisa.

A Ambientação Urbana e a Configuração dos espaços de cada local recebe uma classificação na escala de notas:

- Considera-se **ótima** a Ambientação, onde os espaços públicos sejam configurados pelas edificações e os pavimentos térreos permeáveis em pelo menos 2/3 de cada trecho de rua.
- Considera-se **boa** a Ambientação, em que os espaços públicos sejam configurados pelas edificações e os pavimentos térreos permeáveis em pelo menos 1/2 de cada trecho de rua.
- Considera-se **regular** a Ambientação, em que os espaços públicos sejam configurados pelas edificações e os pavimentos térreos permeáveis em pelo menos 1/3 de cada trecho de rua.
- Considera-se **ruim** a Ambientação, em que os espaços públicos não sejam configurados pelas edificações e os pavimentos térreos permeáveis acima de 2/3 de cada trecho de rua.

3.5.4 Apropriação dos Espaços Públicos

Contagem objetiva e análise subjetiva de usuários do espaço público

- Contagem do número de pedestres
- Descrição subjetiva das características e comportamento dos usuários
- Registro fotográfico dos sítios analisados

Todos os fatores objetivos (medição quantitativa do fluxo de passantes) e subjetivos (variação qualitativa dos passantes) deverão ser considerados na análise da co-presença de cada espaço.

Esta questão é chave no diagnóstico do sucesso da vitalidade urbana. O fato de o espaço urbano estar ocupado e utilizado pelos pedestres mesmo que não seja observada uma efetiva interação entre eles já propicia possibilidades e experiências que não podem ser mensuradas no campo da arquitetura e do urbanismo, mas estes dados sugerem se o espaço possui ou não atributos espaciais adequados à urbanidade.

Os resultados obtidos serão comparados entre si para verificar a influência dos elementos e parâmetros determinados pela legislação no mesmo zoneamento em conjunção com outros elementos pré-existentes na configuração espacial resultante em cada local.

O estudo deverá servir como laboratório para a pesquisa e com a aplicação do método e a sobreposição entre o resultado verificado na análise e o resultado determinado pelo Plano Diretor deverá ser possível perceber se a legislação favoreceu a urbanidade nos recortes analisados, detectando como as mesmas regras de zoneamento foram empregadas em diferente locais.

3.5.4.1 *Apropriação dos espaços com medição de pedestres nos Espaços Públicos*

A apropriação dos espaços públicos foi aferida pela contagem de pedestres nos espaços públicos. O levantamento do fluxo de pedestres foi realizado em pontos representativos de cada local em horários com pico de presença (entrada e saída do trabalho e escola, por exemplo) na tentativa de captar a maior movimentação possível de pessoas. O levantamento foi feito da seguinte maneira: Considerando uma linha imaginária em frente ao pesquisador em sentido perpendicular ao fluxo de passagem, os pedestres foram efetivamente contados um a um no período de 30 minutos em cada ponto. Depois o número obtido foi multiplicado por dois atingindo por aproximação o número de pedestres que passaram em cada local durante uma hora.

Os dados apresentam a quantidade de pessoas em cada ponto de medição no período de uma hora. Não serão considerados dados sobre:

1. O fluxo de passantes X população do local,
2. O fluxo de passantes X densidades do local e
3. O fluxo e passantes X escala dos espaços.

Neste caso entra em cena alguma análise subjetiva. Obviamente que um local mais denso e mais populoso e com mais atividades atratoras irá possuir maior movimentação de passantes, mas não foi investigado minuciosamente o quanto se deve à densidade, aos usos ou às condições espaciais mais ou menos propícias.

A percepção de “ruas cheias” que facilitem o contato entre as pessoas é algo relativo também à escala de cada espaço público e não somente à quantidade efetiva de passantes. Um espaço menor e mais contido irá aparentar estar mais cheio e movimentado do que um espaço amplo mesmo que o número de passantes seja o mesmo nos dois espaços. Objetivamente considerou-se os dados do levantamento como parâmetro de atribuição das notas de cada localidade, assim os dados são específicos e exclusivos para este estudo de caso.

Obtiveram se os seguintes dados nos pontos de medição:

Máximo: 1.284 pessoas por hora

Médio: 654 pessoas por hora

Mínimo: 24 pessoas por hora

Então se calculou a interpolação dos índices para obter os intervalos de classificação:

Máximo: 1284

Máximo Médio: $1.284 + 654 : 2 = 969$

Médio: 654

Médio Mínimo: $654+24 : 2 = 339$

A circulação de pessoas em cada local recebe uma classificação na escala de notas:

- Considera-se **ótima** uma circulação entre 969 e 1284 pessoas por hora.
- Considera-se **boa** uma circulação entre 654 pessoas e 968 por hora.
- Considera-se **regular** uma circulação entre 339 pessoas e 653 por hora.
- Considera-se **ruim** uma circulação entre 24 e 338 pessoas por hora

3.5.4.2 Descrição subjetiva dos usuários do espaço público

A co-presença, ou seja, a passagem e permanência de muitos e variados tipos de pessoas nos espaços públicos foi captada subjetivamente nos mesmos horários e locais onde foi realizada a contagem de pedestres.

3.5.4.3 Registro Fotográfico

Para complementar e comprovar a medição, foi realizado levantamento fotográfico dos locais. Agregando registro comprobatório da medição quantitativa e da observação qualitativa.

3.6 GRÁFICO:

Todos os dados serão tabulados em um gráfico com a seguinte configuração

Fig. 37 – Modelo do Gráfico de Barras com a escala de notas dos elementos analisados



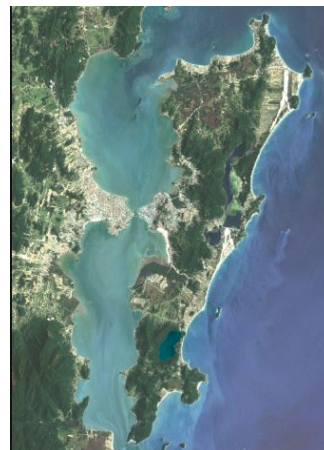
Fonte: Produzido pelo Autor

4 AMCs DE FLORIANÓPOLIS: LOCALIZAÇÃO, CONFIGURAÇÃO E APROPRIAÇÃO

4.1 CONTEXTUALIZAÇÃO

Florianópolis, capital do Estado de Santa Catarina, situa-se na costa sul do Brasil, entre as latitudes 27°22' e 27°50'. Quase 500.000 habitantes distribuem-se em um território de 452 Km² dividido em parte insular (Ilha de Santa Catarina com 401 Km²) parte continental (Distrito do Estreito com 51 Km²) que conurba-se com outros municípios, formando a Região Metropolitana da Grande Florianópolis composta por 21 municípios e 1.200.000 habitantes. (IBGE, 2016)

Fig. 38 – Localização de Florianópolis SC



Fonte: guiageografico.com

As ocupações humanas remontam a mais de 2.000 anos conforme comprovam os inúmeros sítios arqueológicos ainda preservados, mas os primeiros habitantes de origem e etnia desconhecida (Homem de Sambaqui) foram exterminados pelos povos indígenas de origem tupi que emigraram do norte para o sul do Brasil durante o sec. XIV. Estes indígenas chamados de carijós, por sua vez também foram exterminados pelos colonizadores europeus a partir do sec. XVI.

A localização privilegiada, entre o Rio de Janeiro e Buenos Aires e a geografia peculiar configurando um excelente porto natural com ricas opções para o abastecimento e proteção dos navios, tornaram a ilha um palco de disputas entre os ibéricos até o sec. XVIII.

Apesar do povoado iniciado pelo Bandeirante Vicentista Dias Velho em 1678, o território só passou efetivamente ao domínio português com a fundação da Vila de Nossa Senhora do Desterro em 1726 e fortalecido em 1738 com a denominação da Capitania de Santa Catharina sob a égide do Brigadeiro Silva Paes, que além de erigir fortalezas, organizou a ocupação urbana da Vila e dos Povoados da Capitania..

O domínio só foi consolidado a partir de 1748 com a chegada de levas de imigrantes açorianos que se estabeleceram ao longo de quase todo o litoral. (REIS, 2002)

No entanto apesar de pequenos momentos de florescimento, mesmo sendo capital de província e depois do estado, mantinha-se isolada e teve apenas crescimento vegetativo, ficando à margem dos principais ciclos econômicos nacionais durante todo o sec. XIX e até o início do sec. XX. A cidade estava conformada com a função de capital político-administrativa e vivia franca decadência das atividades agrícolas e portuárias. A estagnação chegou ao limite quando se iniciou um período desenvolvimentista que promoveu intensas transformações na estrutura e expansão urbana da cidade. A construção da Ponte Hercílio Luz em 1926, obra monumental para os padrões da época constituiu-se em um marco simbólico inicial deste período.

O processo e o modelo de ocupação colonial das áreas rurais e costeiras foi fortemente impactado e também teve influência no resultado da urbanização crescente e acelerada que a cidade passou a partir dos anos 1950, quando teve o crescimento regulado planos diretores de ideário modernista e desenvolvimentista, promovendo expansão e densificação.

A expansão e densificação de núcleos existentes com a manutenção e amplificação do modelo colonial, sobreparcelamento rural e o conseqüente sobreparcelamento urbano e as novas ocupações nas grandes glebas vazias que eram as terras comunais são parte deste processo, (REIS, 2002). Os projetos desenvolvimentistas tiveram forte atuação de agentes públicos e privados até meados dos anos 1980, quando consolidaram as alterações na estrutura urbana promovendo crescimento populacional. Novas rodovias, empresas e órgãos públicos foram locados em posições

estratégicas e fomentaram a expansão urbana sobre novas áreas, seguindo interesses de crescimento com alto valor agregado em direção Norte/Leste da Ilha e de baixo valor agregado em direção ao Continente e ao Sul da Ilha (SUGAI, 2015).

A configuração atual é em muito resultado destas políticas expansionistas, que tiveram impacto diferente nos diversos bairros e localidades da cidade. Resultado de um processo descontínuo e desconexo. As ocupações urbanas das penínsulas insular e continental são também bastante diferentes das ocupações do interior da ilha.

As características peculiares da geografia da Ilha, assim como todo o litoral catarinense, configurado por montanhas, manguezais, dunas, e uma costa recortada, onde toda a riqueza e a fragilidade dos ambientes naturais resulta em mais da metade do território impróprio para a ocupação urbana, juntamente com a ocupação colonial em minifúndios e parcelamentos em situação de posse precária sem titulação, formando núcleos isolados articulados por caminhos sinuosos, ajudaram a configurar uma cidade polinucleada, que se espalha por toda a Ilha, incorporando diferentes períodos, processos e escalas de urbanização. De modo geral apresenta baixas densidades, grandes vazios urbanos e descontinuidades de toda ordem (REIS, 2002).

Ao contrário, as penínsulas do Triângulo Central na Ilha e do Distrito do Estreito no Continente, juntamente com as ocupações conurbadas, possuem uma geografia mais acessível e regular além de uma ocupação historicamente baseada em glebas de maior porte que foram parceladas majoritariamente de maneira formal com processo regular de titulação fundiária, com isso apresentam uma trama de continuidade urbana bastante convencional, onde ficam bem legíveis os núcleos centrais e as contínuas expansões em direção às periferias. De modo geral, as densidades são mais elevadas e os vazios de menor escala e por isso, menos perceptíveis.

O estudo foi realizado e ficou restrito à área do Distrito Sede de Florianópolis, que é constituído pelo Distrito do Estreito, Centro e alguns bairros insulares definidos em lei. O Distrito Sede concentra a maior densidade populacional e construtiva e com isso reúne condições adequadas para a pesquisa proposta.

Fig. 39 - Vista da Ilha de Santa Catarina, Costa recortada, dunas, morros, mangues e lagoas



Fonte: Google Earth

Fig. 40 - Vista do Distrito Sede, em primeiro plano o Continente, depois o Centro da Cidade, ao fundo Bairros da Ilha.



Fonte: Google Earth

De acordo com a Lei 001/97 o Distrito Sede está definido da seguinte maneira:

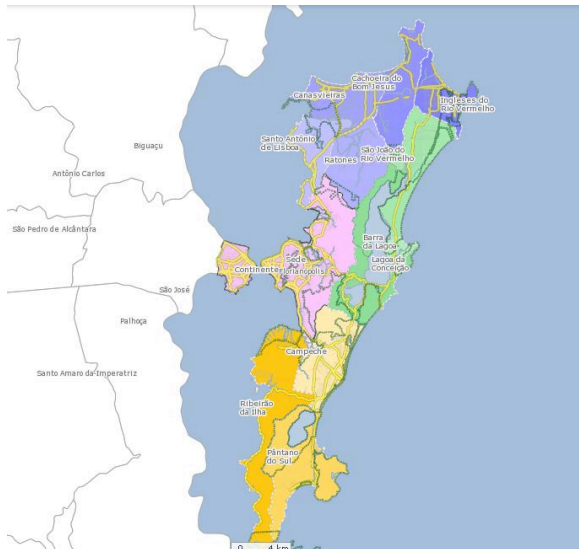
Art. 3º - Para fins de aplicação do regime urbanístico instituído pela presente Lei, o território formado pelo Distrito Sede do Município de Florianópolis, mencionado no Art. 1º, é constituída pelas Zonas Urbanas e Rural, que se repartem nas diversas Áreas de Usos, conforme delimitado nos mapas em escala 1:10.000, constante do Anexo I.

§ 1º - A Zona Urbana de que trata esta Lei é um único complexo urbano constituído por duas áreas distintas:

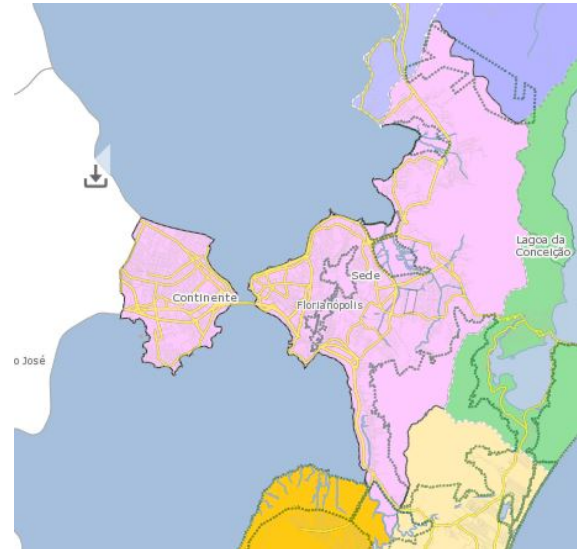
I - A Área Urbana Continental, delimitada ao Norte, ao Sul e ao Leste pelo Oceano Atlântico, e a Oeste pela linha demarcatória do limite entre os Municípios de Florianópolis e São José;

II - A Área Urbana Insular delimita-se por uma linha que parte do Oceano, na Ponta do Siqueira, em Cacupé, seguindo o divisor de águas até encontrar a cota altimétrica dos 100 m (cem metros), a qual segue na direção sul, até alcançar o divisor de águas do Morro da Represa no Rio Tavares, descendo por este até a Rodovia SC 405, seguindo em linha reta até o Rio Tavares, descendo por este até o mar e seguindo pela linha do Oceano até a Ponta do Siqueira.

Fig. 41 - Distritos do Município de Florianópolis Fig. 42 - Distrito Sede Continental e Insular em Rosa



Fonte: IPUF



Fonte: IPUF

4.2 PLANEJAMENTO E PLANOS DIRETORES DE FLORIANÓPOLIS

4.2.1 Breve Histórico

A Villa de Nossa Senhora do Desterro nasceu de um ato planejado. A necessidade de ocupação de território estratégico determinou uma sequência de ações detalhadamente planejadas pela coroa portuguesa. Desde a construção de monumental sistema defensivo constituído pelas fortalezas até a reafirmação da localização do sítio para o assentamento da povoação, que contou com um desenho urbano cuidadosamente elaborado e regulamentado de acordo com as normas coloniais de clara influência renascentista. Mesmo não sendo tão rígido como o modelo dos núcleos da América Hispânica (BAETA, 2018), o modelo português, adotado também em outras povoações catarinenses, possuía uma estrutura bastante legível e deixava evidente uma hierarquia de funções em espaços simbólicos (a grande esplanada configurada pela igreja e pelos edifícios públicos) e espaços gregários (os arruamentos organizados em uma malha xadrez, que partiam da esplanada e onde ficavam o comércio e as moradias) (Fig. 43). O planejamento, no entanto nem sempre era seguido à risca. As normas estavam sujeitas a adaptações seja pela geografia, seja pela influência de proprietários fundiários. (CABRAL, 1950; REIS, 2002). O povoado, depois vila e depois cidade, sempre foi submetido a regras oficiais que funcionavam como reguladores do crescimento, da ocupação do solo e do uso e tipologia das edificações.

Fig. 43 - Plano Espanhol de 1778, mostrando os arruamentos da Villa do Desterro



Fonte: fortalezas.org

Em 1791, foi aprovado um projeto, visando regulamentar a construção de todas as novas casas. No entanto, apesar de aprovada, esta lei não foi observada nem pelas autoridades nem pela população. Em 1831, a administração municipal começa a aplicar medidas através do Registro de Posturas, como a delimitação dos lotes, a regularização das fachadas e o regime de licenciamento para a construção de novas edificações.

Entretanto, os padrões urbanos e arquitetônicos continuavam sendo regulados pela Provisão Régia do século XVIII. A partir de 1849, foram editadas as Posturas Municipais para a reorganização das vilas existentes, com as exigências legais quanto ao número de aberturas, à altura das frontarias e ao alinhamento das edificações. O Código de Posturas de 1889, bem mais abrangente e detalhado, acrescentava novas exigências a serem observadas pelas construções dentro do perímetro urbano, refletindo a responsabilidade da estética pública por parte da administração local. (SOUZA, 2010)

A baixa taxa de crescimento durante os sec. XVIII e XIX entregaram ao sec. XX uma cidade, agora denominada Florianópolis, capital estadual, que na verdade era uma vila parada no tempo e isolada em uma ilha dos mares do sul. Esta condição passou a incomodar as elites locais que iniciaram processos de incentivo ao crescimento e desenvolvimento. Tal estratégia contou inicialmente com ações higienistas, segregadoras e de embelezamento paisagístico com influência francesa na área central, como por exemplo, o ajardinamento do passeio público (depois Praça XV), a abertura da Av. do Saneamento (Depois Av. Hercílio Luz) em 1919. Em seguida, ações mais vigorosas como a construção da Ponte 13 de Maio (Depois Ponte Hercílio Luz) em 1926 que fazia parte da estratégia para romper o isolamento da ilha e direcionar o crescimento para a área continental. No entanto, uma nova lei reguladora das edificações só veio a ser promulgada em 1928. A estratégia desenvolvimentista contou até com ações mais dramáticas e autoritárias como a que em 1944 anexou uma parte do território do município de São José (O distrito do Estreito) à capital com o nítido objetivo de aumentar com um “canetaço” a população da então menor capital do Brasil. (SOARES, 1990).

Fica evidente que seriam utilizados todos os métodos possíveis para alcançar o objetivo do “Crescimento e Desenvolvimento” para consolidar a cidade na condição de capital estadual. Nas décadas seguintes as ações neste campo passam a contar com métodos de planejamento urbano mais elaborados e tecnocráticos, mas sem perder o foco no objetivo. Assim a capital entrou na era dos “Planos Diretores”.

4.2.2 Planos Diretores de Florianópolis

A partir dos anos 1950, Florianópolis teve o crescimento regulado por vários Planos Diretores. Inicialmente eram desenvolvimentistas, promovendo expansão e densificação, mas ao longo do tempo as leis foram ficando restritivas, desaparecendo as virtudes do desenho urbano para atendimento das demandas burocráticas.

A seguir serão apresentados os Planos Diretores que ordenaram o crescimento e moldaram o espaço urbano da cidade ao longo dos últimos 60 anos. Além de uma visão geral dos conceitos de cada plano, será dada especial atenção às áreas de centralidade.

Modelagens em computação gráfica permitem simular a ocupação de quadras hipotéticas de acordo com as normas de cada Plano, permitem perceber a configuração espacial resultante caso a totalidade das edificações fosse construída em lotes padronizados. No recorte formado por quatro quadras contendo doze lotes de 20,00 x 40,00 m cada. O recorte não representa espaços reais, pois existe muita variação dentro da cidade. Mais do que ser fiel à realidade, a intenção foi verificar a configuração do espaço público resultante da ocupação máxima prevista pelas edificações em cada lote. Depois apresentados edifícios reais, como exemplo da aplicação de cada modelo de planejamento. A intenção é compreender os resultados da legislação enquanto elemento configurador do espaço urbano, em especial nas áreas de centralidade.

4.2.2.1 Plano Diretor de 1952 / 1955- 1976 – O Plano Racionalista

O primeiro Plano Diretor de Florianópolis elaborado a partir de 1952 e aprovado em 1955, pela equipe dos arquitetos Paiva, Ribeiro e Graeff, fazia parte da estratégia de incrementar o desenvolvimento e o crescimento da capital e estava em linha com as políticas públicas da época em todo o Brasil. O plano teve como prólogo a Lei 073 de 1951 que estabelecia a obrigatoriedade de verticalização em grande parte da área central da cidade.

O Plano (Lei 246/55) ficou restrito aos territórios urbanizados das duas penínsulas da área central, desconsiderando todo o interior da ilha e sul da área continental, que então era apenas constituído por comunidades pesqueiras e agrárias ainda em relativo isolamento.

Condizente com o momento histórico nacional, o objetivo principal de crescimento e desenvolvimento seria alcançado com a implantação de um distrito industrial e um porto sobre aterro na área continental e um centro cívico e universitário na ilha. Áreas comerciais dariam suporte complementar unindo estes pólos por uma “Avenida Tronco”. Estes elementos principais configurariam uma centralidade linear unindo a ilha e o continente.

O plano apostava ainda em ocupação e densificação com áreas residenciais a partir do desmembramento e loteamento das chácaras de lazer da península central e dos sítios agrários do continente. Toda a nova área urbana teve o arruamento cuidadosamente desenhado. O sistema viário era bastante racional, uma malha deformada que se adaptava à topografia e ao parcelamento existente com ruas e quadras formais inspiradas no ideário da cidade jardim e com fortes eixos de conexão entre marcos importantes localizados em posições estratégicas. (PINTO DE SOUZA, 2010). O Plano ficou conhecido como “Plano Modernista” pela introdução de leis de zoneamento para usos e funções dentro do território. O ideário modernista, no entanto, fica mais evidente pela linguagem estética de algumas das tipologias edilícias sugeridas nas ilustrações do que nos conceitos urbanísticos.

Marcando o início de uma era tecnocrática no planejamento urbano, a equipe que elaborou o Plano não conseguiu captar as novas aspirações e os interesses das classes dominantes, que já naquele momento buscavam direcionar a expansão urbana no sentido norte/leste da ilha e o turismo como principal atividade econômica da cidade. O interesse pela área continental já havia passado. Assim, mesmo antes de ser aprovado o plano já era desconsiderado como instrumento indutor de crescimento e desenvolvimento. (SUGAI, 2015).

O plano ficou vigente até 1976, mas na realidade foi pouco considerado e sofreu emendas e alterações. Na prática apenas algumas definições do sistema viário foram implantadas parcialmente, como a Av. Beira Mar Norte no Centro e o Binário do Estreito. Mas um importante legado foi a indução

ao desenho urbano, configurando traçado viário em malha que se tornou dominante na área continental. A lei de zoneamento, que definia os usos das edificações foi parcialmente seguida, pois em sua maioria estava embasada na “vocação natural” dos locais. O porto e a área industrial e universitária não se concretizaram, mas as áreas comerciais localizadas no Centro Histórico e ao longo do binário de Estreito e as áreas mistas e residenciais no restante do território permanecem até hoje.

Muitas edificações de médio e grande porte foram construídas no período de vigência do plano. Os índices urbanísticos sofreram alterações ao longo dos anos e características reconhecíveis pelo padrão de ocupação, gabarito e também pelos elementos modernistas como pilotis no embasamento e brises nas fachadas ficaram restritas a alguns exemplares do final dos anos 1950 e início dos 1960. A grande maioria das edificações construídas na sequência, até meados dos anos 1970 possuem em comum a simplicidade das tipologias edilícias que com taxas de ocupação e gabaritos elevados e ausência de afastamentos laterais, quando construídos em continuidade levaram à formação dos famosos “paredões”, marcantes até hoje na paisagem do centro da cidade.

O modelo original e mesmo as alterações posteriores na legislação permitiam a configuração de uma cidade com muitos atributos de ambientação urbana e urbanidade. Os zoneamentos em áreas de centralidade comercial eram muito permissivos e as taxas de ocupação e gabaritos elevados possibilitavam altas densidades.

Na modelagem 3D (Fig. 44; Fig. 45). É possível perceber a predominância dos cheios com uma grande massa construída e a boa relação de escala entre a caixa das ruas e a altura das edificações que juntamente com a continuidade e alinhamento das fachadas possibilitaria boa qualificação cenográfica. (Fig. 46; Fig. 47; Fig. 48). Entretanto também fica obvio a falta de atenção com as questões de salubridade, principalmente insolação e ventilação de ambientes internos muitas vezes servidos somente por “poços de ventilação”. Este “pecado” em um momento de auge do ideário modernista contribuiu para o envelhecimento precoce do Plano Diretor 1955.

A pesquisa de edificações construídas neste período, principalmente na área comercial do Estreito (Fig. 49; Fig. 50) ilustra as tipologias edilícias que foram utilizadas na época. A análise destes elementos permite supor que o resultado da aplicação da legislação em larga escala seria provavelmente uma cidade compacta, densa e com a formação de continuidade construtiva, bastante favorável à atributos de urbanidade nas áreas de centralidade.

Simulações de ocupação de uma região AMC de acordo com o Plano Diretor 1955

Fig. 44 - Vista Aérea de Quadras Padrão

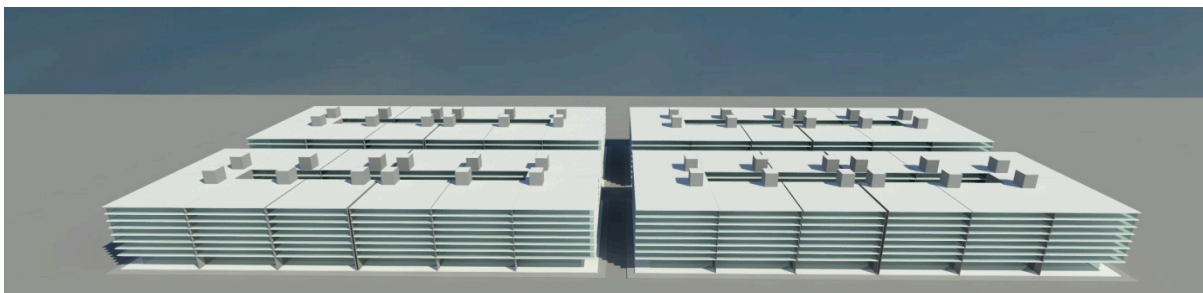


Fig. 45 - Vista Frontal de Quadras Padrão



Fig. 46 - Vista do Solo de Quadras Padrão



Fig. 47 - Vista do Solo de Quadras Padrão



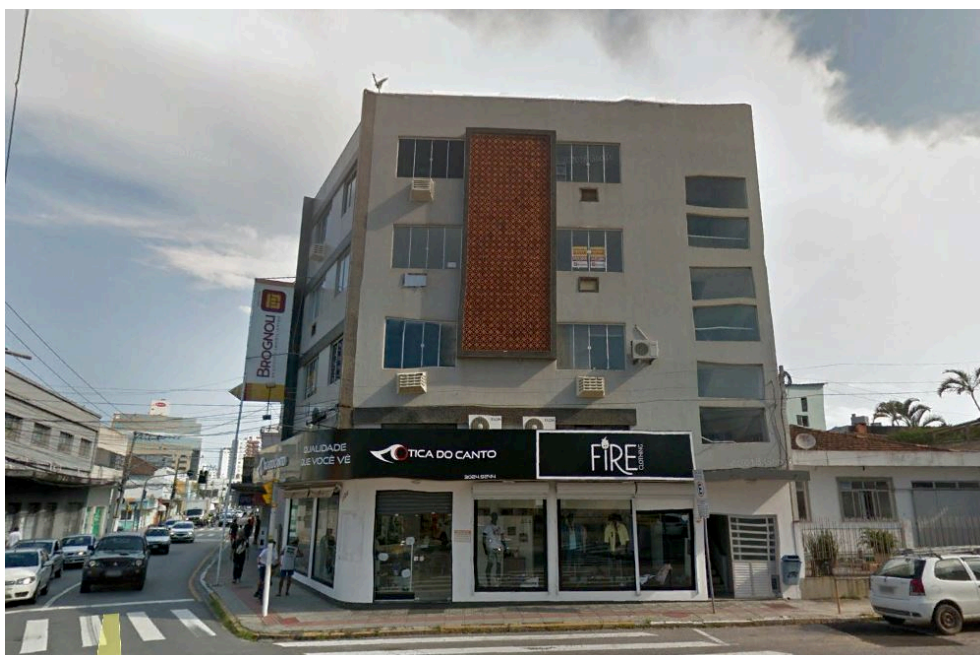
Fig. 48 - Vista do Solo de Quadras Padrão



Fonte: Produzido pelo Autor

Imagens de Ocupação segundo o Plano Diretor 1955

Fig. 49 - Edificação da AMC Estreito com configuração prevista pelo Plano Diretor 1955.



Fonte: Google Earth

Fig. 50 - Edificação da AMC Estreito com configuração prevista pelo Plano Diretor 1955.



Fonte: Google Earth

4.2.2.2 Plano Diretor de 1972 / 1976–1986 O Plano Rodoviarista

A partir da segunda metade da década de 1960 a cidade começou a sentir uma aceleração do crescimento e desenvolvimento urbano a muito desejados pelas elites econômicas. Várias áreas que não haviam sido consideradas pelo plano anterior estavam sendo ocupadas rapidamente sem qualquer instrumento de planejamento. Diante desta situação e interessados em conseguir verbas nacionais para obras, iniciou-se um processo para transformar Florianópolis e os municípios vizinhos em uma Região Metropolitana. Em 1967 a prefeitura da capital determinou a revisão do Plano Diretor através do CEAU, coordenado pelo arquiteto Luis Felipe Gama D'Eça.

O resultado foi o “Plano de Desenvolvimento Integrado da Grande Florianópolis”, elaborado entre 1969 e 1971, de onde surgiu o Plano de Desenvolvimento da Área Metropolitana de Florianópolis (PDAMF) que incluía a capital e vinte municípios vizinhos (MATTOS, 2009). Após a resolução de entraves legais e pressões políticas uma parcela do Plano foi ajustado e aprovado para Florianópolis em 1976. Apesar de mais abrangente ainda não considerava muitas áreas da Ilha, que estavam atendidas pelo PDAMF.

Da mesma forma que o anterior, o Plano de 1976 também incorpora características do urbanismo modernista. Desta vez de maneira mais explícita, adotou premissas da cidade funcional que estavam contidos no IV CIAM.

A cultura automotiva era base da organização espacial. A mancha de urbanização seria estendida a novas áreas com acesso por vias expressas, túneis, viadutos e novas pontes de ligação entre a ilha e o continente. No lançamento conceitual do plano, vivia-se o auge da Ditadura Militar e do Milagre Econômico com fortes intervenções estatais e estes fatores também influenciaram o processo. O ideário modernista é levado ao extremo na negação dos fatores históricos e culturais estabelecendo diretrizes que determinavam a reconstrução da cidade sobre novos conceitos. O plano tinha como base fundamental um grande eixo viário expresso no sentido oeste-leste que partia da BR 101, recém-implantada no continente, chegava à ilha sobre uma nova ponte, tangenciava o centro histórico e se dirigia ao sul até atingir a planície do Campeche. Ao longo deste eixo, em grande parte sobre aterros, estariam locados setores industriais, militares e universitários além de grandes equipamentos públicos no novo Centro Metropolitano, complementado com empreendimentos privados residenciais e comerciais. O final do eixo no Campeche, denominado de “Setor Oceânico Turístico” possuiria ocupação em torres residenciais, mas não fazia parte do Plano Diretor, apenas do PDAMF, que também previa um série de rodovias integradoras no interior da ilha. O Plano era algo monumental e

com ares futuristas em um momento de ufanismo nacional, onde as grandes obras estavam incorporadas no cotidiano.

Novamente a soberba tecnocrática afrontou as aspirações das elites locais, evidenciando conflitos de interesse, pois o Plano direcionava o eixo de crescimento e desenvolvimento para o sul, em sentido contrário ao pretendido pelos proprietários fundiários, incorporadores imobiliários e turísticos que neste momento já haviam consolidado o eixo norte/leste como prioritário, inclusive com a implantação de órgãos e empresas públicas neste quadrante que consolidariam a indução. Assim, mesmo aprovado o plano foi desconsiderado como instrumento regulador e indutor de crescimento.

O plano ficou vigente até 1986, mas as diretrizes de zoneamento e índices urbanísticos modernistas de zoneamento, uso do solo e índices urbanísticos com baixas taxas de ocupação foram paulatinamente alteradas. Ficaram vigentes leis e decretos complementares que ordenaram a cidade no período de maior crescimento populacional e expansão urbana.

Muitas edificações de médio e grande porte foram construídas no período de vigência do plano entre 1976 e 1986. Os índices urbanísticos sofreram muitas alterações e características que poderiam ser facilmente reconhecíveis seja pelo padrão de ocupação, pelo gabarito e também pelos elementos arquitetônicos ficam restritas a somente alguns exemplares dos anos iniciais. A grande maioria das edificações construídas na sequência possui em comum a simplicidade das tipologias edilícias uma continuidade das altas taxas de ocupação e gabaritos elevados, mas já obedecendo a afastamentos laterais, configurando a tipologia de “torre isolada” ou “bloco isolado”.

No entanto muitas das definições de cunho rodoviário seguiram adaptadas e adotadas por projetos e planos posteriores. Foram efetivamente executadas total ou parcialmente todas as rodovias estaduais SCs, a Via Expressa Continental, A Ponte Colombo Salles, O Aterro da Baía Sul e mais recentemente a Via Expressa Sul. Além disso, a Via de Contorno Norte, continuidade da Av. Beira Mar Norte no Centro e a Av. Beira Mar e PC3 do Estreito que eram coadjuvantes passaram a protagonistas para atender aos interesses já mencionados.

O modelo original e também as alterações posteriores na legislação alteraram significativamente a configuração existente na cidade, desconsiderando atributos de ambientação urbana e urbanidade. Os zoneamentos em áreas de centralidade comercial eram bastante restritivos, as taxas de ocupação mais reduzidas, mas os gabaritos bastante elevados possibilitavam altas densidades.

Na modelagem 3D(Fig. 51; Fig. 52), é possível perceber a predominância dos vazios sobre a massa construída mais dispersa e a relação diáfana na escala entre a caixa das ruas e a altura das

edificações que juntamente com a descontinuidade das fachadas não possibilitaria qualificação cenográfica. (Fig. 53; Fig. 54; Fig. 55)

Entretanto também fica obvio a qualificação das questões de salubridade, principalmente insolação e ventilação de ambientes internos, com a configuração de torres e blocos isolados. Este “atributo” modernista permitiu a consolidação deste tipo de configuração como sendo ideal do Plano Diretor 1976. Este modelo foi perpetuado como o ideal no “inconsciente coletivo” da sociedade.

A pesquisa de edificações construídas neste período, principalmente na área comercial do Estreito (Fig. 56; Fig. 57) ilustra as tipologias edilícias que foram utilizadas na época.

A análise destes elementos permite supor que o resultado da aplicação da legislação em larga escala seria provavelmente uma cidade extensiva, com densidade controlada e sem a formação de continuidade construtiva, portanto desfavorável a atributos de urbanidade nas áreas de centralidade.

Simulações de ocupação de uma região AMC de acordo com o Plano Diretor 1976

Fig. 51 - Vista Aérea de Quadras Padrão

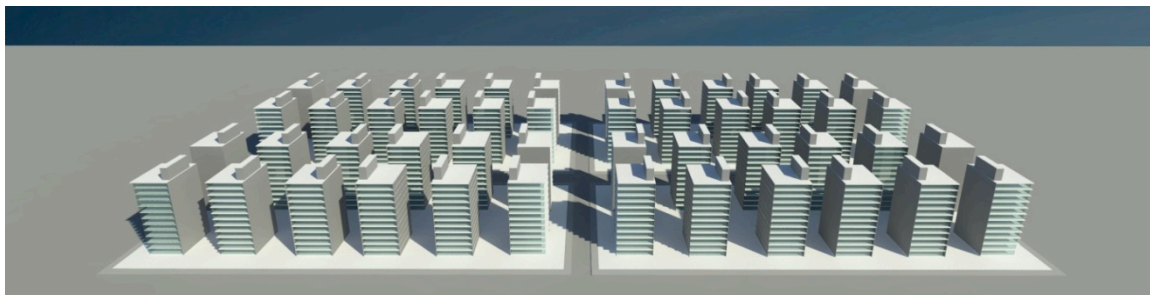


Fig. 52 - Vista Frontal de Quadras Padrão

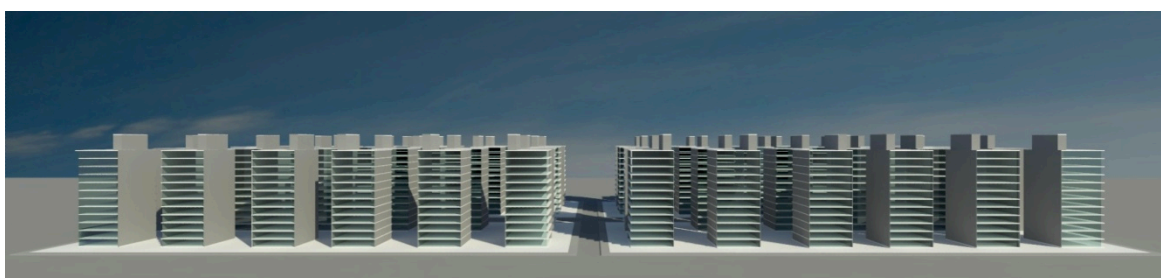
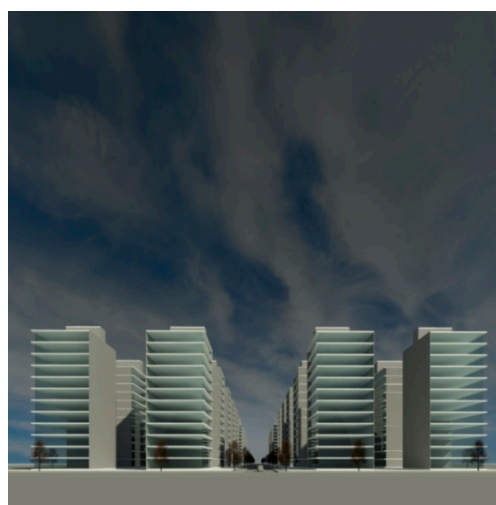


Fig. 53 - Ilustração com vista do solo de Quadras Padrão



Fig. 54 - Vista do solo de Quadras Padrão

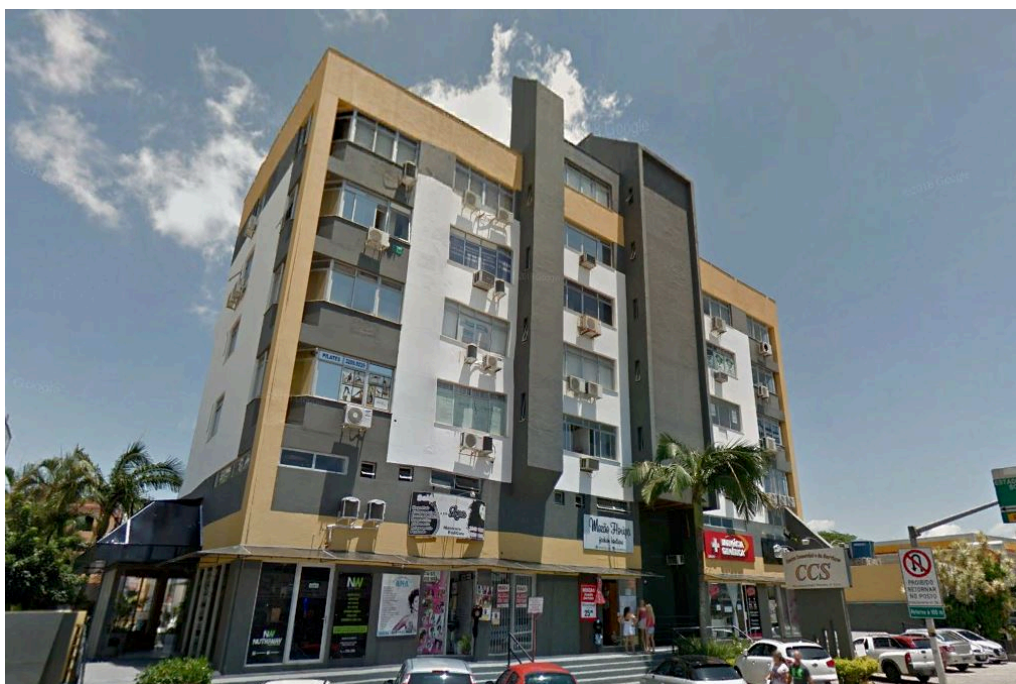
Fig. 55 - Vista do solo de Quadras Padrão



Fonte: Produzido pelo Autor

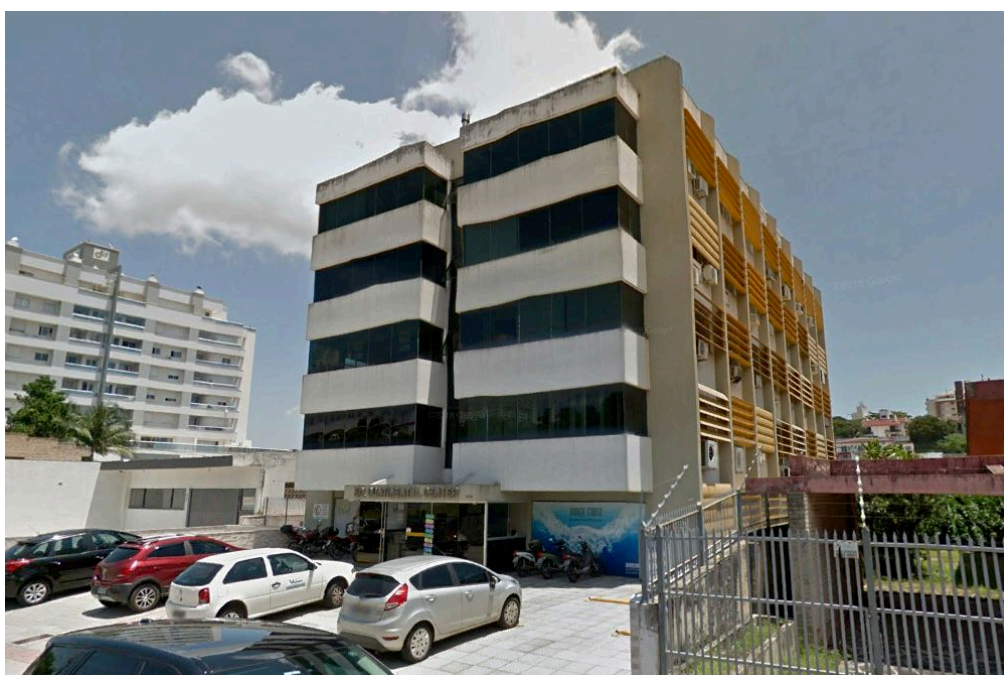
Imagens de Ocupação segundo o Plano Diretor 1976

Fig. 56 - Edificação da AMC Estreito com configuração prevista pelo Plano Diretor 1976.



Fonte: Google Earth

Fig. 57 - Edificação da AMC Estreito com configuração prevista pelo Plano Diretor 1976.



Fonte: Google Earth

4.2.2.3 Plano Diretor de 1982-1986 – O Plano Embrião

Apenas um ano após a aprovação do Plano Gama d'Eça em 1976, foi criado o IPUF (Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis) em 1977. O objetivo era de rever e detalhar a legislação e apresentar novos projetos para a cidade. O Plano de 1976 estava em vigor, mas era paulatinamente alterado para atender aos novos zoneamentos e índices urbanísticos exigidos pela indústria da construção civil em sintonia com poder público. A região da Bacia do Itacorubi no cobijado quadrante norte/leste vivia um boom imobiliário, sendo necessário um novo plano para a área. Assim foi aprovada a Lei 1851/82, conhecida como "Plano da Trindade". O Plano estava em linha com as normas de uso do solo e os índices desejados naquele momento e o sistema viário proposto reforçava e amplificava as diretrizes do PDAMF, mantendo o conceito rodoviarista como base da organização espacial.

Uma rede de vias principais e coletoras ofereceria acessibilidade veicular a todas as áreas que seriam ocupadas seguindo os zoneamentos de uso do solo. Ao contrário dos planos anteriores que legislavam sobre regiões relativamente urbanizadas e com isso já partiam de usos pré-existentes para configurar o modelo de planejamento. Desta vez o zoneamento foi em parte determinado sobre áreas vazias ou pouco ocupadas. A equipe técnica teve que determinar os usos do solo comerciais e residenciais de alta densidade em áreas suburbanas. Assim neste plano surgiram muitas definições de zoneamento que persistem até o Plano de 2014.

O Plano da Trindade serviu como embrião de um novo modelo de planejamento que foi adotado em todos os planos posteriores elaborados pelo IPUF. As nomenclaturas, os índices urbanísticos e grande parte das localizações dos zoneamentos permaneceram.

O Plano da Trindade estabeleceu um conceito de tipologia edilícia que se tornou dominante nos bairros com zoneamento residencial predominante (ARP). O Bloco isolado ou conjunto de blocos de apartamentos composto por "Pilotis" + 03 pavimentos ou Subsolo + 04 pavimentos, acrescidos do Ático no plano de cobertura. Partindo do conceito modernista, este modelo empobrecido foi repetido à exaustão. Os "blocos" formam um conjunto invariavelmente isolado no lote, sem qualquer relação com a rua e com o entorno e desvinculado de qualquer marcação e personalidade arquitetônica e urbanística. As Edificações comerciais situadas nas AMCs entretanto podiam ocupar toda a testada do lote até o limite de 04 pavimentos. Quando possuíam comércio no Térreo, possibilitavam uma melhor configuração dos espaços dentro deste zoneamento.

O plano teve curto período de vigência, pois em 1986 foi substituído pelo Plano Diretor do Distrito Sede, ao qual serviu como embrião. O modelo da legislação determinava a configuração de uma cidade com poucos atributos de ambientação urbana e urbanidade. Os zoneamentos de usos em

áreas de centralidade comercial eram permissivos, mas as baixas densidades permitidas, reduziam os efeitos desejados.

Na modelagem 3D (Fig. 58; Fig. 59), é possível perceber a predominância dos cheios com uma grande massa construída, mas fica evidente a ampliação na relação de escala entre a caixa das ruas e a altura das edificações, com gabaritos baixos e afastamentos maiores juntamente com a redução da continuidade e alinhamento das fachadas. (Fig. 60; Fig. 61; Fig. 62). A pesquisa de edificações construídas neste período, principalmente na área comercial da Trindade (Fig. 63; Fig. 64) ilustra as tipologias edilícias da época. A análise destes elementos permite supor que o resultado da aplicação da legislação em larga escala seria provavelmente uma cidade compacta, relativamente densa e com a formação parcial de continuidade construtiva, possuindo alguns elementos favoráveis a atributos de urbanidade nas áreas de centralidade.

Simulações de ocupação de uma região AMC de acordo com o Plano Diretor 1982

Fig. 58 - Vista Frontal de Quadras Padrão

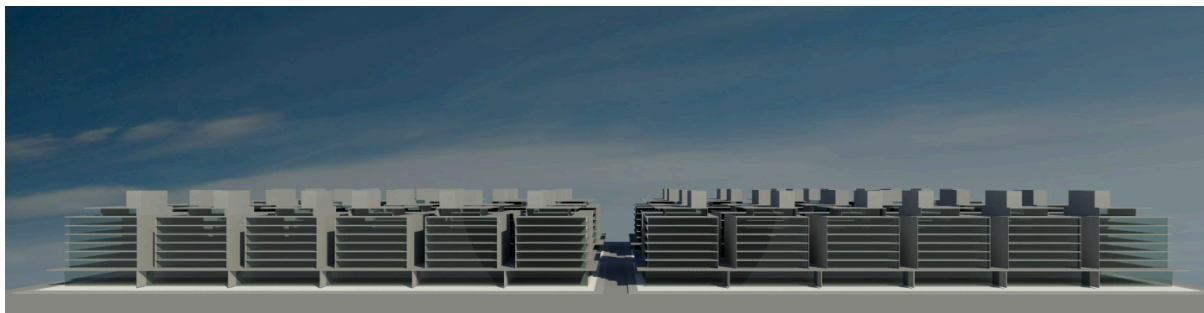


Fig. 59 - Vista Aérea de Quadras Padrão

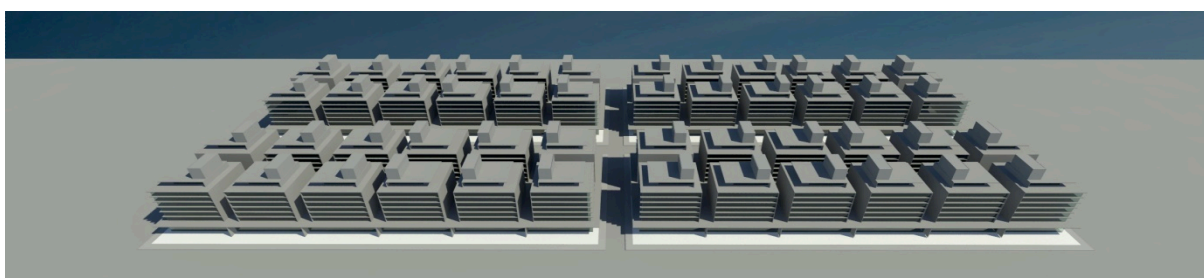


Fig. 60 - Ilustração com vista do solo de Quadras Padrão



Fig. 61 Vista do solo de Quadras Padrão



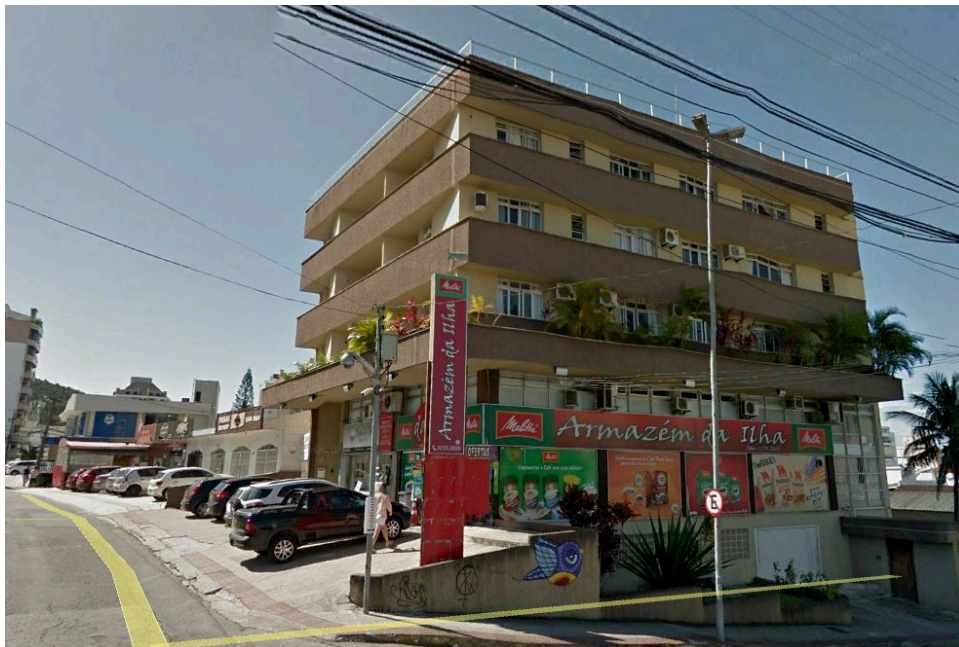
Fig. 62 - Vista do solo de Quadras Padrão



Fonte: Produzido pelo Autor

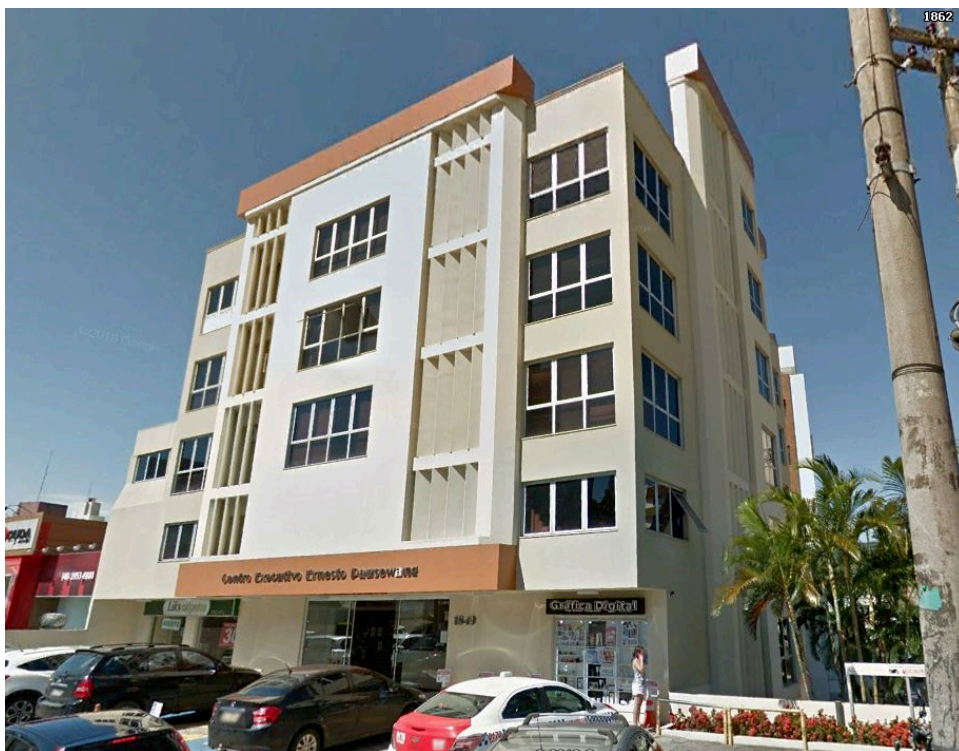
Imagens de Ocupação segundo o Plano Diretor 1982

Fig. 63 - Edificação da AMC Trindade com configuração prevista pelo Plano Diretor 1982



Fonte: Google Earth

Fig. 64 - Edificação da AMC Trindade com configuração prevista pelo Plano Diretor 1982.



Fonte: Google Earth

4.2.2.4 Plano Diretor de 1985-1997 – O Plano dos Balneários

Como todo o interior da Ilha que passava por crescente processo de ocupação e exploração turística ainda não tinha um Plano Diretor, o IPUF concentrou esforços na elaboração a partir de 1984 de uma legislação urbanística que se adequasse às condições especiais objetivando o ordenamento do crescimento das comunidades tradicionais e o surgimento de novas ocupações turísticas. O Plano Diretor Lei 2193/85, foi aprovado em 1985 e ficou conhecido como “Plano dos Balneários”.

O Plano dos Balneários seguiu a mesma metodologia do Plano da Trindade. Sobre os mesmos conceitos rodoviaristas foi determinado o sistema viário de ampla acessibilidade veicular e que servia de base para a organização espacial do território. Os núcleos tradicionais e as áreas da orla que interessavam aos investidores imobiliários receberam zoneamentos de uso do solo compatíveis com atividades turísticas. Os conceitos eram os mesmos do Plano da Trindade, mas com índices urbanísticos e gabaritos mais baixos que poderiam permitir diferenciação tipológica e identidade especial às edificações dos balneários. No entanto na prática reproduziu-se em grande parte o modelo do bloco com “Pilotis”+ 02 Pavimentos e Ático. A escala era diferente, mas a tipologia era a mesma. Assim os “blocos” formam um conjunto isolado no lote, sem qualquer relação com a rua, com o entorno e desvinculado de qualquer marcação e personalidade arquitetônica e urbanística. Neste contexto os edifícios com uso hoteleiro ou mistos das ATR e das AMC que contavam com incentivos apresentam configuração arquitetônica mais amigável, com destaque para o pavimento térreo complementado com uso comercial, proporcionando relação mais permeável e integrada ao espaço público.

Assim como o Plano de 1982, determinava a configuração de uma cidade com poucos atributos de ambientação urbana e urbanidade. Os zoneamentos de usos em áreas de centralidade comercial eram permissivos, mas as taxas de ocupação não possibilitavam altas densidades.

Na modelagem 3D (Fig. 65; Fig. 66), é possível perceber a predominância dos cheios com uma grande massa construída, mas fica evidente a na relação de escala entre a caixa das ruas e a altura das edificações, com gabaritos baixos e afastamentos maiores que juntamente com a redução da continuidade e alinhamento das fachadas. (Fig. 67; Fig. 68; Fig. 69)

O plano manteve preocupação com salubridade, com configuração em torres e blocos isolados. A pesquisa de edificações construídas neste período, principalmente na área comercial de Canasvieiras (Fig. 70) e Jurerê (Fig. 71) ilustra as tipologias edilícias que foram utilizadas na época.

A análise destes elementos permite supor que o resultado da aplicação da legislação em larga escala seria provavelmente uma cidade compacta, com baixa densidade densa e com a formação parcial de continuidade construtiva, possuindo alguns elementos favoráveis a atributos de urbanidade nas áreas de centralidade.

Simulações de ocupação de uma região AMC de acordo com o Plano Diretor 1985

Fig. 65 - Vista Aérea de Quadras Padrão

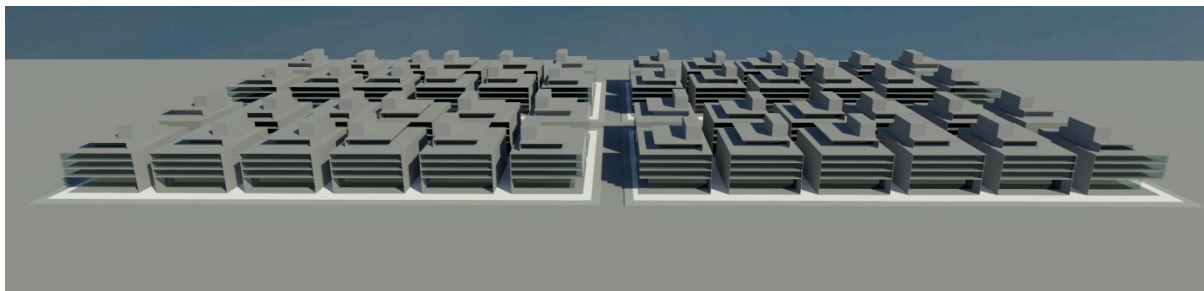


Fig. 66 - Vista Aérea de Quadras Padrão

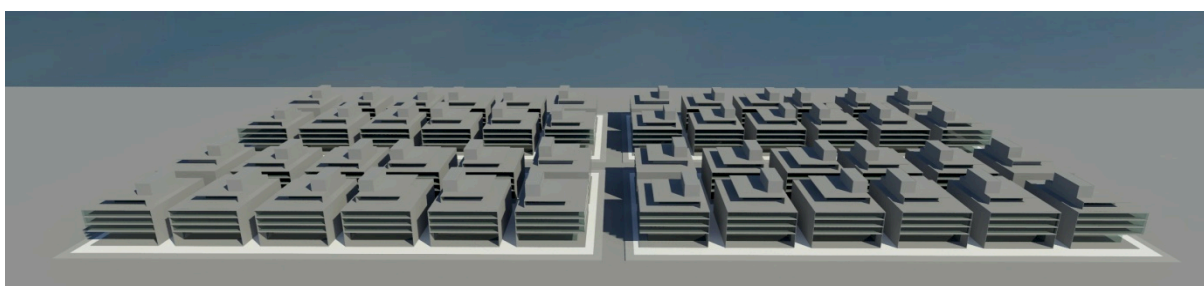


Fig. 67 - Ilustração com vista do solo de Quadras Padrão



Fig. 68 - Vista do solo de Quadras Padrão

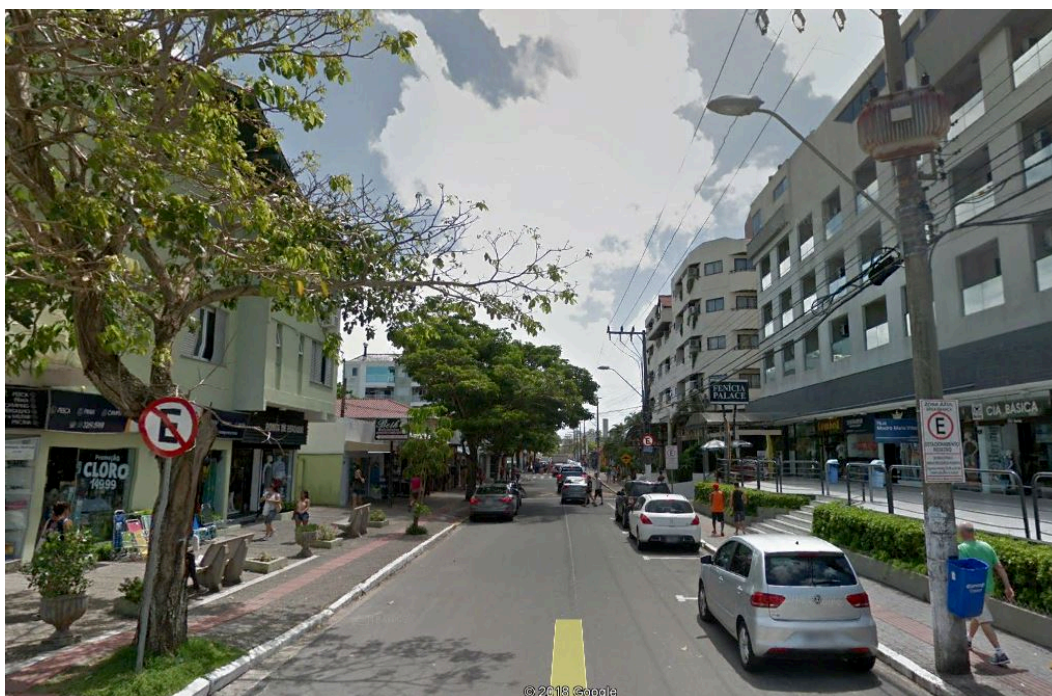
Fig. 69 - Vista do solo de Quadras Padrão



Fonte: Produzido pelo Autor

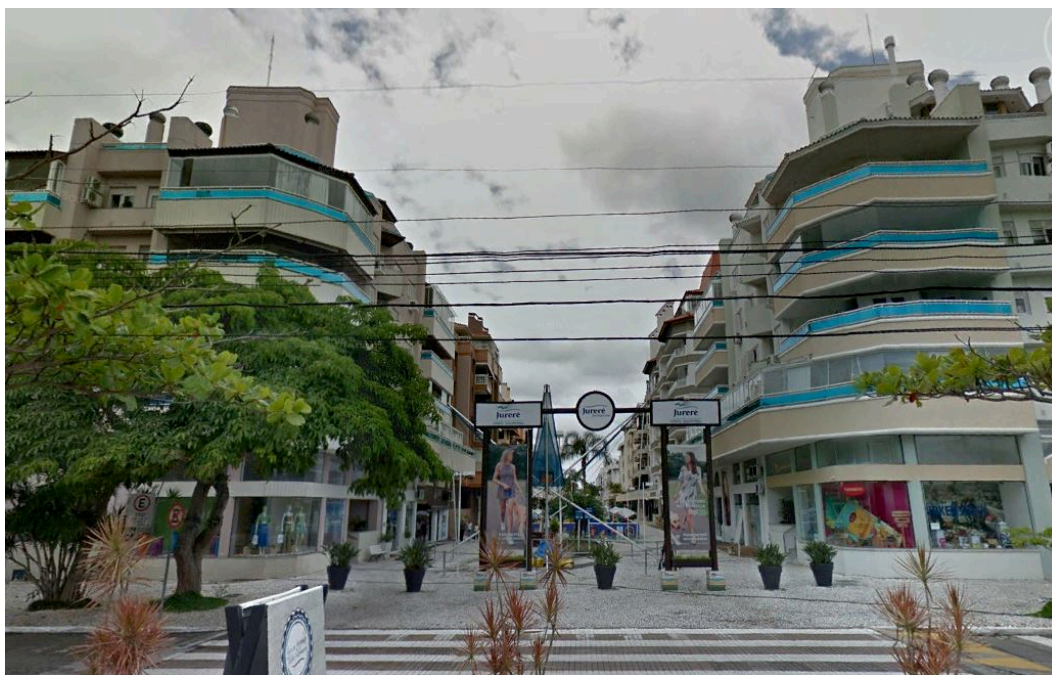
Imagens de Ocupação segundo o Plano Diretor 1985

Fig. 70 - Edificação da AMC Canasvieiras com configuração prevista pelo Plano Diretor 1985



Fonte: Google Earth

Fig. 71 - Ocupação da AMC Jurerê com configuração prevista pelo Plano Diretor 1985



Fonte: Google Earth

4.2.2.5 Objeto de Análise: Plano Diretor 1986/1997 – 2013 (2018)

Seguindo o modelo iniciado com o Plano da Trindade, O IPUF concebeu o Plano Diretor de 1986, que foi aprovado na sequência do Plano dos Balneários de 1985 e legislava somente sobre o distrito sede.

De maneira geral reproduzia os conceitos do “Plano da Trindade” também nos bairros do continente com a padronização dos mesmos zoneamentos e índices urbanísticos que se refletiram na repetição das mesmas tipologias edilícias do Bloco ou Blocos isolados, composto de “Pilotis”, 03 pavimentos tipo ou Subsolo 04 pavimentos tipo e Ático. Na região do Centro o plano sofreu alguma adaptação proporcionando índices e gabaritos mais elevados, que já estavam vigentes nos ajustes do Plano de 1976, mas também com a mesma configuração tipológica empregada nos bairros.

Importante considerar que o Plano Diretor seguia um modelo de zoneamentos estanques, onde cada zona possuía índices de aproveitamento, gabarito e taxa de ocupação atrelados a um tipo de uso do solo permitido.

Em 1997 o Plano foi “reformulado”. A nomenclatura de reformulação facilitou os trâmites de aprovação, mas na prática, pode-se dizer que a partir de 1997 surgiu um novo Plano Diretor. A mudança mais radical foi a unificação de todos os planos. Pela primeira vez todo o território municipal estava sendo regido por um único Plano Diretor (Lei 001 1997).

A matriz rodoviária continuou vigente. A acessibilidade veicular era a alma da configuração espacial. Aterros, Túneis, Elevados, Vias Expressas e avenidas distribuidoras e coletoras formavam uma “malha larga” normalmente nas margens dos territórios ocupados. Mas não existiam preocupações com a escala mais local de ruas, servidões e demais vias. O traçado macro rodoviário continuou sendo a principal característica configuracional do Plano. Os espaços entre vias eram destinados a ocupação construtiva quase como se fossem grandes “quadras” isoladas entre si.

Os zoneamentos seguiram a mesma linha anterior, com alguns ajustes e adaptações que procuraram atender às subversões que afloravam e às aspirações de proprietários fundiários e incorporadores imobiliários. A nomenclatura básica era: **APP, APL, AVL, ARE, ARP, ACI, AMS e AMC**. Por outro lado a introdução de instrumentos de transferência de índices, solo criado e outros incentivos como Pavimentos Garagem e Pavimentos Comerciais com ocupação maior, agregou valor a determinados zoneamentos mais favoráveis ao aumentar a diversidade de usos, os índices urbanísticos e gabaritos.

O Plano de 1997 possibilitou uma mudança radical nas tipologias edilícias. Nos edifícios residenciais a configuração passou a 02 pavimentos garagem com ocupação de 80% (Embasamento),

Pilotis (normalmente com uso de lazer) 07 a 15 pavimentos tipo (Torre) e Ático. Nas edificações comerciais ou mistas, passou a 02 Pavimentos Loja, 02 pavimentos garagem com ocupação de até 100%, Pilotis (garagem), 07 a 15 pavimentos tipo (Torre) e Ático. Claramente estas configurações proporcionaram maiores ganhos aos proprietários fundiários e aos incorporadores imobiliários. Pode-se também questionar perdas nas questões relativas à paisagem e até de salubridade, mas é perceptível que este modelo, ao permitir estas tipologias edilícias, mesmo com falhas, consegue êxito ao proporcionar a criação de espaços públicos mais configurados e ambientados do que os modelos anteriores. Do ponto de vista da análise desta pesquisa, ou seja, da promoção da vitalidade urbana e urbanidade estes modelos denotam ser mais adequados.

A redação original do Plano de 1986 e a atualização de 1997, não explicitam objetivos e conceitos referentes à qualificação dos espaços com fomento à vitalidade urbana. Naquele momento estas questões não estavam postas em discussão. Percebemos, entretanto que entre seus artigos encontra-se referência a conceitos de “Centralidade” que revela a mensagem subliminar onde entende-se “Centro” como um local onde em virtude de seus atributos possa existir vitalidade urbana.

O Plano Diretor delimitava claramente a área do Centro Urbano Metropolitano, o “Polígono Central”, onde está o “Centro Histórico” e a principal região de comércio varejista. O “Triângulo Central” em referência ao formato triangular da península que contém o “Centro Expandido” como principal região de centralidade urbana metropolitana. Estas áreas já foram bastante estudadas, portanto não serão objeto desta pesquisa.

Além do “Centro Metropolitano”, previam-se inicialmente mais 13 áreas zoneadas como AMC (Áreas Mistas Centrais), depois mais 03 áreas foram acrescentadas, resultando em 16 áreas de centralidade. Praticamente todos os bairros contavam com um local de centralidade, alguns com extensão bem generosa, outros extremamente restritos. Os critérios da distribuição das AMC não seguem a mesma lógica em todos os locais, alguns estavam sobrepostos, portanto reforçando centralidades pré-existentes, outros locados em vazios urbanos, mas é evidente que por serem zonas com altos coeficientes de aproveitamento, serviram também como instrumentos de valorização e especulação fundiária. As AMC estavam classificadas em sub-zoneamentos: AMC1, AMC2, AMC3, AMC4, AMC5, AMC6, em uma progressão de índices construtivos e gabaritos sempre mais elevados do que os demais zoneamentos do entorno imediato. O Plano definiu as AMCs como locais de centralidade com incentivo dos usos comerciais, mas era aberto a muitas possibilidades, pois reuniam em um mesmo zoneamento permissividade para mistura de usos e funções com alta densidade construtiva e populacional.

A redação do Plano era bastante enxuta e se detinha principalmente em especificações de ordem técnica. Os seguintes artigos e tabelas fazem referência à definição de usos e limitadores construtivos e também de configuração edilícia dentro das AMC.

Art. 12 - Áreas Mistas (AM) são aquelas que concentram atividades complementares à função residencial, subdividindo-se conforme os usos permitidos nas seguintes áreas:

I - Áreas Mistas Centrais (AMC) onde predominam as atividades comerciais;

II - Áreas Mistas de Serviço (AMS) onde predominam as atividades de serviço pesado;

III - Áreas de Serviço Exclusivo (AS) destinadas às atividades de serviço pesado.

IV - Áreas Mistas Rurais (AMR) que concentram as atividades de comércio e serviço complementares à vida rural.

Art. 41 - Os limites de ocupação do solo são determinados pela aplicação simultânea do índice de aproveitamento, da taxa de ocupação, da altura máxima das edificações, do afastamento obrigatório e do número mínimo de vagas para estacionamento de veículos.

Art. 46 - Os sub-solos, os pavimentos-garagem e os dois primeiros pavimentos comerciais terão taxas de ocupação diferenciadas, nas seguintes condições:

I - Nas edificações situadas nas AMC do polígono central, definido no mapa 03 do anexo I, poderão ocupar até 100% (cem por cento) da área do terreno, vedada à ocupação das áreas destinadas aos alargamentos viários previstos no anexo VI;

II - Nas edificações situadas em zonas cujo índice de Aproveitamento seja superior a 1 (um), poderão ocupar até 80% (oitenta por cento) da área do terreno, vedada à ocupação do afastamento frontal e das áreas destinadas aos alargamentos viários previstos no anexo VI;

Art. 99 - Nas áreas Mistas as edificações cujos dois primeiros pavimentos sejam destinados exclusivamente aos usos comerciais e de serviços ou a pavimentos - garagem, poderão ocupar totalmente a testada do terreno, obedecidas as disposições do artigo 46 e demais limites de ocupação desta Lei.

Deve ser registrado que o Plano de 1997 também passou ao longo dos anos por vários ajustes de redação, supressão e acréscimo de artigos e mudanças de zoneamentos em diversas áreas. Mas a estruturação original permaneceu. A análise será sobre a configuração final do Plano em dezembro de 2013, último mês de vigência da lei. A longa vigência do plano 1986/1997 e revogado em 2014, mas com reflexos futuros, permite a análise das consequências da aplicação desta lei em um

período de mais de 30 anos, tempo suficiente para ocorrerem grandes transformações em uma cidade com taxa de crescimento acima de 3% ao ano.

O modelo desta legislação proporcionava a configuração de uma cidade com atributos de ambientação urbana e urbanidade. Os zoneamentos de usos em áreas de centralidade comercial eram permissivos, as taxas de ocupação e gabaritos elevados possibilitavam altas densidades.

Na modelagem 3D (Fig. 73; Fig. 74), é possível perceber a predominância dos cheios com uma grande massa construída e a relação de escala entre a caixa das ruas e a altura das edificações, com gabaritos baixos e eliminação de afastamentos laterais nos primeiros pavimentos, deixando afastamentos maiores apenas nas torres formavam um conjunto mais coeso, apesar do desalinhamento das fachadas. (Fig. 75; Fig. 76; Fig. 77).

Este plano manteve a preocupação com as questões de salubridade, principalmente insolação (incluindo a lei da sombra, com recuos em ângulo a partir do eixo da rua) e ventilação de ambientes internos com a configuração em torres e blocos sobre embasamento. Entretanto, permite uma configuração diferenciada ao eliminar os afastamentos no embasamento nas áreas de centralidade. Mas manteve os afastamentos frontais, o que neste caso resultou em ganhos na qualificação cenográfica e ambientação urbana, enriquecendo a relação entre as edificações e os espaços públicos já que os afastamentos foram predominantemente ocupados com áreas de passeio/jardim ou decks de uso comercial aberto.

A pesquisa de edificações construídas neste período, principalmente na área comercial da Trindade (Fig. 78) Itacorubi (Fig. 79), Estreito (Fig. 80) e Coqueiros (Fig. 81) ilustra tipologias edilícias que foram utilizadas.

A análise destes elementos sugere que o resultado da aplicação da legislação em larga escala seria provavelmente uma cidade compacta, densa e com a formação de continuidade construtiva, possuindo elementos favoráveis a atributos de urbanidade nas áreas de centralidade.

Simulações de ocupação de uma região AMC de acordo com o Plano Diretor 1997

Fig. 73 - Vista Frontal de Quadras Padrão



Fig. 74 - Vista Aérea de Quadras Padrão

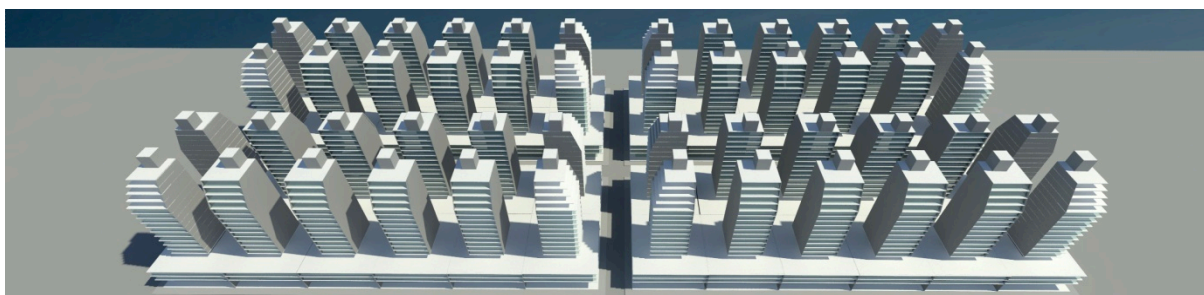


Fig. 75 - Ilustração com vista do solo de Quadras Padrão



Fig. 76 - Vista do solo de Quadras Padrão

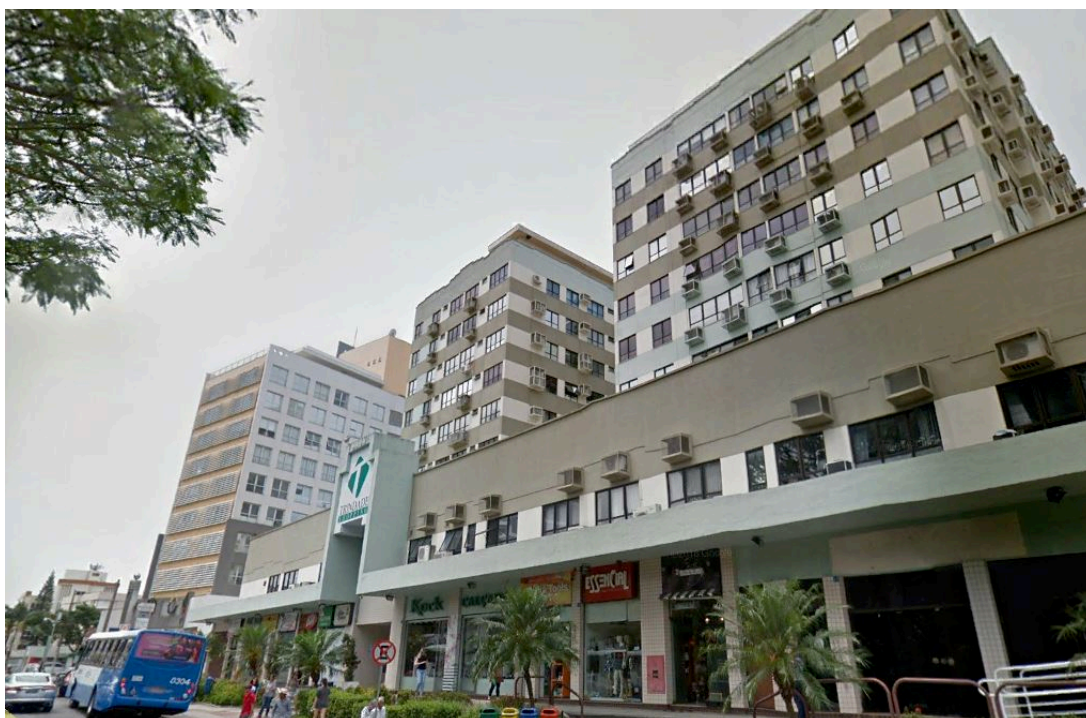
Fig. 77 - Vista frontal de Quadras Padrão



Fonte: Produzido pelo Autor

Imagens de Ocupação segundo o Plano Diretor 1997

Fig. 78 – Edificação da AMC Trindade com configuração prevista pelo Plano Diretor 1997.



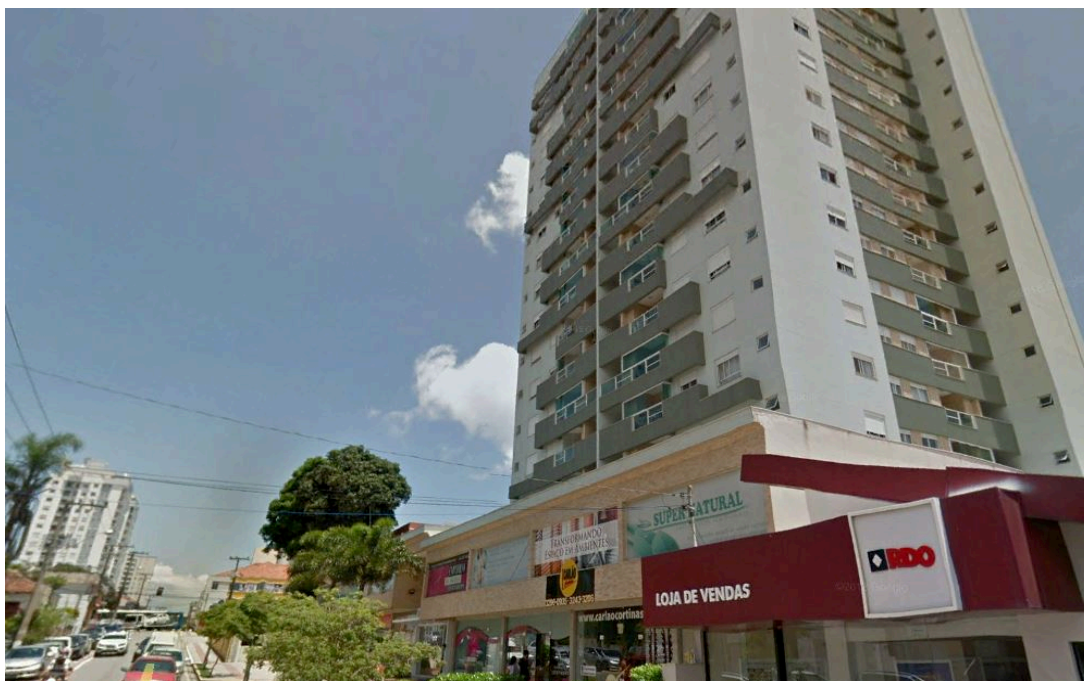
Fonte: Google Earth

Fig. 79 - Edificação da AMC Itacorubi com a configuração prevista pelo Plano Diretor 1997



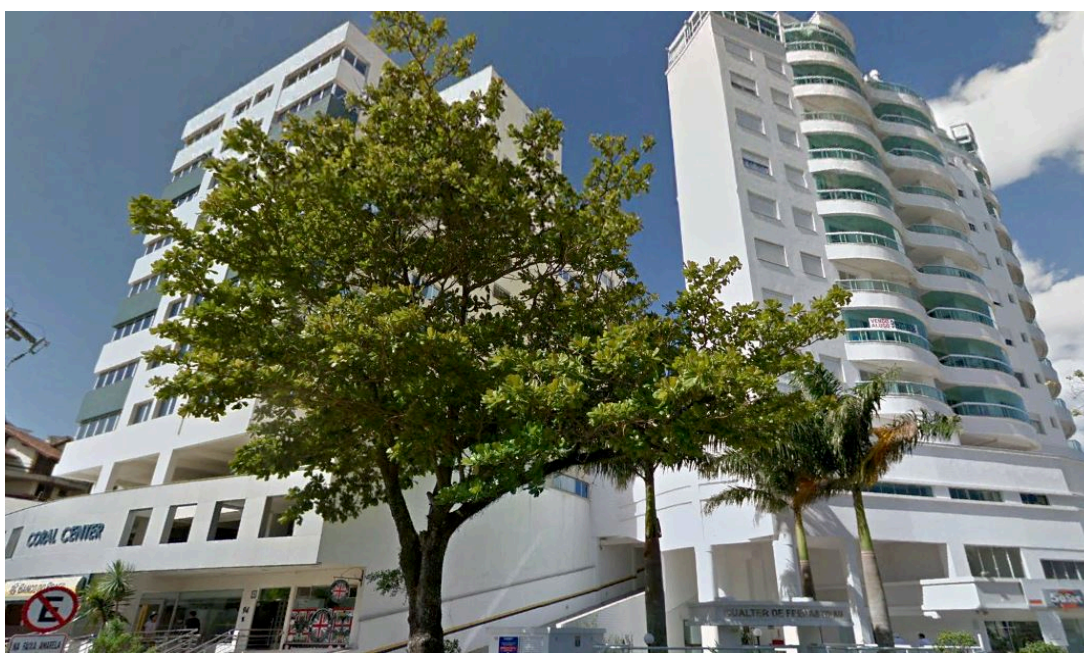
Fonte: Google Earth

Fig. 80 - Edificação da AMC Estreito com configuração prevista pelo Plano Diretor 1997



Fonte: Google Earth

Fig. 81 - Edificação da AMC Coqueiros com configuração prevista pelo Plano Diretor 1997.



Fonte: Google Earth

4.3 A CIDADE REAL

A configuração do espaço urbano é resultado de uma série de fatores e a ocupação dos espaços privados (os lotes) pelas edificações é regulado dentro da cidade formal pela legislação urbanística, que evolui e sofre alterações no decorrer do tempo. Com isso as edificações construídas em diferentes períodos apresentam morfologia heterogênea.

O dimensionamento dos lotes, a valorização, a localização, as demandas, os modismos e também os períodos de crescimento ou estagnação econômica influenciam o espaço construído ao longo do tempo.

A legislação urbanística que se altera em cada momento histórico, seus diferentes conceitos, permissão, tolerância ou incentivo de usos, índices de aproveitamento, taxas de ocupação e gabaritos máximos combinados com todos os demais fatores produzem uma dinâmica que contribui para uma configuração urbana com variedade e singularidade, onde é possível a diversidade de usos, classes e funções, mesmo que em todos os casos tenham sido utilizados os coeficientes máximos de aproveitamento.

Para esta pesquisa foi realizado um experimento, onde utilizando os recursos de computação gráfica, simulou-se a ocupação de um recorte urbano fictício como se ele tivesse sido ocupado ao longo do tempo seguindo as determinações de todos os Planos Diretores que já estiveram vigentes em Florianópolis entre 1955 e 2013. (tal situação só poderia acontecer na realidade na Centralidade do Bairro Estreito, que foi o único que esteve sujeito a todas as legislações). O recorte simulado possui quadras e lotes padronizados para otimizar o tempo e reduzir a influência das outras variáveis que influenciam os processos de ocupação. A distribuição das edificações foi feita de maneira aleatória, sempre considerando os coeficientes máximos permitidos em cada legislação para o zoneamento de áreas de centralidade AMC ou similar.

Mesmo tratando-se apenas de uma especulação o resultado apresentado na simulação surge incrivelmente parecido ao que encontramos na cidade real. As volumetrias das edificações são facilmente reconhecíveis. As diferentes tipologias edilícias, taxas de ocupação e gabaritos das construções que foram edificadas ao longo do período temporal de 60 anos demonstram diferentes formas de relacionamento entre os espaços públicos e privados, mas que ao se sucederem e se sobreporem conseguem produzir significativa continuidade espacial e ao mesmo tempo uma diferenciação e riqueza singular na paisagem urbana.

Simulações de uma região AMC de acordo com os Planos Diretores de 1955 a 2013

Fig. 82 - Vista Aérea de Quadras Padrão

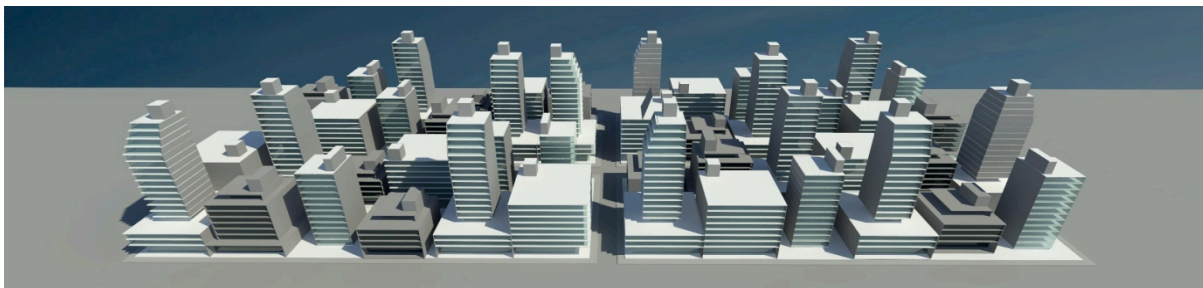


Fig. 83 - Vista Frontal de Quadras Padrão

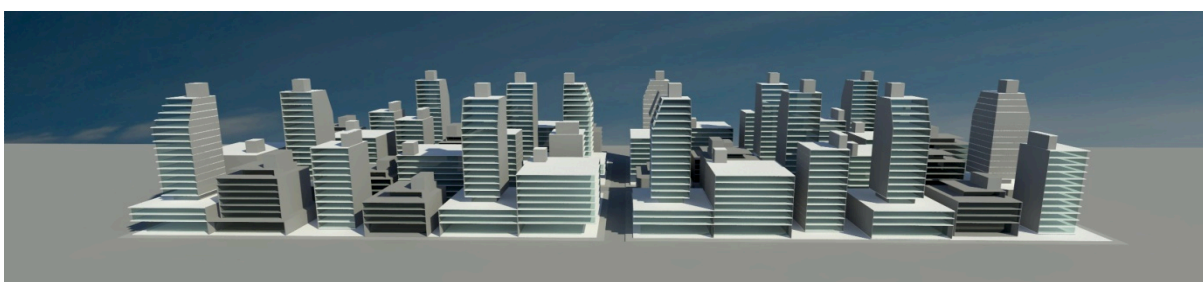


Fig. 84 - Ilustração com vista do solo de Quadras Padrão



Fig. 85 - Vista de rua de Quadras Padrão

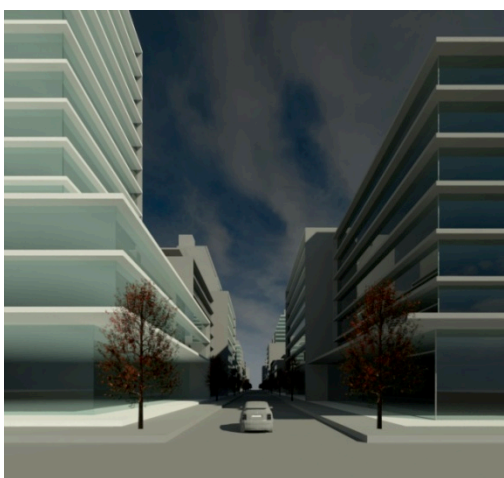
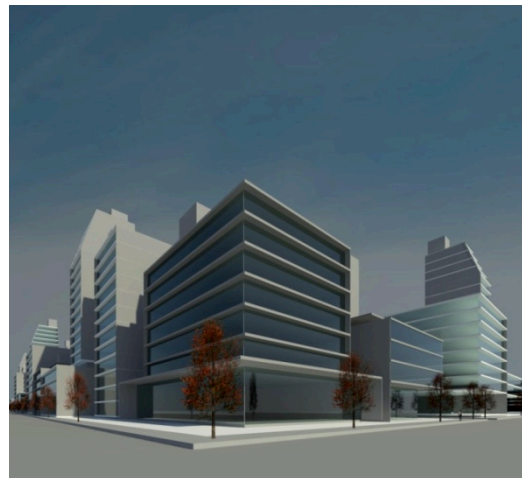


Fig. 86 - Vista de esquina de Quadras Padrão



Fonte: Produzido pelo Autor

4.4 ESTUDO DE CASO

AMCS DO DISTRITO SEDE DE FLORIANÓPOLIS SC – CONFIGURAÇÃO E APROPRIAÇÃO

A pesquisa verifica o potencial da lei de zoneamento já aplicada na configuração urbana e se a configuração resultante possui atributos promotores de urbanidade. A leitura foi realizada considerando os resultados do Plano Diretor vigente de 1986/1997 a 2013 em Florianópolis SC. A pesquisa ficou restrita a localidades com zoneamento AMC (Área Mista Central) na área do Distrito Sede da Capital, pois é a principal região administrativa da cidade, composta por todos os 11 bairros do Continente, Centro e 13 bairros da Ilha. É o mais denso e populoso, concentrando cerca de 80% da população da cidade, portanto adequado para os objetivos da pesquisa. O centro da cidade, constituído pela península do “triângulo central” não será objeto deste trabalho. Foram selecionados para análise 16 recortes dentro do Distrito Sede de Florianópolis. Estes recortes compreendem todas as 16 AMC situadas fora do Triângulo Central no Plano de 1986/1997. 07 AMC na Sede Continental e 09 AMC na Sede Insular.

A delimitação cartográfica dos locais não é fechada somente na AMC em diversos aspectos, pois não seria possível analisar alguns elementos importantes como o contexto, a história, a malha, os elementos atratores, a valorização e também o parcelamento de um recorte sem a percepção do todo ou pelo menos do conjunto imediato e suas interações. Por outro lado as análises de uso do solo, ambientação urbana e apropriação dos espaços estiveram focadas exclusivamente nos recortes, por razões metodológicas e logísticas.

O recorte temporal também possui algumas especificidades. O Plano Diretor de 1986 esteve em vigor até 2013, mas foi ajustado em 1997, legalmente considerado um ajuste, na prática ocorreram mudanças significativas que possibilitaram resultados diversos na configuração espacial. Estes resultados começaram a ser percebidos em construções a partir dos anos 2000 e devem se estender aos anos 2020, pois inúmeras obras com projetos aprovados antes de 2014 fazem parte de “estoque de projeto” ainda em andamento. O limite de 2018 foi determinado pelos mapeamentos e levantamentos aerofotogramétricos existentes (2016) e pelo levantamento de campo (2018 e 2019).

Recortes analisados:

Distrito Sede Continental:

1. Centralidade do Jardim Atlântico
2. Centralidade da Coloninha
3. Centralidade de Campinas
4. Centralidade do Abraão
5. Centralidade de Coqueiros
6. Centralidade de Capoeiras
7. Centralidade do Estreito

Distrito Sede Insular

1. Centralidade da Agronômica
2. Centralidade da Trindade
3. Centralidade do Santa Mônica
4. Centralidade da Carvoeira
5. Centralidade do Saco dos Limões
6. Centralidade da Costeira
7. Centralidade do Córrego Grande
8. Centralidade do Itacorubi
9. Centralidade do João Paulo

Para compreender o papel da legislação urbanística e a influência de outros elementos na configuração urbana resultante, a pesquisa seguiu alguns parâmetros de análise da morfologia urbana e compreende tanto análises localizadas quanto análises da inserção da área no contexto da cidade como um todo. Cada recorte foi introduzido com uma breve descrição e apresentação de dados geográficos e estatísticos, contextualização e histórico. Foram analisados e depois tabulados graficamente os seguintes temas da configuração atual de cada local:

1. Elementos definidos por Legislação - (Densidade Construtiva e Usos das Edificações)
2. Elementos pré-existentes Físicos – (Traçado viário e Parcelamento do solo)
3. Elementos pré-existentes Sintáticos – (Análise sintática do traçado viário)
4. Elementos Influenciadores – (Atratores e Valorizadores)
5. Elementos Resultantes Legais - (Densidade Construtiva e Usos das Edificações)
6. Elementos Resultantes Configuração Local – (Ambientação Urbana e Configuração dos Espaços)
7. Elementos Resultantes na Apropriação dos Espaços – (Contagem de pedestres nos Espaços)

Aferindo o resultado da aplicação da legislação urbanística em locais distintos, mas que estiveram sujeitos às mesmas regras de planejamento urbano foi possível verificar os resultados da aplicação das normas e índices da legislação na configuração espacial e se ela tem proporcionado atributos de urbanidade.

Uma análise preliminar do Distrito Sede permite verificar grandes diferenças na configuração entre os bairros da Ilha (desconsiderando o Centro) e os bairros do Continente. Os bairros da região continental apresentam claramente um traçado viário com predomínio de uma malha deformada, mas contínua, (Fig. 87) um parcelamento do solo com maior equilíbrio de escalas, (Fig. 88) continuidade da urbanização e densidade construtiva alta e homogênea. (Fig. 89). Sintaticamente, o traçado viário apresenta altos índices de integração em qualquer nível. De acordo com a análise sintática a maioria das vias mais integradas está localizada na área continental. (Fig. 91; Fig. 92; Fig. 93, Fig. 94). Os bairros da Ilha por sua vez, apresentam um traçado viário com predomínio do sistema original (rua geral + espinha de peixe) complementado por novas vias estruturantes, a maioria rodovias estaduais (SCs). (Fig. 87). O parcelamento é mais desequilibrado, com variação de escala entre lotes de dimensões reduzidas e grandes glebas, o que se reflete em maiores vazios urbanos, sem contar a descontinuidade urbana provocada por acidentes geográficos e áreas de preservação. (Fig. 88). A densidade construtiva, no entanto é bastante similar à área continental, ainda que mais heterogênea. (Fig. 89). Sintaticamente, o traçado viário apresenta notas de integração consideravelmente mais baixas que a área continental, resultado do modelo de arruamento original e com isso o “teto” ou o conjunto de vias mais integradas está em um patamar que seria considerado mediano no continente. (Fig. 91; Fig. 92; Fig. 93, Fig. 94).

A distribuição territorial das AMC pelo Plano Diretor por sua vez sugere que ocorreu uma distribuição equilibrada, ou seja, aparentemente partindo do princípio de proporcionar um centro a cada um dos principais bairros, a posição deste centro foi locada a uma distância geograficamente equidistante das demais. Este é o único critério que parece bastante claro, pelo menos em nível macro. Os demais critérios de localização das AMC não estão explícitos e serão analisados com mais profundidade individualmente. (Fig. 90).

Fig. 87 - Traçado Viário do Distrito Sede



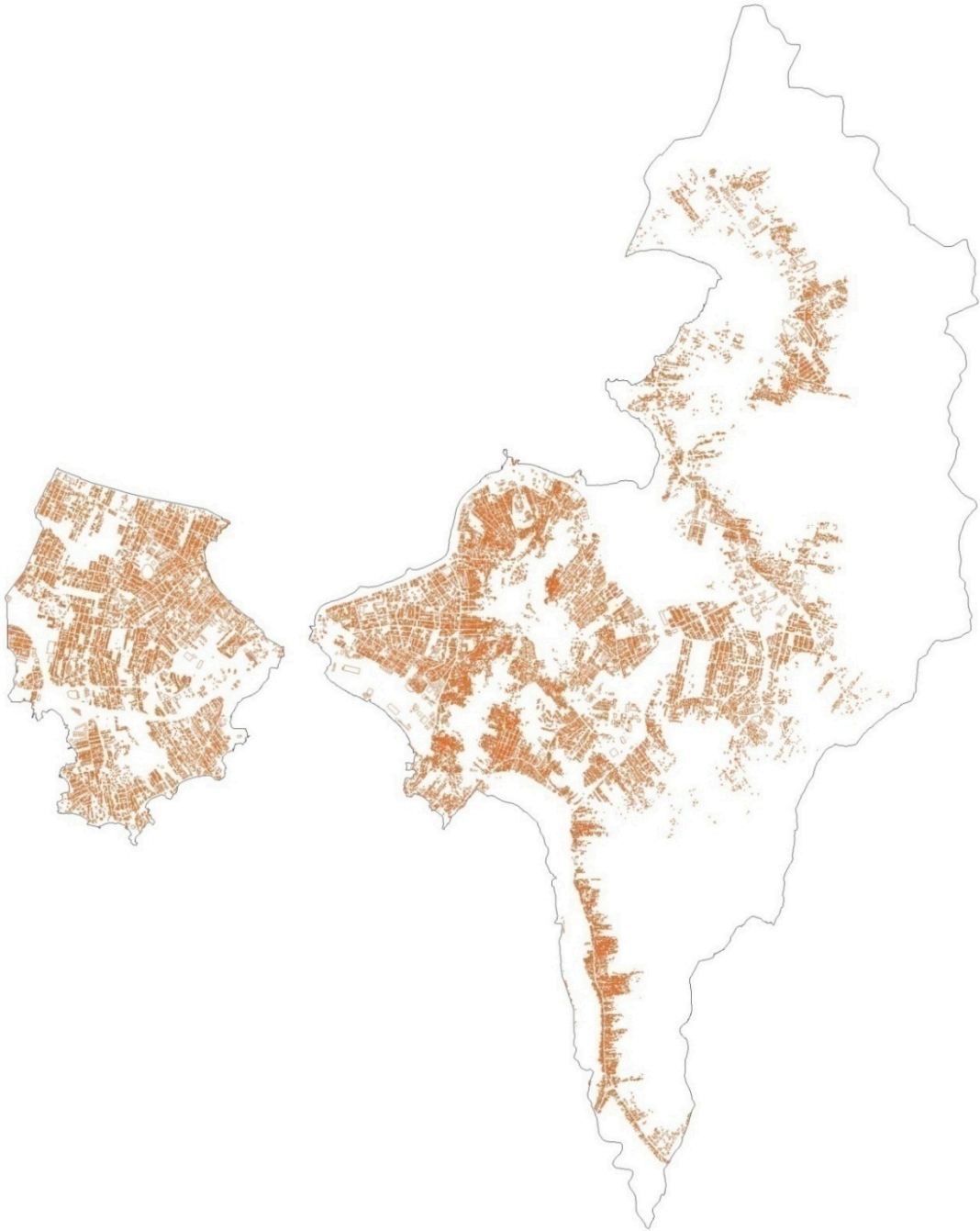
Fonte: IPUF

Fig. 88 – Parcelamento do solo do Distrito Sede



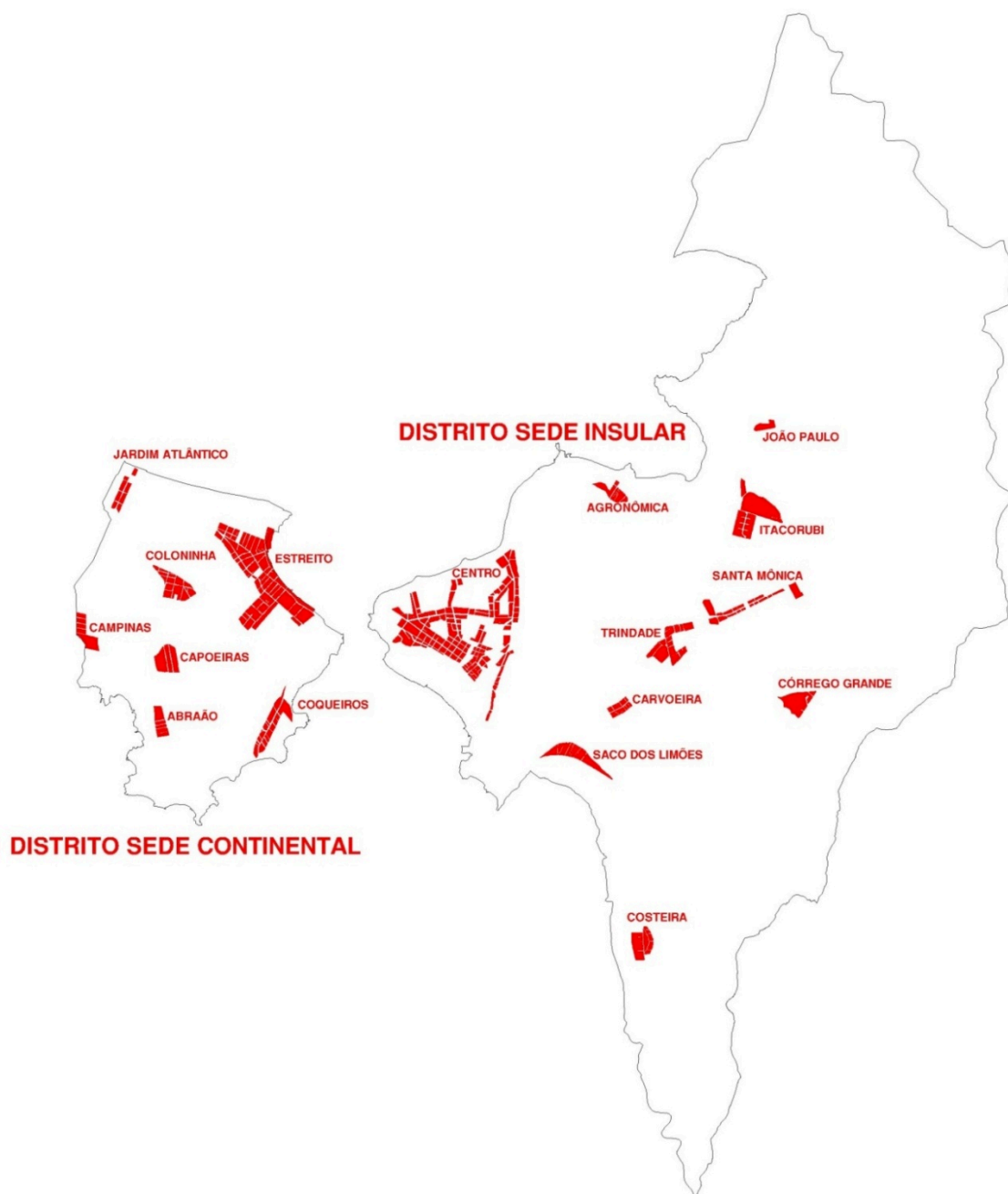
Fonte: IPUF

Fig. 89 – Edificações do Distrito Sede



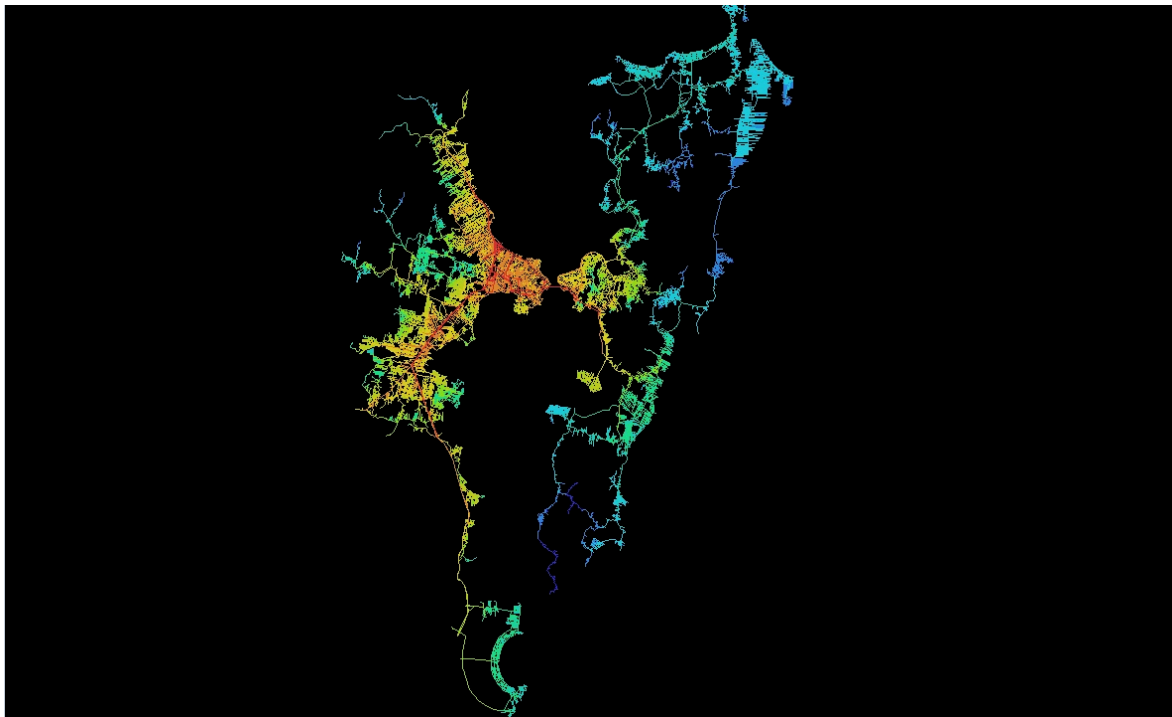
Fonte: IPUF

Fig. 90 – Localização de AMCs no Distrito Sede



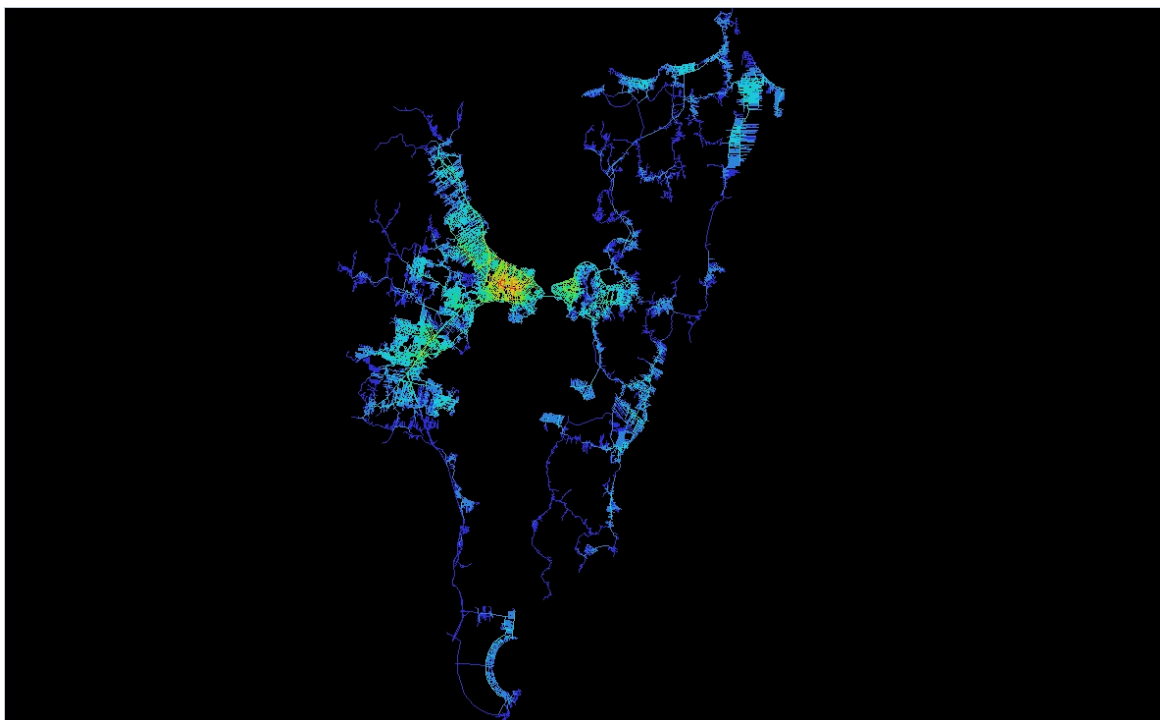
Fonte: Produzido pelo Autor sobre mapa do IPUF

Fig. 91 - Mapa Sintático de Integração Global – Aglomerado Urbano da Grande Florianópolis



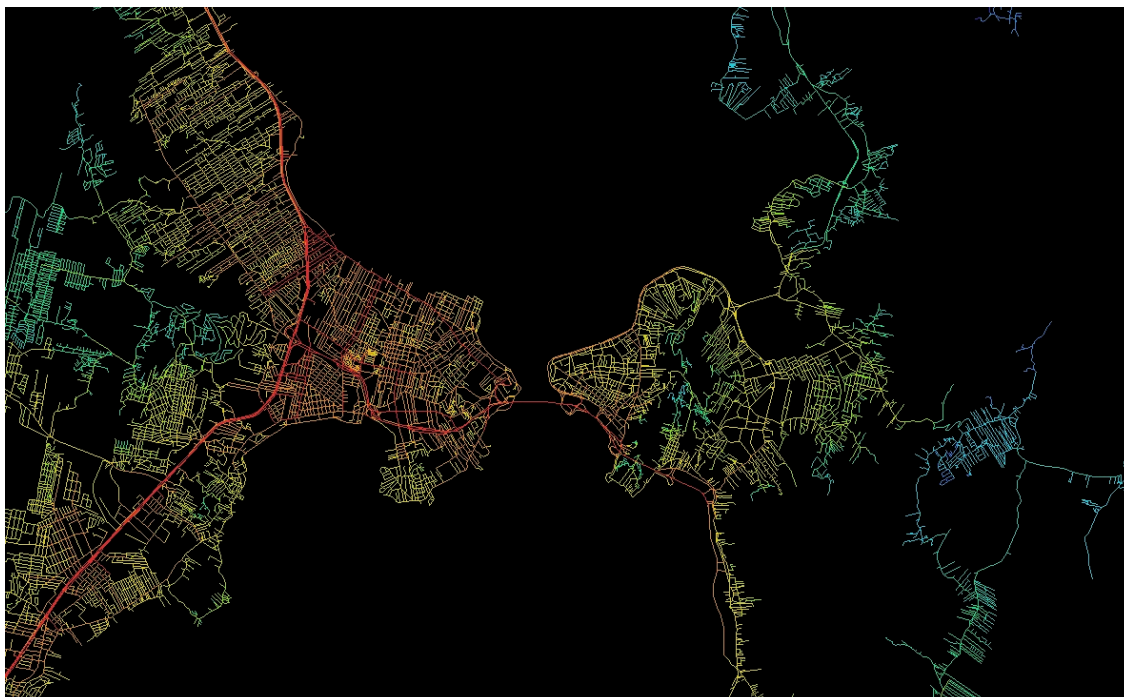
Fonte: Produzido pelo Autor

Fig. 92 - Mapa Sintático de Integração Local r 2000 – Aglomerado Urbano da Grande Florianópolis



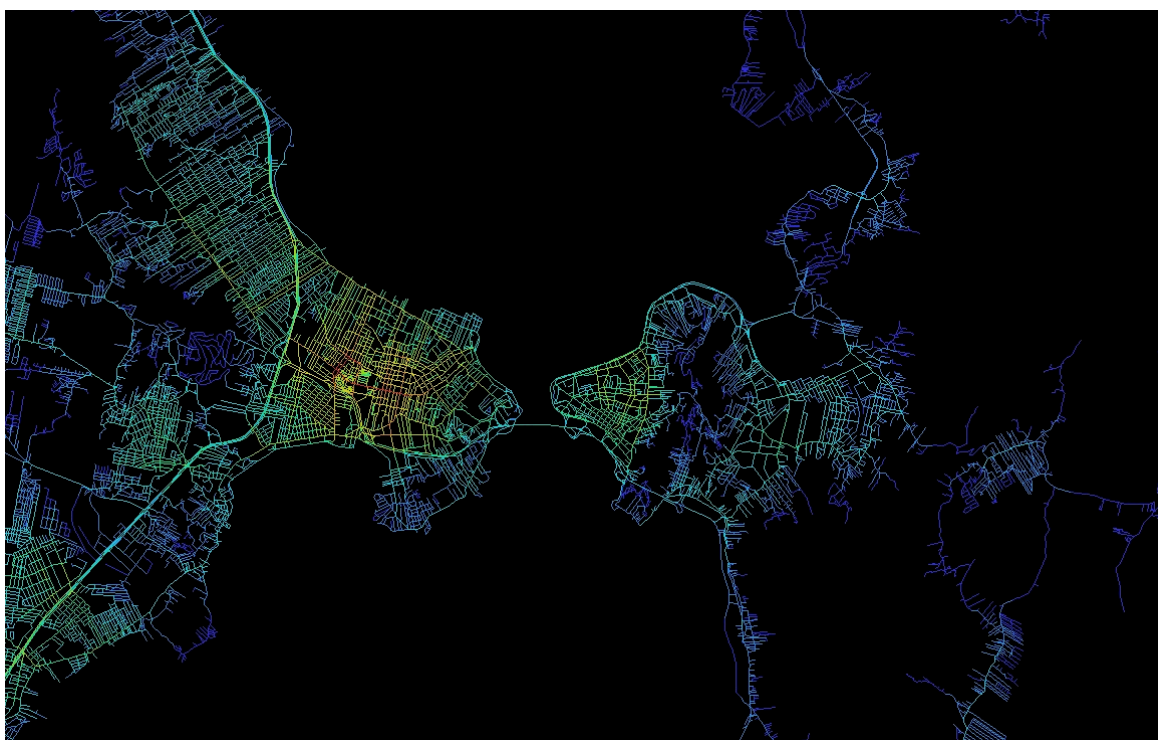
Fonte: Produzido pelo Autor

Fig. 93 - Mapa Sintático de Integração Global – Distrito Sede de Florianópolis e São José



Fonte: Produzido pelo Autor

Fig. 94 - Mapa Sintático de Integração Local r 2000 – Distrito Sede de Florianópolis e São José



Fonte: Produzido pelo Autor

4.4.1 Jardim Atlântico

4.4.1.1 Contextualização e Histórico

Localiza-se na porção continental do município de Florianópolis, no limite e em conurbação com o bairro de Barreiros no município de São José. As ocupações resultaram de parcelamentos de glebas com formatos regulares que se distribuíam junto às estradas de acesso ao norte e ao sul do estado. A partir de meados dos anos 1950 as glebas foram paulatinamente loteadas, seguindo o vetor de crescimento urbano pela área continental. O Loteamento Jardim Atlântico, primeiro e principal do bairro, foi na sua época (1955) o maior empreendimento deste tipo realizado em Florianópolis. Concebido no modelo de “Bairro Jardim”, consolidou-se como bairro residencial de baixa densidade, abrigando as classes médias emergentes do distrito do Estreito entre os anos 1970 e 1990, entretanto chegou aos anos 2000 estagnado. Somente a partir dos anos 2010 começou a ser lentamente descoberto por investidores imobiliários. Para efeito de análise foi definido como “Centro de Bairro” um recorte considerando apenas a região do loteamento de mesmo nome com zoneamento AMC, pois o “Bairro Jardim Atlântico” atualmente é bastante extenso e agrega inúmeros outros loteamentos com características diversas desta que será apresentada.

Fig. 95 - Vista geral do “Centro de Bairro” Jardim Atlântico. Em vermelho o recorte AMC analisado



Fonte: Produzido pelo Autor sobre foto do Google Earth

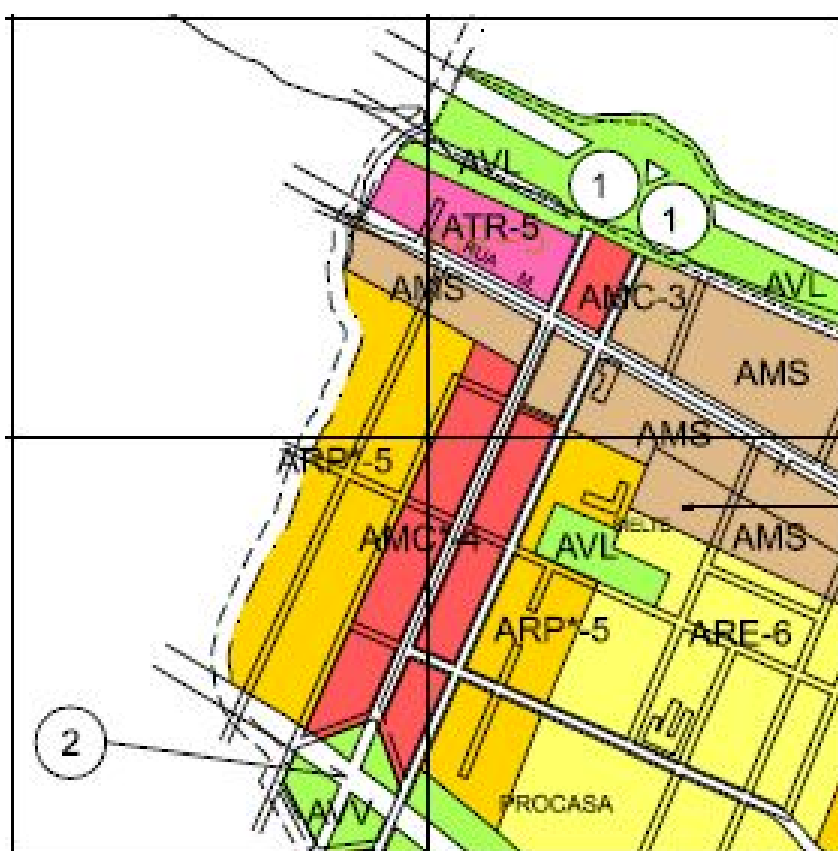
4.4.1.2 Legislação Urbanística - A Centralidade do Jardim Atlântico

De formato alongado, a AMC do bairro foi definida somente pelo Plano de 1986/1997 e consistia em pouco mais de 6 quadras ao longo do eixo da Av. Atlântica. Na AMC*4 eram permitidos edificações comerciais, residenciais ou mistas de até 16 pavimentos (9+3+1+3+1), potencial construtivo líquido de 6 vezes a área do terreno e taxa de ocupação de 80% nos quatro primeiros pavimentos.

Esta região de incentivo à centralidade era envolvida por áreas com zoneamentos de usos e potenciais construtivos mais restritivos como AMS, ARP e ARE, sendo que estas representavam a maior parte do território do bairro.

O sistema viário arterial previsto reforçava a malha existente e era constituído no sentido leste-oeste pela PC1 (Av. Beira Mar Continental - não executada), PC2 - Av. Max Schramm (existente) e PC3 (parcialmente executada). Estas vias seriam conectadas perpendicularmente pelo binário CC3 - Av. Atlântica e Rua Elesbão Pinto da Luz (existentes).

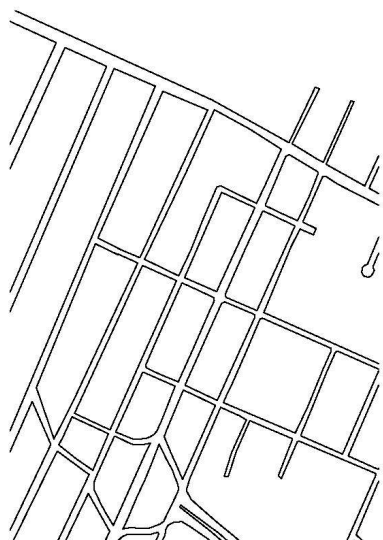
Fig. 96 - Mapa de Zoneamento Plano Diretor 1986/1997 – Em vermelho AMC*4 e AMC 3



Fonte IPUF

4.4.1.3 Configuração Morfológica

Fig. 97- Traçado Viário 2018 - BOM



Fonte: Geoprocessamento PMF

Fig. 98 - Parcelamento 2018 - ÓTIMO



Fonte: Geoprocessamento PMF

Fig. 99 - Usos e Ocupação do Solo - REGULAR



Legenda:

- Comercial
- Corporativo
- Misto 1
- Misto 2
- Residencial alta densidade
- Residencial baixa densidade
- Institucional
- Lazer Público

Fonte: Produzido pelo Autor em 2018 sobre Ortofoto 2016
Geoprocessamento PMF

4.4.1.4 Análise Sintática:

Fig. 100 - Situação Atual - Integração Global - ÓTIMO



Fonte: Produzido pelo Autor

Fig. 101 - Situação Atual - Integração Local - r2000m - ÓTIMO



Fonte: Produzido pelo Autor

Tabela 02 - Medidas de integração dos trechos das vias analisadas

	Rn - Global	R2000 - Local
Av. Max Schramm	3.083	571
Rua Elesbão Pinto da Luz	3.044	527
Av. Atlântica	3.016	570
Rua Evaldo Schaeffer	2.864	434

Fonte: Produzido pelo Autor

4.4.1.5 Considerações

Concebido de maneira formal como um Bairro Jardim, o traçado viário do Jardim Atlântico possui configuração em uma malha com quadras alongadas (Fig. 97) e parcelamento em lotes pequenos (Fig. 98). Merecem destaque no traçado os eixos principais (Norte-Sul), que articulam o conjunto. As longas avenidas têm uma forte conexão inter-bairros e com isso concentram fluxo de passagem e são complementadas por transversais mais curtas que configuram uma estrutura secundária de ruas, refletindo clara hierarquia espacial. O conjunto formado pelas avenidas, de caráter mais global e ruas de caráter mais local, constitui uma estrutura bastante legível para quem circula. Essa diferenciação não chega a gerar espaços públicos de controle local, todo o sistema é bastante aberto. O Plano Diretor 1997 previa, mas não foram promovidas grandes alterações viárias. O modelo original permaneceu, exceto pela implantação parcial de trecho da via PC3, fora do recorte analisado (Fig. 96).

Segundo os dados da análise sintática, o traçado viário possui alto nível de integração global e local. O fato das vias destacadas serem modais inter-bairros fica explícito neste caso. O sistema é alimentado e conecta-se de maneira forte com outros sistemas que estão a longas ou médias distâncias e ao mesmo tempo possui muitas conexões com vias locais. O traçado amplia os efeitos das medidas de integração local de todo o sistema, ficando claro que as ruas organizadas no formato de malha tendem a ser mais conectadas (Fig. 100; Fig. 101).

Os espaços abertos com dimensões muito amplas e regulares têm características configuracionais que refletem as da malha urbana. A forma do traçado amplia a sensação de infinito e as edificações não configuram os espaços, pois as tipologias edilícias são de pequena escala, muradas, isoladas no lote e com pouca permeabilidade entre o interior e o exterior. As edificações com uso comercial varejista, portanto abertas ao espaço público são isoladas entre si, não havendo

formação de conjuntos. As áreas de lazer são amplas e pouco qualificadas, as ruas com passeios precários, sem arborização e movimento de veículos, não são ambientadas e com isso contribuem para pouca circulação e permanência dos usuários no espaço público.

A ocupação é tipicamente suburbana e o uso predominante permanece residencial de baixa densidade entre vazios especulativos, o pouco comércio é vicinal e segmentado. O “Centro de Bairro” não se configurou, explicitando a inexistência de um núcleo funcional na AMC prevista, pois a escolha dos empreendedores imobiliários foi em construir (poucos) edifícios residenciais, reproduzindo o padrão das residências unifamiliares existentes. Positivamente não existem condomínios fechados de várias torres (Fig. 99). O bairro não possui elemento atrator relevante e sofre com a desvalorização, pela localização junto ao limite municipal e pela proximidade com áreas de baixa renda e favelas.

Apesar do traçado viário com alta integração global e local e do parcelamento em lotes pequenos e médios, a ausência de elemento atrator e a baixa valorização imobiliária foram mais relevantes e com isso tornaram o bairro pouco atraente. Devido a estes influenciadores, as possibilidades oferecidas pela legislação foram pouco aproveitadas para a configuração de um “Centro de Bairro”, então não é possível avaliar plenamente os resultados. Estas condições resultaram em baixa densidade e pouca diversidade de usos, funções e classes sociais, que se refletem em fraca ambientação e vitalidade urbana. Não atingindo o resultado esperado para uma área de centralidade, conforme denota a não apropriação dos espaços públicos pela fraca movimentação de pedestres nos pontos medidos.

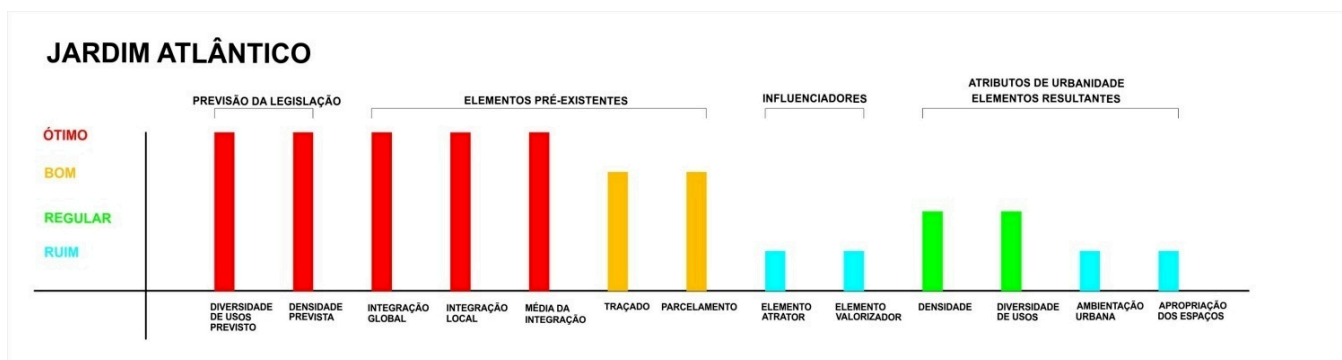
Tabela 03 - Apropriação dos Espaços definida pela circulação de pedestres - RUIM

LOCAL	Fluxo de pessoas
PONTO 01 – Rua Elesbão Pinto da Luz	76/h
PONTO 02 – Av. Atlântica	56/h
MÉDIA TOTAL	66/h

Fonte: Produzido pelo Autor

Os dados pesquisados estão no gráfico com a escala de notas atribuídas aos elementos que foram analisados. Os elementos resultantes refletem o sucesso ou o fracasso da AMC em possuir atributos de urbanidade:

Fig. 102 – Gráfico de Notas – Resumo da Análise



Fonte: Produzido pelo Autor

4.4.1.6 Registro Fotográfico Jardim Atlântico

Fig. 103 – Av. Atlântica



Fig. 105 – Rua Elesbão Pinto da Luz



Fonte: Produzido pelo Autor

Fig. 104 - Av. Atlântica



Fig. 106 - Rua Elesbão Pinto da Luz



4.4.2 Coloninha

4.4.2.1 Contextualização e Histórico

Localiza-se no centro da porção continental do município de Florianópolis. O nome do bairro entrega sua origem, as ocupações resultaram do parcelamento de áreas rurais de médio porte com formatos regulares (Coloninhas), seguindo o vetor de crescimento urbano pela área continental entre os anos 1950 e 1960.

O bairro da Coloninha nunca teve limites bem definidos e por sua localização geográfica central, limita-se e confunde-se com quase todos os bairros do continente. Dentro da área do bairro, existem duas regiões distintas e relativamente segregadas. A primeira é a Coloninha tradicional, resultado de assentamentos mais ou menos espontâneos, arruamentos informais e ocupado pelas classes populares. A segunda é a Coloninha emergente, resultado de loteamentos formais e ocupado pelas classes médias. Esta região será objeto de análise, pois nela foi definido o zoneamento AMC. Entre os anos 1980 e 1990, consolidou-se como bairro residencial de baixa densidade. A partir dos anos 2000 começou a ser lentamente descoberta por investidores imobiliários.

Fig. 107 - Vista geral do “Centro de Bairro” Coloninha - Em vermelho o recorte AMC analisado



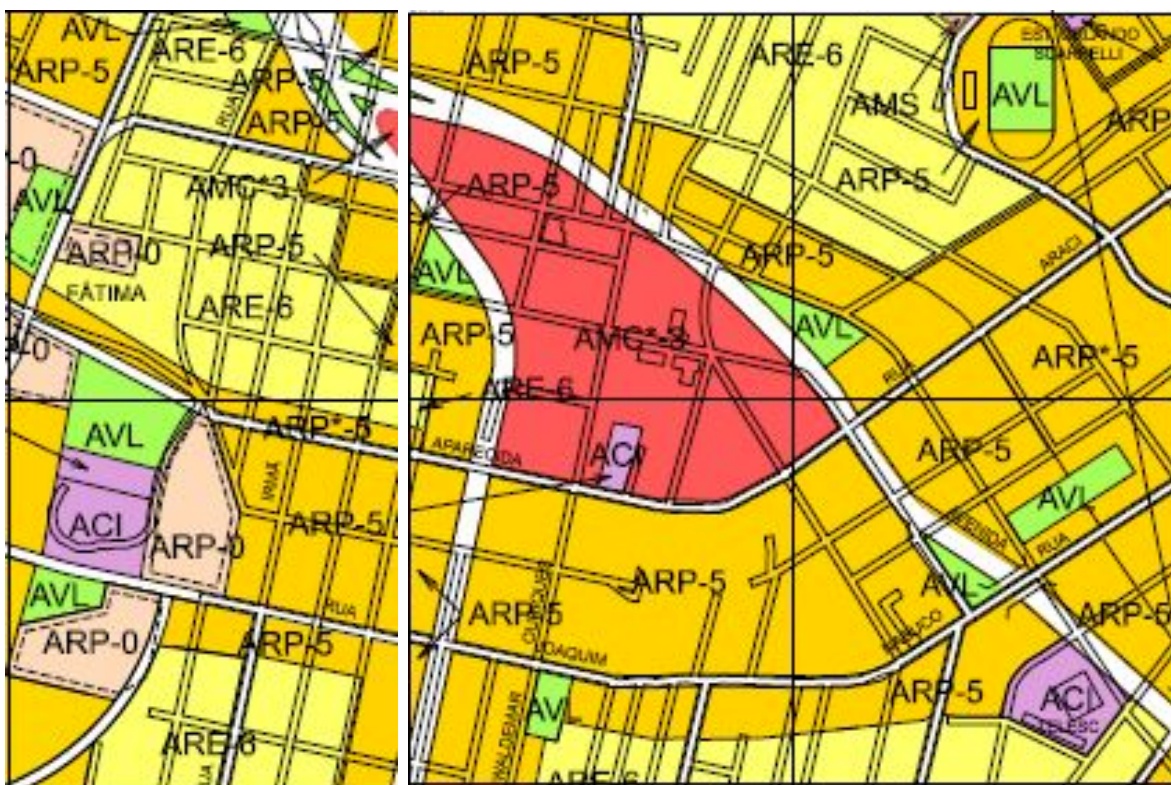
Fonte: Produzido pelo Autor sobre foto do Google Earth

4.4.2.2 Legislação Urbanística - Centralidade da Coloninha

Situado no centro geométrico da região continental e delimitada pelo traçado previsto de três vias estruturais, a localização da centralidade AMC foi definida somente pelo Plano de 1997.

Para atingir a densidade desejada, nesta área eram permitidos edificações comerciais, residenciais ou mistas de até 16 pavimentos (9+3+1+3+1), potencial construtivo líquido de 6 vezes a área do terreno e taxa de ocupação de 80% nos quatro primeiros pavimentos. Esta região de centralidade era envolvida por áreas com zoneamentos de usos e potenciais construtivos mais restritivos como ARP e ARE, sendo que estas representavam a maior parte do território do Bairro da Coloninha. O sistema viário arterial, era constituído pela PC-3 e CCI-15, que rasgariam a malha existente. Algumas vias existentes seriam promovidas a coletoras e haveria várias conexões entre elas. Entretanto nada desta previsão foi executado.

Fig. 108 – Mapa de Zoneamento - Plano Diretor 1986/1997 - Em vermelho AMC* 3



Fonte IPUF

4.4.2.3 Configuração Morfológica

Fig. 109 - Traçado Viário

ÓTIMO



Fonte: Geoprocessamento PMF

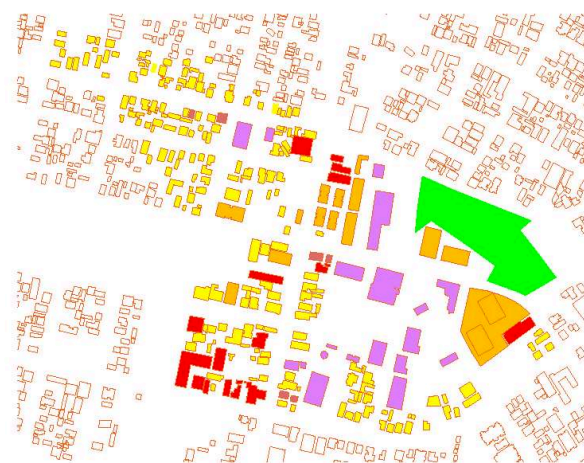
Fig. 110 - Parcelamento

ÓTIMO



Fonte: Geoprocessamento PMF

Fig. 111 - Uso e Ocupação do Solo - RUIM



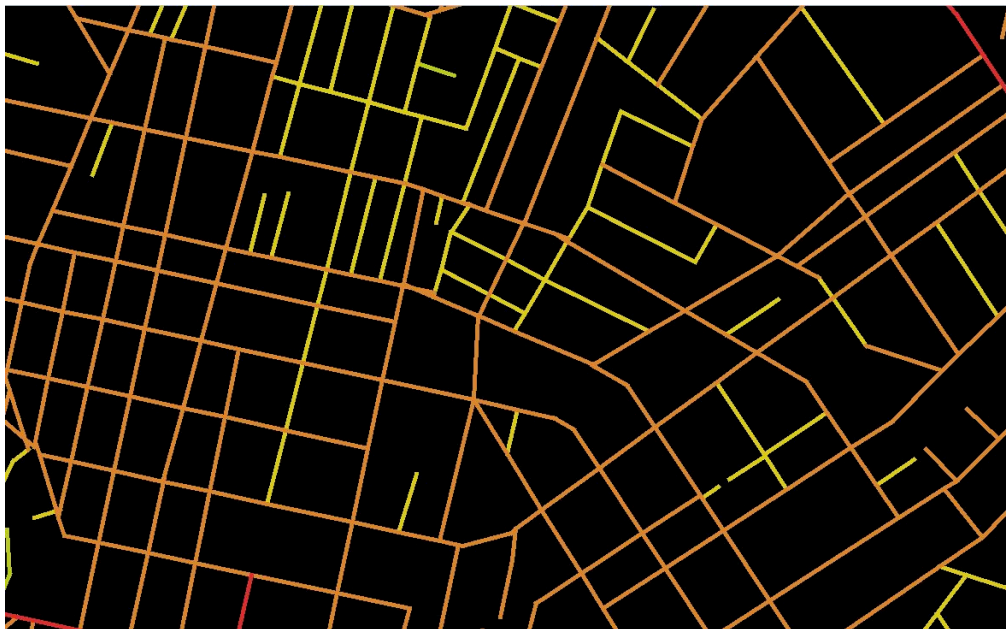
Legenda:

- Comercial
- Corporativo
- Misto 1
- Misto 2
- Residencial alta densidade
- Residencial baixa densidade
- Institucional
- Lazer Público

Fonte: Produzido pelo Autor em 2018 sobre Ortofoto 2016
Geoprocessamento PMF

4.4.2.4 Análise Sintática:

Fig. 112 - Situação Atual - Integração Global - ÓTIMO



Fonte: Produzido pelo Autor

Fig. 113 - Situação Atual - Integração Local r2000m - ÓTIMO



Fonte: Produzido pelo Autor

Tabela 04 - Medidas de integração dos trechos das vias analisadas

	Rn - Global	R2000- Local
Rua Aracy Vaz Callado	2.916	571
Rua Valdemar Oriques	2.963	592
Rua João Evangelista da Costa	2.893	584
Rua Caetano Costa	2.747	487

Fonte: Produzido pelo Autor

4.4.2.5 Considerações

Os arruamentos nesta área da Coloninha foram implantados em conexão com o traçado viário existente nos bairros vizinhos (Fig. 109). O modelo adapta-se à topografia de colinas suaves e forma quadras curtas e regulares com parcelamento predominante em lotes pequenos (Fig. 110). Não há vias principais explícitas, portanto não há uma hierarquia viária marcante. Quase todas as ruas possuem boa conexão interbairros e com isso registram fluxo de passagem, poucas transversais mais curtas, configurando uma estrutura secundária, mas com pouca hierarquia espacial. O conjunto constitui estrutura bastante homogênea, portanto a diferenciação não gera espaços públicos de controle local. Apesar de determinarem a forma da AMC, nenhuma nova via determinada pelo Plano Diretor foi executada.

Sintaticamente a malha regular possui ótimo nível de integração global e local, pois o sistema é bastante homogêneo e conecta-se de maneira forte com outros que estão a longas distâncias e ao mesmo tempo possui muitas conexões com vias locais. O traçado produz medidas homogêneas, ficando claro que as ruas organizadas em uma malha são sempre mais conectadas (Fig. 112; Fig. 113).

Fica evidente a inexistência de um núcleo funcional, o “Centro de Bairro” não se configurou e o incentivo construtivo para edifícios exclusivamente comerciais, previsto na legislação, não foi utilizado. Conforme o levantamento predomina uso residencial de baixa densidade, com exemplares de alta densidade em condomínios de médio e grande porte. Percebe-se comércio varejista esparso e estabelecimentos especializados. Equipamentos públicos servem como “Centro Cívico” para os bairros do Continente (Fig. 111).

A forma do traçado amplia a sensação de monotonia e as edificações não chegam configurar os espaços públicos. As tipologias edilícias unifamiliares de pequena escala, muradas e isoladas no lote e os condomínios residenciais são similares, pois estão segregadas do espaço público, sem

transições permeáveis entre o interior e o exterior das edificações. As edificações que possuem uso comercial são esparsas e descontínuas. As ruas e passeios pouco qualificados e as praças utilizadas somente em determinados dias e horários, não apresentam ambientação favorável para permanência prolongada.

Apesar de a legislação oferecer zoneamentos com índices generosos, a AMC da Coloninha nunca despertou interesse maciço e apresenta baixas densidades e vazios especulativos em grande parte do território. Esta situação pode ser explicada por sofrer desvalorização pela localização próxima a áreas de baixa renda e favelas. Devido a este influenciador, as condições oferecidas pela legislação ainda não foram utilizadas de maneira intensa, então não é possível avaliar plenamente os resultados.

O levantamento demonstra fraca movimentação de pedestres em todos os locais medidos. O baixo nível de co-presença, em diferentes horários é percebido também pela observação das vias em outros horários.

Apesar do traçado viário com alta integração global e local e do parcelamento em lotes pequenos e médios, a ausência de elemento atrator e a baixa valorização imobiliária foram mais relevantes e com isso tornaram o bairro pouco atraente para o mercado imobiliário. Assim, as possibilidades oferecidas pela legislação foram pouco aproveitadas para a configuração de um “Centro de Bairro”, então não é possível avaliar plenamente os resultados. Estas condições resultaram em baixa densidade e pouca diversidade de usos, funções e classes sociais, que se reflete em fraca ambientação e nenhuma vitalidade urbana. Não atingindo o sucesso esperado para uma para uma área de centralidade.

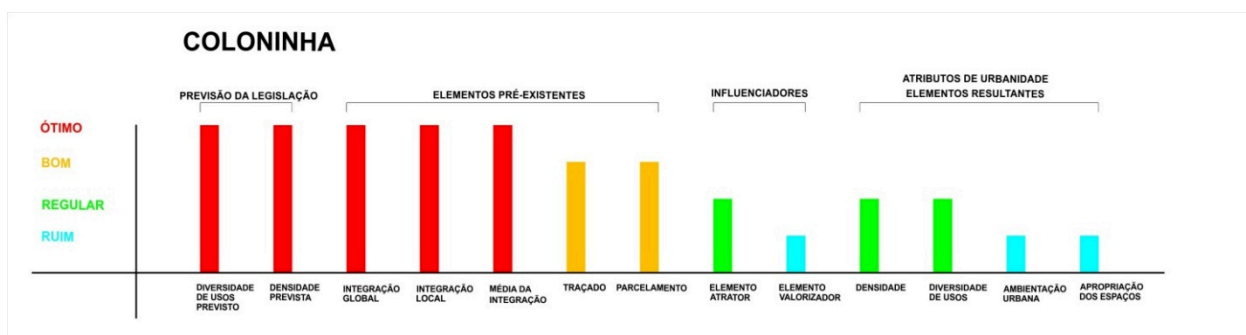
Tabela 05 - Apropriação dos Espaços definida pela circulação de pedestres - RUIM

LOCAL	Fluxo de pessoas
PONTO 01 – Rua Valdemar Oriques / Rua Aracy Vaz Callado	46/h
PONTO 02 – Rua João Evangelista / Rua Tupinambá	22/h
MÉDIA TOTAL	34/h

Fonte: Produzido pelo Autor

Os dados analisados estão no gráfico com a escala de notas atribuídas aos elementos que foram pesquisados. Os elementos resultantes refletem o sucesso ou o fracasso da AMC em possuir atributos de urbanidade:

Fig. 114 – Gráfico de Notas - Resumo da Análise



Fonte: Produzido pelo Autor

4.4.2.6 Registro Fotográfico Coloninha

Fig. 115 – “Praça do Canto”



Fig. 116 – Rua Aracy Vaz Calado



Fig. 117- Rua Waldemar Oriques



Fig. 118 – Rua Daniel Hostin



Fonte: Produzido pelo Autor

4.4.3 Campinas

4.4.3.1 Contextualização e Histórico

Localizado no limite com o município de São José, pertence formalmente ao bairro Capoeiras, no entanto encontra-se hoje completamente desvinculado deste bairro e na prática está conurbado com o Bairro de Campinas em São José, portanto será assim denominado.

As ocupações resultaram de parcelamentos sobre áreas rurais antes ocupados com pastos de gado. Uma única propriedade com formato regular foi loteada nos anos 1960 como expansão natural do bairro Campinas SJ. Esta região específica sempre foi segregada do restante dos bairros de Florianópolis e esta situação foi reforçada após a construção nos anos 1980 da BR 282 que também foi sobreposta e destruiu algumas quadras do bairro. A região objeto de análise, entre os anos 1980 e 1990 consolidou-se como bairro residencial de baixa densidade ocupado pelas classes médias. Apesar de a legislação oferecer a partir de 2004 zoneamentos com índices generosos, nunca despertou interesse de empreendedores imobiliários, pois logo ao lado em Campinas SJ o preço da terra era mais baixo e os índices construtivos mais elevados. Atualmente ainda apresenta em sua maioria baixas densidades.

Fig. 119 - Vista geral do “Centro de Bairro” Campinas - Em vermelho o recorte AMC analisado



Fonte: Produzido pelo Autor sobre foto do Google Earth

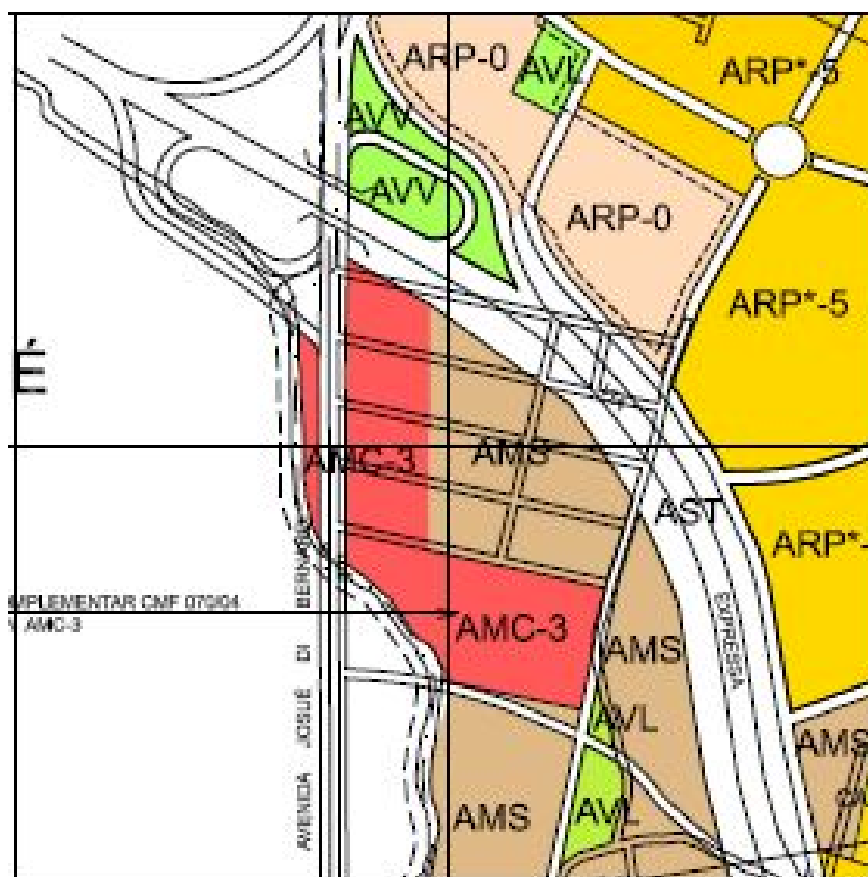
4.4.3.2 Legislação Urbanística - Centralidade de Campinas

A legislação original de 1996/1997 determinava o bairro como AMS (Área Mista de Serviços), própria para usos comerciais, industriais e de serviços de grande porte. Somente em 2004 a lei foi alterada com uma parte do bairro zoneado como AMC-3. Para atingir a densidade desejada, nesta área eram permitidos edificações comerciais, residenciais ou mistas de até 12 pavimentos (4+3+1+3+1), potencial construtivo líquido de 4 vezes a área do terreno e taxa de ocupação de 80% nos quatro primeiros pavimentos. Importante salientar que na AMC edificações exclusivamente comerciais contariam com potenciais construtivos 20% acima dos demais usos.

O sistema viário na área do loteamento não sofreria alterações, mas os limites tanto a BR 282 e suas marginais quanto a Av. Josué di Bernardi eram definidas como vias arteriais

A mudança de zoneamento em 2004 para AMC-3 não surtiu efeitos ainda.

Fig. 120 – Mapa de Zoneamento - Plano Diretor 1986/1997 - Em vermelho AMC 3



Fonte IPUF

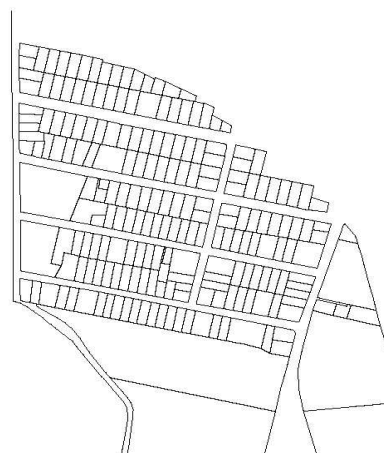
4.4.3.3 Configuração Morfológica

Fig. 121 - Traçado Viário BOM



Fonte: Geoprocessamento PMF

Fig. 122 - Parcelamento BOM



Fonte: Geoprocessamento PMF

Fig. 123 - Uso e Ocupação do Solo – RUIM



Legenda:

- Comercial
- Corporativo
- Misto 1
- Misto 2
- Residencial alta densidade
- Residencial baixa densidade
- Institucional
- Lazer Público

Fonte: Produzido pelo Autor em 2018 sobre Ortofoto 2016 Geoprocessamento PMF

4.4.3.4 Análise Sintática:

Fig. 124 - Situação Atual - Integração Global - ÓTIMO



Fonte: Produzido pelo Autor

Fig. 125 - Situação Atual - Integração Local r2000m - BOM



Fonte: Produzido pelo Autor

Tabela 06 - Medidas de integração dos trechos das vias analisadas

	Rn - Global	R2000-Local
Av. Josué di Bernardi	3.000	581
Rua São Bento	3.184	422
Rua Custódio de Campos	2.813	442
Rua Egídio Ferreira	2.823	323

Fonte: Produzido pelo Autor

4.4.3.5 Considerações

Concebido de maneira formal, o loteamento foi implantado a partir da histórica Rua Egídio Ferreira, mas hoje se conecta mais explicitamente com a Av. Josué di Bernardi. O traçado viário do bairro apresenta uma configuração racional em malha com quadras longas e regulares (Fig. 121) e parcelamento em lotes pequenos (Fig. 122). Assim destaca-se na borda o eixo principal da Av. Josué di Bernardi (Norte-Sul), que articula e dá legibilidade ao conjunto. A longa avenida apresenta uma forte conexão interbairros e com isso concentra fluxo de passagem. Complementando essa via principal, as transversais mais curtas, configuram uma estrutura secundária de ruas, refletindo clara hierarquia espacial. O conjunto, formado pela avenida principal, de caráter mais global e ruas de caráter mais local, constitui uma estrutura bastante legível para quem circula. Essa diferenciação gera espaços públicos de controle local, onde tendem a circular, principalmente, seus moradores mais imediatos.

A principal via do Bairro é um eixo forte e possui alto nível de integração global e local. O fato de ser um modal interbairros fica assim bastante claro. O sistema é alimentado e conecta-se de maneira forte com outros que estão a longas distâncias e possui muitas conexões com vias locais. O traçado retilíneo da malha viária amplifica os efeitos das medidas de integração global de todo o sistema (Fig. 124; Fig. 125). O Plano Diretor não promoveu alterações, não foram previstas novas vias e o modelo original permaneceu inalterado (Fig. 120).

Os espaços abertos do bairro têm características configuracionais que são reflexo da malha urbana. Na Av. Josué di Bernardi as dimensões amplas e regulares contribuem para explicitar sua importância no contexto global e as edificações configuram os espaços públicos somente com a forma e a escala, sem uma cenografia adequada. No restante do bairro, o traçado amplia a sensação de espaço aberto e as tipologias edilícias são de pequena escala, isoladas no lote e sem transições permeáveis entre o interior e o exterior. Não existem praças e áreas de lazer e no eixo mais

movimentado, passeios precários, sem arborização e com movimento de veículos produzem espaços públicos sem qualificação para a circulação e a permanência.

Fica explícita a inexistência de um núcleo funcional, o “Centro de Bairro” não se configurou. O local com maior concentração comercial é ocupado com comércio automotivo. Nas ruas internas predomina o uso residencial de baixa densidade (Fig. 123). O bairro não possui nenhum elemento atrator relevante e sofre com a desvalorização pela localização junto ao limite municipal e pela proximidade com áreas de baixa renda e favelas.

Existe grande diferença na movimentação de pedestres nos locais medidos. A Av. Josué di Bernardi, apresenta mais movimentação, devido ao comércio, embora especializado. Ao contrário da Rua Custódio de Campos, com predomínio residencial e resultado insignificante. Percebe-se, no entanto que boa parte do movimento é pendular, a Av Josué di Bernardi é uma via de importância metropolitana e esta condição fica explícita, no entanto não há movimento natural e não se pode considerar a movimentação pendular como vitalidade urbana.

Apesar do sistema viário principal com alta integração global e local e do parcelamento em lotes pequenos e médios, a ausência de elemento atrator e a baixa valorização imobiliária foram mais relevantes e com isso tornaram o bairro pouco atraente para o mercado imobiliário. Devido a estes influenciadores, as possibilidades oferecidas pela legislação foram pouco aproveitadas para a configuração de um “Centro de Bairro”, então não é possível avaliar plenamente os resultados. Estas condições resultaram em um bairro com baixa densidade e pouca diversidade de usos, funções e classes sociais, que se reflete em fraca ambientação e vitalidade urbana limitada e pendular. Não atingindo atributos de urbanidade esperado para uma para uma área de centralidade.

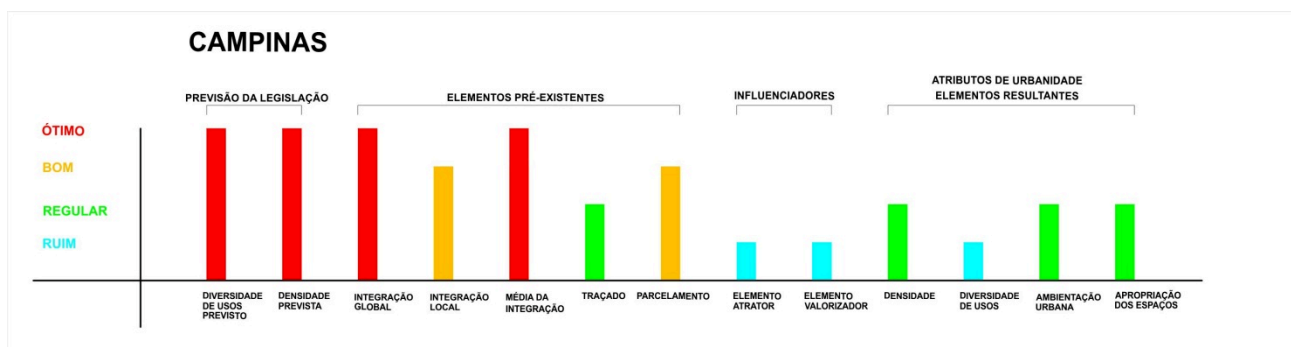
Tabela 07 - Apropriação dos Espaços definida pela circulação de pedestres - REGULAR

LOCAL	Fluxo de pessoas
PONTO 01 – Av. Josué di Bernardi	724/h
PONTO 02 – Rua Custódio de Campos	18/h
MÉDIA TOTAL	371/h

Fonte: Produzido pelo Autor

Os dados analisados estão no gráfico com a escala de notas atribuídas aos elementos que foram pesquisados. Os elementos resultantes refletem o sucesso ou o fracasso da AMC em possuir atributos de urbanidade:

Fig. 126 – Gráfico de Notas - Resumo da Análise



Fonte: Produzido pelo Autor

4.4.3.6 Registro Fotográfico - Campinas

Fig. 127 - Av. Josué di Bernardi



Fig. 128 – Rua São Bento – Marginal BR 282



Fig. 129 – Rua Custódio Campos



Fig. 130 – Rua Prof. Egídio Ferreira



Fonte: Produzido pelo Autor

4.4.4 Abraão

4.4.4.1 Contextualização e Histórico

Localizado ao Sul da área continental no limite com o município de São José, possui ligação e continuidade com os bairros Capoeiras e Coqueiros em Florianópolis e com Campinas em São José. Antiga colônia de pescadores, originalmente chamado de Abrão, o nome designa um local onde o mar se abre. Somente na década de 1990 foi renomeado como Abraão por influência de líderes religiosos locais. As ocupações resultaram de parcelamentos sobre áreas rurais, onde várias pequenas propriedades foram loteadas informalmente a partir nos anos 1960 como expansão natural do então balneário Bom Abrigo e aos poucos foi se ligando com os bairros do entorno. Esta situação foi reforçada após a construção da BR 282 nos anos 1980 que determinou apenas uma ligação umbilical com Capoeiras. Entre os anos 1980 e 1990, consolidou-se como bairro residencial de média densidade ocupado pelas classes médias.

A legislação sempre ofereceu zoneamentos com índices generosos, e o bairro desde então despertou interesse de empreendedores imobiliários, pois possuía o preço da terra mais baixo e os índices construtivos elevados.

Fig. 131 - Vista geral do “Centro de Bairro”Abraão - Em vermelho o recorte AMC analisado



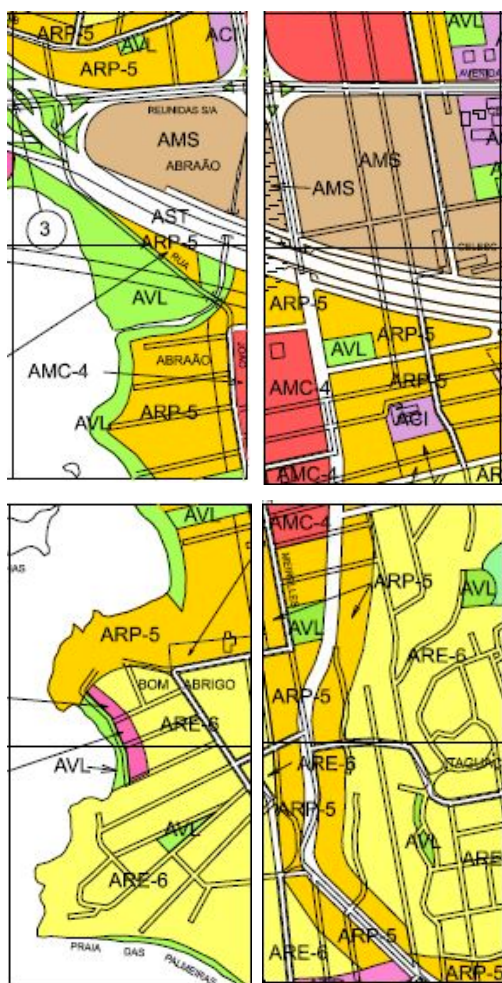
Fonte: Produzido pelo Autor sobre foto do Google Earth

4.4.4.2 Legislação Urbanística - Centralidade do Abraão

A legislação original de 1986/1997 determinava algumas quadras na área central do bairro como AMC-4 própria para usos comerciais e residenciais de alta densidade. Para atingir a densidade desejada, nesta área eram permitidos edificações comerciais, residenciais ou mistas de até 12 pavimentos (4+3+1+3+1), potencial construtivo líquido de 4 vezes a área do terreno e taxa de ocupação de 80% nos quatro primeiros pavimentos.

O sistema viário na área não sofreria alterações, apenas a PC4 que foi efetivamente implantada como importante via arterial de ligação entre Capoeiras e Coqueiros. As demais áreas do bairro possuíam zoneamento ARP 5, predominantemente residencial, mas também de alta densidade. Durante o período de vigência da lei, o bairro foi significativamente alterado nos usos e densidades.

Fig. 132 – Mapa de Zoneamento - Plano Diretor 1986/1997 - Em vermelho AMC 4



Fonte IPUF

4.4.4.3 Configuração Morfológica

Fig. 133 – Traçado Viário - BOM



Fonte: Geoprocessamento PMF

Fig. 134 - Parcelamento - REGULAR



Fonte: Geoprocessamento PMF

Fig. 135 - Uso e Ocupação do Solo - REGULAR



Legenda:

- Comercial
- Corporativo
- Misto 1
- Misto 2
- Residencial alta densidade
- Residencial baixa densidade
- Institucional
- Lazer Público

Fonte: Produzido pelo Autor em 2018 sobre Ortofoto 2016
Geoprocessamento PMF

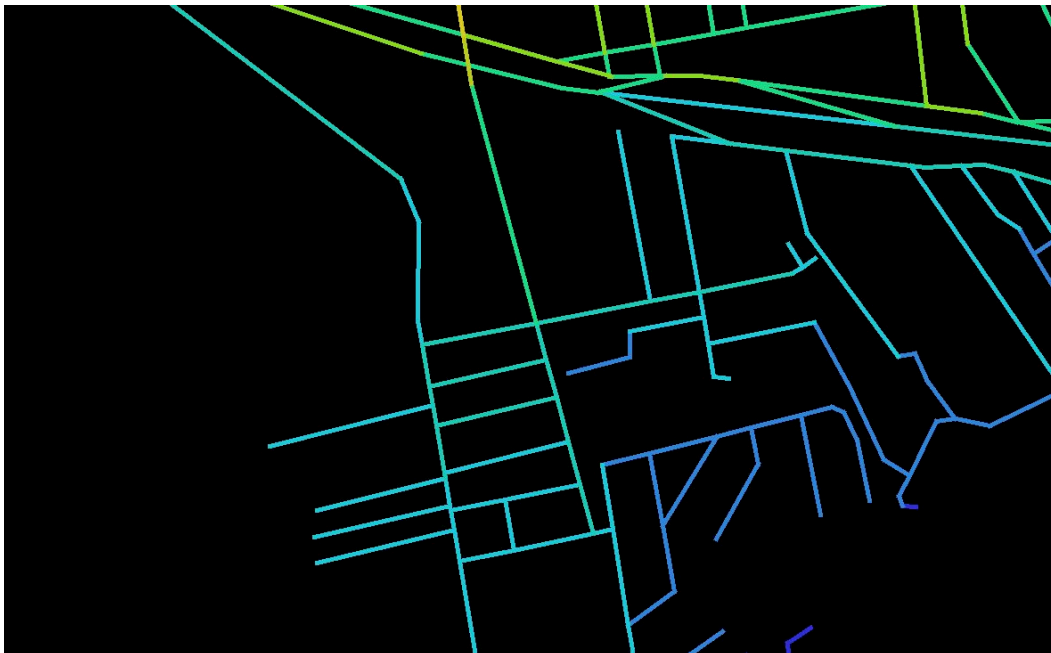
4.4.4.4 Análise Sintática:

Fig. 136 - Situação Atual - Integração Global - ÓTIMO



Fonte: Produzido pelo Autor

Fig. 137 - Situação Atual - Integração Local r2000m - BOM



Fonte: Produzido pelo Autor

Tabela 08 - Medidas de integração dos trechos das vias analisadas

	Rn - Global	R2000- Local
Av. Patrício Caldeira	2.968	264
Rua João Meireles	2.674	226
Rua Rosinha Campos	2.785	260
Rua Manoel Felix Cardoso	2.789	218

Fonte: Produzido pelo Autor

4.4.4.5 Considerações

O arruamento original foi implantado a partir de desmembramentos informais utilizando um modelo de “espinha de peixe” com vias partindo perpendicularmente da antiga estrada Coqueiros-Campinas (Rua João Meireles) em direção ao mar e ao morro, típico de parcelamentos das ocupações coloniais onde predomina o parcelamento em lotes pequenos (Fig. 134). O Plano Diretor promoveu alterações do modelo original desarticulado. A implantação parcial da nova via PC4 (Av. Patrício Caldeira) permitiu novas conexões “costurando” vias existentes, formando quadras e determinando a configuração atual do “Centro de Bairro” que tem seu desenho consolidado em malha com quadras regulares e lotes de pequeno e médio porte. Nesta configuração destaca-se na borda o eixo principal da Av. Patrício Caldeira (Norte-Sul), a longa avenida apresenta uma forte conexão inter-bairros e com isso concentra fluxo de passagem. Complementando essa via principal, as transversais mais curtas configuram uma estrutura secundária de ruas que conectam outro sistema principal, representado pela histórica Rua João Meireles. O conjunto, formado pela avenida e a rua principal, de caráter mais global e ruas de caráter mais local, constitui uma estrutura bastante legível, mas essa diferenciação não gera espaços públicos de controle local, pois todo o sistema é bastante aberto (Fig. 133).

A Av. Patrício Caldeira possui alto nível de integração global e local, ela é paralela e funciona conectada com a Rua João Meireles por várias transversais que também apresentam boa integração global, mas baixa local. O fato de ser um modal inter-bairros fica explícito e o sistema conecta-se de maneira forte com outros que estão a longas distâncias. No entanto não possui muitas conexões com outras vias locais. O traçado da malha viária de pequena escala não amplifica as medidas de integração local de todo o sistema (Fig. 136; Fig. 137).

Não ocorreu a formação de núcleo funcional, o “Centro de Bairro” determinado pela legislação não se configurou. O local que apresenta uso comercial está localizado no eixo da Rua João Meireles, ocupado com comércio varejista no térreo de alguns edifícios. A legislação sempre foi favorável tanto em usos quanto em densidades, mas o incentivo construtivo para grandes edifícios comerciais não foi utilizado, predomina o uso residencial em edifícios de pequeno porte, consequência do parcelamento em lotes menores (Fig. 135).

Os espaços abertos do bairro têm características similares às da malha urbana. A Av. Patrício Caldeira, possui dimensões amplas ao explicitar sua importância rodoviária no contexto da malha urbana. As edificações de blocos de apartamentos não configuram os espaços públicos com a forma e a escala. No restante do bairro, o traçado em quadras curtas reduz a sensação de amplitude e o espaço é bem configurado pelas edificações com a forma e a escala, mas as tipologias edilícias multifamiliares de pequena escala e isoladas no lote, fazem com que espaço público seja segregado, com térreo sem transições permeáveis entre o interior e o exterior. Passeios precários, sem arborização e com movimento de veículos, revelam espaços públicos pouco qualificados para circulação e permanência. A movimentação medida nas áreas públicas é reduzida e a baixa co-presença, é percebida também pela observação das vias em outros horários

A conjunção de fatores resultou em bom aproveitamento dos índices oferecidos pela legislação. O “Centro de Bairro” possui altas densidades populacionais e construtivas, mas falha na diversidade de usos, funções e classes sociais. O somatório de todas as condições resulta em um bairro com ambientação apenas cenográfica e baixa vitalidade urbana. Considera-se que a previsão de centralidade foi parcialmente atingida.

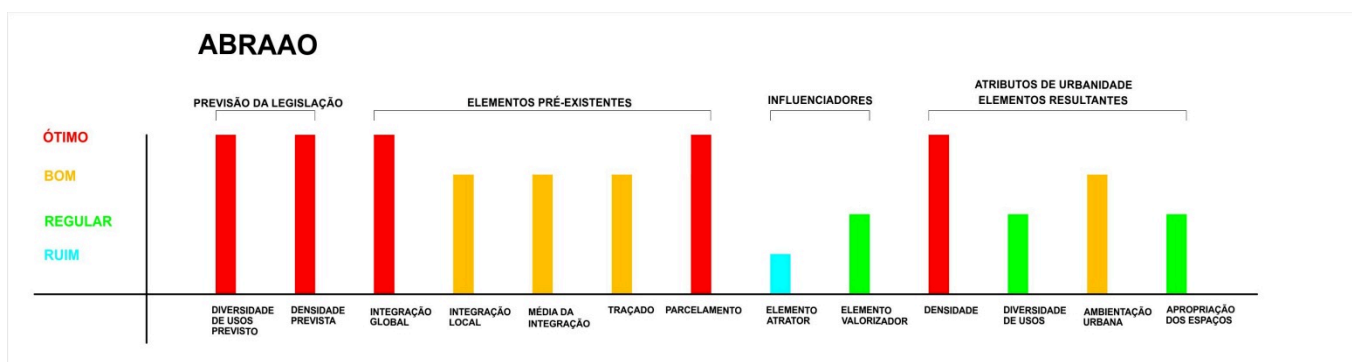
Tabela 09 - Apropriação dos Espaços definida pela circulação de pedestres - RUIM

LOCAL	Fluxo de pessoas
PONTO 01 – Av. Patrício Caldeira	96/h
PONTO 02 – Rua João Meireles	232/h
MÉDIA TOTAL	164/h

Fonte: Produzido pelo Autor

Os dados analisados estão no gráfico com a escala de notas atribuídas aos elementos que foram pesquisados. Os elementos resultantes refletem o sucesso ou o fracasso da AMC em possuir atributos de urbanidade:

Fig. 138 – Gráfico de Notas - Resumo da Análise



Fonte: Produzido pelo Autor

4.4.4.6 Registro Fotográfico Abraão

Fig. 139 - Rua João Meireles

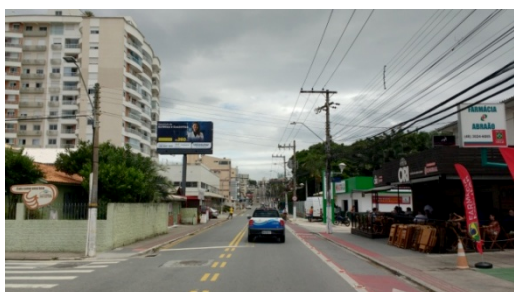


Fig. 140 – Av. Patrício Caldeira de Andrade



Fig. 141 – Rua Prof. Rosinha Campos



Fig. 142 – Rua Miguel Cavalcante



Fonte: Produzido pelo Autor

4.4.5 Capoeiras

4.4.5.1 Contextualização e Histórico

O bairro de Capoeiras está localizado no centro geográfico da região continental de Florianópolis. Sua ocupação remonta ao período colonial, a partir da estrada que ligava a serra ao porto do Estreito e a travessia para a capital. O nome do bairro revela a função original de pasto de gado e as ocupações resultaram de parcelamentos rurais que foram loteados a partir dos anos 1950 e destinados a classes populares. A Rua Dib Cherem forma a espinha dorsal do traçado viário e dela partiram todas as ruas longas em formato de “espinha de peixe” que nos anos 1970, conformaram quadras depois da implantação da Av. Ivo Silveira.

O bairro é muito extenso, nunca teve limites bem definidos e por sua localização geográfica central, limita-se e confunde-se com quase todos os bairros do continente. Entre os anos 1980 e 1990, consolidou-se como bairro residencial de baixa densidade. A partir de 2010 começou a ser descoberto por investidores imobiliários, gerando densificação e transformação em um processo de renovação urbana que ainda está em curso.

Fig. 143 - Vista geral do “Centro de Bairro Capoeiras” - Em vermelho o recorte AMC analisado



Fonte: Produzido pelo Autor sobre foto do Google Earth

4.4.5.2 Legislação Urbanística - Centralidade de Capoeiras

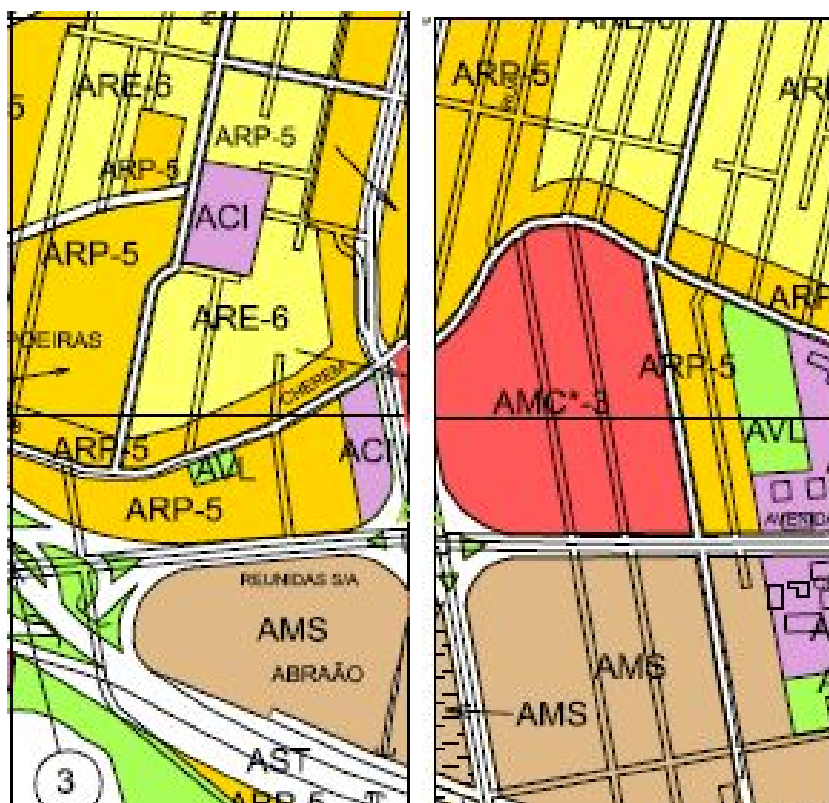
Situado na região oeste do bairro, a localização da centralidade AMC ocupava 03 quadras longas delimitadas pelo sistema viário principal do bairro determinado pelo Plano de 1986/1997.

Para atingir a densidade desejada, nesta área eram permitidos edificações comerciais, residenciais ou mistas de até 16 pavimentos (9+3+1+3+1), potencial construtivo líquido de 6 vezes a área do terreno e taxa de ocupação de 80% nos quatro primeiros pavimentos. Esta região de centralidade era envolvida por áreas com zoneamentos com usos e potenciais construtivos mais restritivos como AMS, ARP e ARE e por áreas públicas, zoneadas como ACI ou AVL.

O sistema viário arterial reforçava vias pré-existentes e era constituído pelas Ruas Dib Cherem e Santos Saraiva a Av. Ivo Silveira (PC 4) e Patrício Caldeira (CC1).

Várias ruas transversais complementam o sistema que apresenta as características de malha deformada com quadras alongadas.

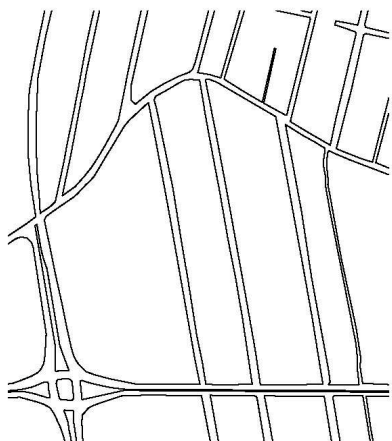
Fig. 144 – Mapa de Zoneamento - Plano Diretor 1986/1997 - Em vermelho AMC* 3



Fonte IPUF

4.4.5.3 Configuração Morfológica

Fig. 145 - Traçado Viário - REGULAR



Fonte: Geoprocessamento PMF

Fig. 146 - Parcelamento - ÓTIMO



Fonte: Geoprocessamento PMF

Fig. 147 - Uso e Ocupação do Solo - ÓTIMO



Legenda:

- Comercial
- Corporativo
- Misto 1
- Misto 2
- Residencial alta densidade
- Residencial baixa densidade
- Institucional
- Lazer Público

Fonte: Produzido pelo Autor em 2018 sobre Ortofoto 2016 Geoprocessamento PMF

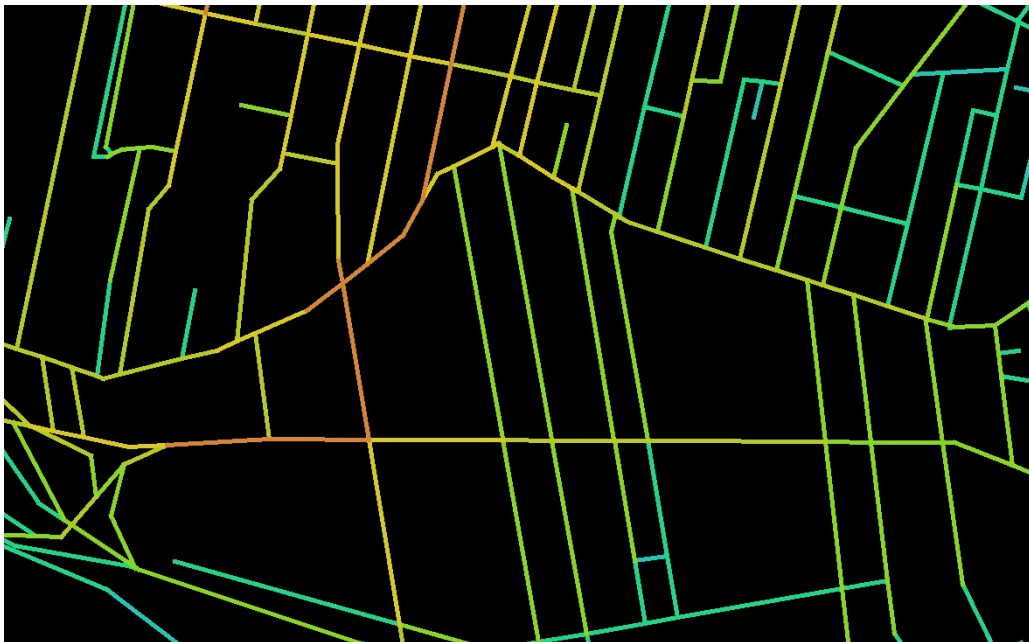
4.4.5.4 Análise Sintática:

Fig. 148 - Situação Atual - Integração Global - ÓTIMO



Fonte: Produzido pelo Autor

Fig. 149 - Situação Atual - Integração Local r2000m - ÓTIMO



Fonte: Produzido pelo Autor

Tabela 10 - Medidas de integração dos trechos das vias analisadas

	Rn - Global	R2000- Local
Av Ivo Silveira	3.048	560
Av. Patrício Caldeira	3.025	600
Rua Dib Cherem	2.962	621
Rua Campolino Alves	2.864	368

Fonte: Produzido pelo Autor

4.4.5.5 Considerações

Concebido originalmente com loteamentos em forma de “espinha de peixe”, o sistema viário apresenta hoje uma configuração em uma malha com quadras longas e regulares (Fig. 145). Assim destaca-se claramente na borda norte o eixo histórico e sinuoso da Rua Dib Cherem, na borda sul a grande reta da Av. Ivo Silveira e na borda oeste a Av. Patrício Caldeira, que articulam o conjunto. As longas ruas e avenidas apresentam uma forte conexão interbairros e com isso concentram fluxo de passagem e as longas transversais configuram uma estrutura secundária de ruas que funcionam como conexão. O conjunto, formado pelas vias principais, de caráter mais global e ruas de caráter mais local, constitui uma estrutura bastante legível, mas essa diferenciação não chega a gerar espaços públicos de controle local, pois todo o sistema é bastante aberto. O Plano Diretor não promoveu alterações neste modelo, que já estava consolidado.

No recorte da área analisada pode-se verificar que as ruas e avenidas que configuram o sistema principal possuem alto nível de integração global e local. O sistema é alimentado e conecta-se de maneira direta com outros que estão a longas distâncias e também possui muitas conexões com vias e travessas locais. O traçado linear e com poucas curvas das avenidas Ivo Silveira e Patrício Caldeira possui notas maiores do que o traçado sinuoso da Rua Dib Cherem, mas a ligação direta do modal principal com o restante da malha amplifica as medidas de integração das vias como um todo (Fig. 148; Fig. 149).

As áreas originais foram loteadas e organizadas em ruas e lotes mais ou menos padronizados. As quadras surgiram como resultado de intervenções posteriores. Lotes foram amembrados e desmembrados, sendo verificado recente processo de concentração fundiária, pois

empreendimentos de maior porte necessitam de glebas maiores, mas de modo geral a área continua constituída por lotes de médias dimensões (Fig. 146).

Nota-se a existência de um núcleo funcional emergente, o Centro de Bairro, determinado pela legislação ainda não se configurou plenamente, mas são evidentes os locais que apresentam maior concentração de comércio e serviços, localizados no eixo da Dib Cherem. O incentivo da legislação para uso exclusivamente comercial foi apenas parcialmente utilizado nas novas edificações. A grande maioria de edifícios com uso exclusivamente comercial é anterior a esta legislação e constituída por edifícios com grande ocupação, baixo gabarito e pouco aproveitamento de índices construtivos. O levantamento revela uma interessante mistura de usos e funções ocupando edificações com diversas idades, gabaritos tipologias edilícias. Focando a análise para as edificações projetadas durante a vigência do Plano Diretor, percebe-se que o uso residencial de alta densidade ocupa mais espaço, com predomínio de uso misto com comércio varejista no térreo e residencial nos pavimentos superiores. A maioria dos novos edifícios corporativos e serviços também possuem uso comercial varejista no térreo, mas ainda existem regiões com uso residencial de baixa densidade no centro do sistema (Fig. 147).

Os espaços abertos do bairro possuem as mesmas características configuracionais da malha viária. As avenidas com dimensões amplas e regulares explicitam sua importância no contexto global. No eixo da Rua Dib Cherem o trânsito flui de maneira mais lenta e amigável e as condições do espaço público são melhores. As edificações configuram os espaços com a forma e a escala, mas sem maior qualificação edilícia, revelando cenografia ainda embrionária. As edificações comerciais antigas e de pequena escala contrastam com os novos edifícios de grande porte que também possuem uso comercial varejista no térreo, muitos com lojas de pequena escala, em seqüência e vitrines, mas apesar do embasamento não possuir afastamentos laterais não há ainda continuidade entre os conjuntos. No restante do bairro, o traçado em quadras longas, amplia a sensação de espaço aberto infinito. As tipologias edilícias unifamiliares isoladas no lote, fazem com que espaço público seja segregado, sem transições amigáveis entre o interior e o exterior no térreo das edificações.

O levantamento demonstra boa movimentação de pedestres em metade dos locais medidos. A região da Rua Dib Cherem apresenta mais movimentação devido a maior concentração residencial e comercial. Nas avenidas com predomínio de comércio especializado a movimentação é mais fraca. Estas condições resultam em um bairro com ambiência e vitalidade urbana restrita a uma área específica dentro da AMC.

A conjunção de fatores como o sistema viário principal com alta integração global e local e do parcelamento em lotes pequenos e médios e a crescente valorização imobiliária tornaram o bairro atraente para o mercado da construção civil. As possibilidades oferecidas pela legislação foram aproveitadas na emergente configuração de um “Centro de Bairro” configurado por edifícios com usos e funções variados que se relacionam com o espaço público. Estas condições resultaram em boa densidade e diversidade de usos, funções e classes sociais, que se reflete em ambientação em processo de formação, mas já atingindo boa vitalidade urbana. Considera-se ter atingindo o sucesso esperado para uma área de centralidade.

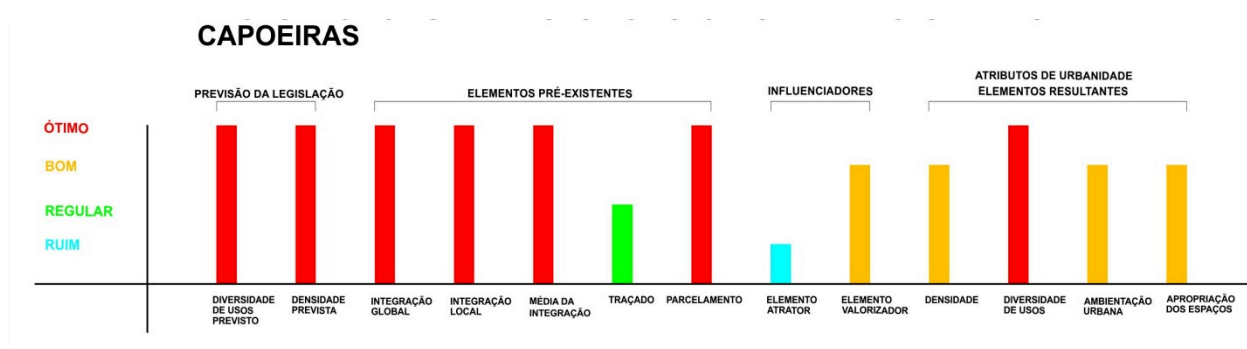
Tabela 11 - Apropriação dos Espaços definida pela circulação de pedestres - BOM

LOCAL	Fluxo de pessoas
PONTO 01 – Av. Ivo Silveira , esq Patrício Caldeira	484/h
PONTO 02 – Rua Dib Cherem, esq Waldemar Oriques	878/h
MÉDIA TOTAL	681/h

Fonte: Produzido pelo Autor

Os dados analisados estão no gráfico com a escala de notas atribuídas aos elementos que foram pesquisados. Os elementos resultantes refletem o sucesso ou o fracasso da AMC em possuir atributos de urbanidade:

Fig. 150 – Gráfico de Notas - Resumo da Análise



Fonte: Produzido pelo Autor

4.4.5.6 Registro Fotográfico Capoeiras

Fig. 151 – Rua Campolino Alves



Fig. 152 – Rua Joaquim Carneiro



Fig. 153 - Av. Ivo Silveira



Fig. 154 – Av. Ivo Silveira



Fig. 155 - Av. Patrício Caldeira de Andrade



Fig. 156 – Rua Dib Cherem



Fig. 157 - Rua Dib Cherem



Fig. 158 - Rua Dib Cherem



Fonte: Produzido pelo Autor

4.4.6 Estreito

4.4.6.1 Contextualização e Histórico

O bairro do Estreito está localizado na costa norte da região continental de Florianópolis. Sua ocupação remonta ao período colonial, a partir do cruzamento das estradas de acesso ao porto e a travessia para a capital, o assentamento nasceu com características de entreposto comercial.

A primeira fase de grande desenvolvimento ocorreu na década de 1930, após a construção da Ponte Hercílio Luz, vetor de crescimento urbano em direção à área continental. O Plano Diretor de 1954 previa um porto, áreas industriais e comerciais. Nada foi executado, mas o modelo de desenho urbano do plano induziu o traçado viário reticulado, configuração de quadras e parcelamento em lotes menores. A localização na entrada da cidade, favoreceu a vocação comercial nas suas vias arteriais.

A partir do fechamento da Ponte Hercílio Luz em 1982 o bairro enfrentou um longo período de estagnação, quando o eixo de crescimento da área continental foi deslocado para os bairros de Campinas e Kobrasol em São José. Somente na década de 2000 o bairro foi redescoberto, marcado pela implantação da Av. Beira Mar, iniciou-se um ciclo de crescimento que permanece com intensa renovação urbana e valorização imobiliária.

Fig. 159 - Vista geral do “Centro de Bairro Estreito” - Em vermelho o recorte AMC analisado



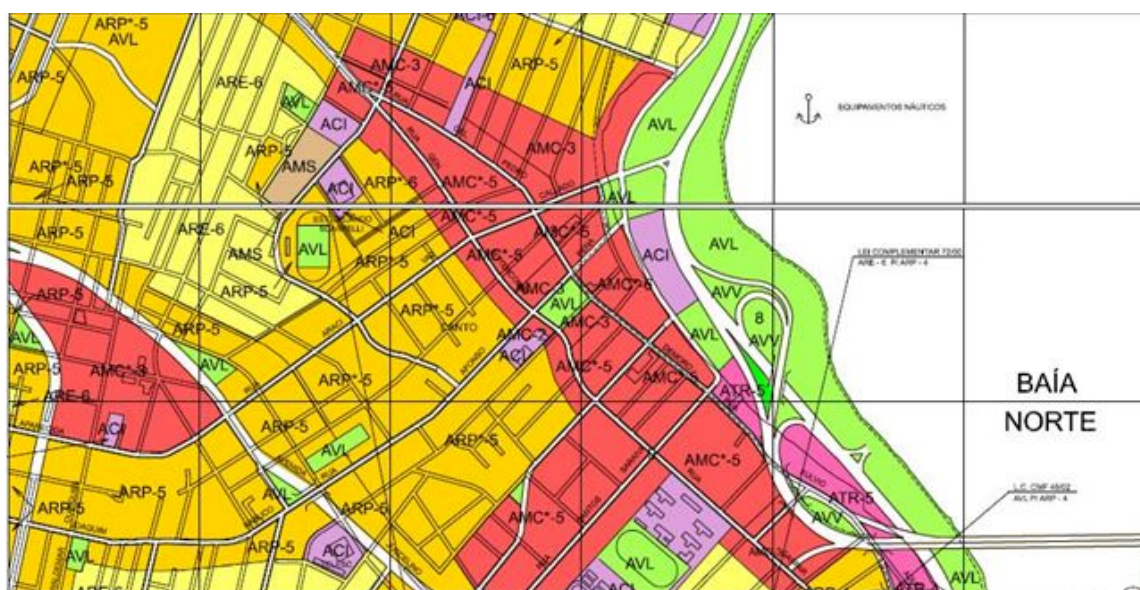
Fonte: Produzido pelo Autor sobre foto do Google Earth

4.4.6.2 Legislação Urbanística - Centralidade do Estreito

Situado no “eixo histórico” do bairro, a localização da centralidade AMC reforça a vocação comercial secular, remonta ao Plano Diretor de 1955. Sempre mantida, foi ampliada pelo Plano de 1986/1997. Para atingir a densidade desejada, nesta área eram permitidos edificações comerciais, residenciais ou mistas de até 20 pavimentos (12+3+1+3+1), potencial construtivo líquido de 8 vezes a área do terreno e taxa de ocupação de 80% nos quatro primeiros pavimentos. Na AMC edificações exclusivamente comerciais eram incentivadas com potencial construtivo 20% acima dos outros usos. Esta região de centralidade era envolvida por áreas com zoneamentos com usos e potenciais construtivos mais restritivos como ARP e ARE e por raras áreas públicas, zoneadas como ACI ou AVL, sendo que estas estão em sua maioria sobre uma área de aterro. A maior parte da AMC é constituída e “emoldura” o sistema binário composto pelas vias arteriais e segmentada por ruas transversais.

O sistema viário arterial reforçava vias pré-existentes e era constituído pelas Ruas Fulvio Aducci e Pedro Demoro em Binário com as Ruas Liberato Bitencourt e Gaspar Dutra (PC-2). Várias ruas transversais complementam o sistema que apresenta as características de malha deformada. Além disso, previa uma nova via expressa sobre o aterro conectada ao centro por uma 4ª ponte (PC-1) e outra via perimetral no limite sul do bairro (PC-3). Ambas foram parcialmente executadas.

Fig. 160 – Mapa de Zoneamento - Plano Diretor 1986/1997 - Em vermelho AMC 3 e AMC* 5



Fonte IPUF

.4.6.3 Configuração Morfológica

Fig. 161 - Traçado Viário - ÓTIMO

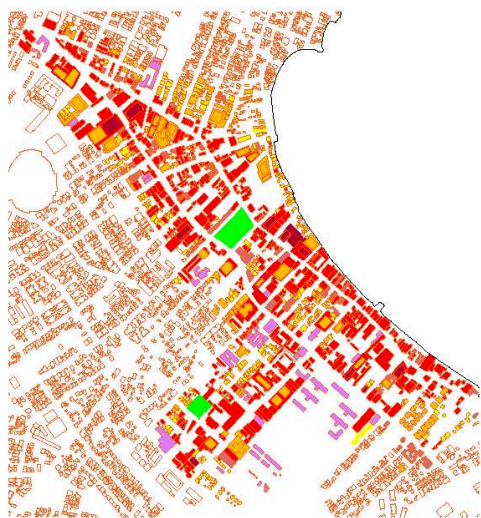


Fig. 162 - Parcelamento - ÓTIMO



Fonte: Geoprocessamento PMF Fonte: Geoprocessamento PMF

Fig. 163 - Uso e Ocupação do Solo - ÓTIMO



Legenda:

- Comercial
- Corporativo
- Misto 1
- Misto 2
- Residencial alta densidade
- Residencial baixa densidade
- Institucional
- Lazer Público

Fonte: Produzido pelo Autor em 2018 sobre Ortofoto 2016 Geoprocessamento PMF

4.4.6.4 Análise Sintática:

Fig. 164 - Situação Atual - Integração Global – ÓTIMO



Fonte: Produzido pelo Autor

Fig. 165 - Situação Atual - Integração Local r2000m – BOM



Fonte: Produzido pelo Autor

Tabela 12 - Medidas de integração dos trechos das vias analisadas

	Rn - Global	R 2000- Local
Rua Liberato Bittencourt	3.078	501
Rua Fulvio Aducci	2.955	421
Rua Aracy Vaz Callado	2.918	469
Rua Afonso Penna	2.888	478
Rua Santos Saraiva	2.880	425
Rua Heitor Blum	2.873	347
Av. Zininho (Beira Mar Continental)	2.860	348
Rua Tereza Cristina	2.840	378

Fonte: Produzido pelo Autor

4.4.6.5 Considerações

Concebido a partir do cruzamento de estradas gerais, o sistema viário do bairro apresenta uma configuração em malha deformada com quadras curtas e regulares. Assim destaca-se claramente o eixo histórico das Ruas Fulvio Aducci e Pedro Demoro em binário com as mais recentes Liberato Bittencourt e Gaspar Dutra que articulam o conjunto. As ruas apresentam uma forte conexão interbairros e com isso concentram fluxo de passagem veicular. Complementando o binário principal, as transversais configuram uma estrutura secundária de ruas que funcionam como conexão. O conjunto, formado pelo binário principal, de caráter mais global e ruas de caráter mais local, constitui uma estrutura bastante legível, mas essa diferenciação não gera espaços públicos de controle local, pois o sistema é bastante aberto (Fig. 161).

As áreas originais foram loteadas e organizadas em ruas, quadras e lotes padronizados de pequenas e médias dimensões, sendo raros os casos de parcelamentos informais (Fig. 162).

Fica evidente a existência de um núcleo funcional extremamente vigoroso, o Centro de Bairro determinado pela legislação, que já estava pré-configurado, foi reforçado. O incentivo da legislação para uso exclusivamente comercial foi parcialmente utilizado nas novas edificações aprovadas a partir de 1997. A maioria dos edifícios com uso exclusivamente comercial é anterior a esta legislação e constituída por grande ocupação, mas baixo gabarito e pouco aproveitamento de índices construtivos. Percebe-se inicialmente uma predominância de uso comercial das edificações, mas um olhar mais atento revela um rico mosaico com mistura de usos e funções ocupando edificações com idades,

gabaritos e configurações diversificadas. A vocação comercial, inclusive com grandes equipamentos especializados, hoje é bastante mesclada com variedade de comércio e serviços. Na análise para as edificações projetadas durante a vigência do Plano Diretor em questão, percebe-se que o uso residencial de alta densidade ocupa bom espaço nas ruas principais, onde predomina o uso misto com comércio varejista no térreo e residencial nos pavimentos superiores (Fig. 163).

Os espaços abertos têm características configuracionais que são os mesmos da malha urbana. As ruas principais explicitam sua importância no contexto do sistema viário global e as transversais secundárias possuem caixa mais reduzida. A maioria dos novos edifícios possui uso comercial varejista no térreo, muitos com lojas de pequena escala, unidades em seqüência e vitrines. Além disso, não possuem afastamentos laterais, formando continuidade entre os conjuntos, revelando boa cenografia urbana. As edificações configuram claramente os espaços públicos que são bem qualificados, propícios à circulação, à permanência e o bem estar do pedestre. Passeios largos, mesmo com pouca arborização, são muitas vezes protegidos por marquises e o afastamento frontal obrigatório dos novos edifícios é aberto e utilizado como um espaçoso passeio-jardim em frente aos comércios. Encontra-se uma grande variedade de tipologias edilícias, prédios com diversas idades, gabaritos e usos apresentam bom relacionamento entre espaços públicos e privados. Os novos edifícios possuem acessos permeáveis no pavimento térreo, alguns com galerias e travessias convidativas, facilitando o contato de seus moradores e usuários com a vivência da rua. A sensação de “proteção” gerada pelos pequenos afastamentos entre as edificações que configuram os espaços reforça o conforto ao pedestre. As edificações antigas ocupam muitas vezes 100% do terreno e as edificações novas até 80% nos quatro primeiros pavimentos. Percebe-se um relativo equilíbrio entre a movimentação de veículos e de pedestres, A pouca largura do leito, o grande número de sinais de trânsito e muitas faixas de travessia não permite velocidade excessiva para os veículos e causam sensação de segurança aos usuários das ruas.

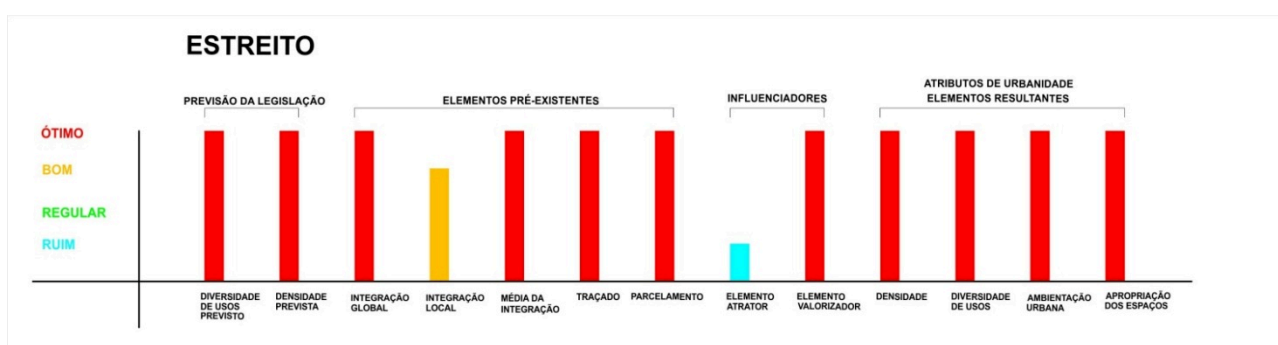
Ao rodar a análise sintática, fica evidente que todas as vias do bairro apresentam alto nível de integração em qualquer nível, com destaque para o binário que configura o sistema principal, que explicita o fato de ser uma ligação inter-bairros. O sistema conecta-se de maneira reticulada com outros que estão a longas distâncias e também possui muitas conexões com locais. O traçado linear com poucas curvas, aliado a uma malha viária mais conectada amplifica as medidas de integração como um todo (Fig. 164; Fig. 165). O levantamento demonstra grande movimentação de pedestres em todos os locais medidos. as Ruas Fulvio Aducci e Heitor Blum, apresentam mais movimentação,

possivelmente devido a ser a região com maior concentração de edifícios de grande porte. O bom nível de co-presença é percebido em outros horários e locais.

As medidas de integração verificadas pode ser um dos fatores que influenciam o intenso, mas não exclusivo uso comercial em praticamente toda a extensão da AMC. Seu grau de integração fornece pistas sobre a escolha dos empreendedores imobiliários em grande variedade de edifícios, com projetos que se relacionam com o espaço público e valorizam a localização e acessibilidade veicular, mas também outros atributos espaciais.

De acordo com a Sintaxe Espacial, o bairro apresenta condições para uso comercial varejista mais intensivo, uso residencial denso em local propício para abrigar centralidade densa e expressiva, configurando um “Centro de Bairro”. A permissividade e os altos índices de aproveitamento da legislação urbanística foram utilizados nos novos empreendimentos imobiliários não só para construir em grande escala, mas também para reforçar as características já existentes nas edificações mais antigas resultando em uma continuidade da massa edificada. Esta condição sugere a influência da malha deformada com alta integração a nível local e global, o parcelamento em lotes menores que foram ocupados paulatinamente, por edificações de tipologias permeáveis, sempre com altas densidades construtivas e grande variedade de usos, resultando em um bairro diversificado e plural. Edifícios com padrões e idades diversos também permitiram a ocupação por uma diversidade de classes sociais em relativa proximidade. O Estreito por todas as características constitui-se em ótimo exemplo de ambientação e vitalidade urbana, configurando um verdadeiro “Centro de Bairro” dotado de atributos de urbanidade. Os dados analisados estão no gráfico com a escala de notas atribuídas aos elementos que foram pesquisados.

Fig. 166- Gráfico de Notas - Resumo da Análise



Fonte: Produzido pelo Autor

Tabela 13 - Apropriação dos Espaços definida pela circulação de pedestres - ÓTIMO

LOCAL	Fluxo de pessoas
PONTO 01 – Rua Fulvio Aducci, esquina Heitor Blum	1.284/h
PONTO 02 – Rua Pedro Demoro, esquina Aracy Vaz Callado	898/h
PONTO 03 – Rua Liberato Bittencourt, esquina Teresa Cristina	796/h
PONTO 04 – Rua Gaspar Dutra, esquina Santos Saraiva	992/h
MÉDIA TOTAL	993/h

Fonte: Produzido pelo Autor

4.4.6.6 Levantamento Fotográfico

Fig. 167- Rua Pedro Demoro



Fig. 168 – Rua Liberato Bitencourt



Fig. 169- Rua Liberato Bitencourt



Fig. 170- Rua Liberato Bitencourt



Fonte: Produzido pelo Autor

Fig. 171- Rua Heitor Blum



Fig. 172- Fulvio Aducci - Leste



Fig. 173- Rua Fulvio Aducci



Fig. 174- Rua Fulvio Aducci



Fig. 175- Rua Fulvio Aducci



Fig. 176- Rua Pedro Demoro



Fig. 177 - Rua Liberato Bitencourt



Fig. 178 - Rua Santos Saraiva



Fonte: Produzido pelo Autor

4.4.7 Coqueiros

4.4.7.1 Contextualização e Histórico

O bairro de Coqueiros está localizado na porção sul da região continental de Florianópolis. Sua ocupação remonta ao período colonial, a partir da estrada que vinha do Estreito em direção às colônias de pesca que existiam nas praias locais. O nome do bairro remete a abundância de jervás distribuídos pela orla.

As ocupações resultaram de parcelamentos rurais onde chácaras com formatos regulares foram loteadas formalmente durante e após o auge de utilização como efervescente balneário da elite nos anos de 1950 e 1960. A Av. Eng. Max de Souza, ora reta, ora sinuosa de acordo com a topografia forma a espinha dorsal do traçado viário. Dela partiram todos os e arruamentos do bairro.

Entre os anos 1980 e 1990, consolidou-se como um bairro residencial de baixa densidade, abrigando classes médias e altas. A partir de 2000 iniciou-se um acelerado processo de densificação, ficando bastante evidente na AMC, o Centro do Bairro.

Fig. 179 - Vista geral do “Centro de Bairro Coqueiros” - Em vermelho o recorte AMC analisado



Fonte: Produzido pelo Autor sobre foto do Google Earth

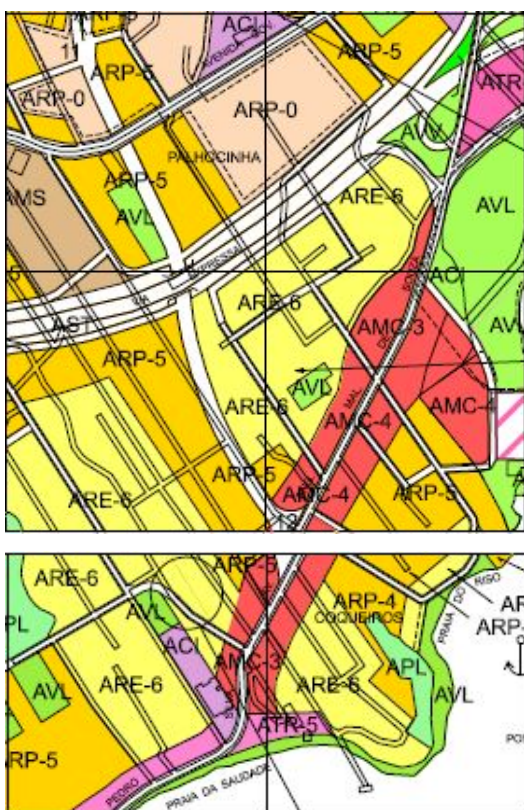
4.4.7.2 Legislação Urbanística - Centralidade de Coqueiros

Situada Na porção norte do bairro, antes da região balneária, a centralidade AMC ocupava uma região linear formada pelos terrenos lindeiros à Av. Eng. Max de Souza e foi determinada pelo Plano Diretor de 1986/1997.

Para atingir a densidade desejada, nesta área eram permitidos edificações comerciais, residenciais ou mistas de até 16 pavimentos (9+3+1+3+1), potencial construtivo líquido de 8 vezes a área do terreno e taxa de ocupação de 80% nos quatro primeiros pavimentos. Esta região de centralidade era envolvida por áreas com zoneamentos com usos e potenciais construtivos mais restritivos como ARP e ARE e por áreas públicas, zoneadas como ACI ou AVL.

O sistema viário arterial reforçava vias pré-existentes e era constituído pela Av. Eng. Max de Souza (PC 5) pela Av. Almirante Tamandaré (CC 4) que faz uma ligação direta com Capoeiras e Estreito por um viaduto sob a BR 282. Todo o sistema viário previsto foi implantado no bairro, uma condição bastante rara na cidade. Várias ruas transversais complementam o sistema.

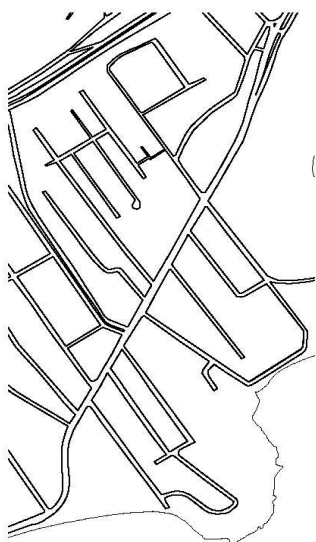
Fig. 180 – Mapa de Zoneamento - Plano Diretor 1986/1997 - Em vermelho AMC 3 e 4



Fonte IPUF

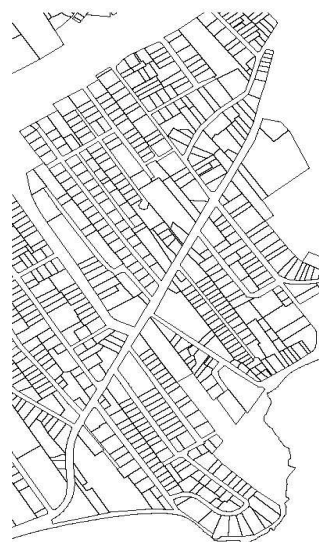
4.4.7.3 Configuração Morfológica

Fig. 181 - Traçado Viário -REGULAR



Fonte: Geoprocessamento PMF

Fig. 182 - Parcelamento - ÓTIMO



Fonte Geoprocessamento PMF

Fig. 183 - Uso e Ocupação do Solo – ÓTIMO



Legenda:

- Comercial
- Corporativo
- Misto 1
- Misto 2
- Residencial alta densidade
- Residencial baixa densidade
- Institucional
- Lazer Público

Fonte: Produzido pelo Autor em 2018 sobre Ortofoto 2016

Geoprocessamento PMF

4.4.7.4 Análise Sintática:

Fig. 184 - Situação Atual - Integração Global - ÓTIMO



Fonte: Produzido pelo Autor

Fig. 185 - Situação Atual – Integração Local r2000m – BOM



Fonte: Produzido pelo Autor

Tabela 14 - Medidas de integração dos trechos das vias analisadas

	Rn - Global	R2000- Local
Av Eng. Max de Souza 01	3.010	233
Av. Eng. Max de Souza 02	2.996	244
Rua Alm. Tamandaré	2.953	237
Rua Jaú Guedes	2.846	154

Fonte: Produzido pelo Autor

4.4.7.5 Considerações

Concebido em sua maioria com loteamentos e desmembramentos formais, o traçado viário do bairro apresenta hoje uma configuração em uma malha incompleta com quadras grandes e irregulares. A partir do eixo da antiga estrada geral (Av. Eng. Max de Souza), que constitui um tronco arterial, surgiram novas ruas transversais, inicialmente em “espinha de peixe”, mas que em alguns casos tiveram o final “costurado” posteriormente, configurando um sistema com uma grelha incompleta que constitui o sistema viário secundário. Assim destaca-se claramente o eixo histórico e retilíneo da Av. Eng. Max de Souza e a reta da nova Av. Almirante Tamandaré que articulam e conectam o conjunto com os sistemas adjacentes. As avenidas apresentam uma forte conexão interbairros e com isso concentram também o fluxo de passagem veicular. As transversais configuram uma estrutura secundária que funcionam como acessos quase privativos. O conjunto, formado pelas avenidas principais, de caráter mais global e ruas de caráter local, constitui uma estrutura bastante legível (Fig. 181). O Plano Diretor não promoveu alterações neste modelo, mas foram previstas e implantadas novas vias arteriais e novas conexões costurando as vias existentes. Assim, o modelo original permanece perceptível (Fig. 180).

As vias que configuram o sistema principal do bairro possuem alto nível de integração global e baixo nível de integração local. O sistema conecta-se de maneira direta com outros que estão a longas distâncias, mas não possui muitas conexões com vias e travessas locais. O traçado linear e com poucas curvas das avenidas possui notas maiores do que a malha incompleta das ruas, apesar das ligações do modal principal com o secundário, a descontinuidade reduz as medidas de integração das vias como um todo (Fig. 184; Fig. 185).

As glebas originais foram efetivamente parceladas e organizadas em lotes mais ou menos padronizados de pequenas e médias dimensões (Fig. 182). O “Centro de Bairro”, determinado pela legislação ainda não se configurou plenamente, mas o eixo da Av. Eng. Max de Souza, ocupado com comércio e serviços variados e bem mesclados com habitação multifamiliar densa, revela a existência de um núcleo funcional emergente. O incentivo da legislação para uso exclusivamente comercial foi apenas parcialmente utilizado nas novas edificações. A grande maioria de edifícios com uso exclusivamente comercial é anterior a esta legislação e constituída por edifícios de baixo gabarito e pouco aproveitamento de índices construtivos. Conforme o levantamento percebe-se inicialmente uma predominância de uso residencial das edificações, mas um olhar mais atento revela uma mistura de usos e funções ocupando edificações com idades, gabaritos e configurações diversificadas. Focando a análise para as edificações projetadas durante a vigência do Plano Diretor, percebe-se que o uso residencial de alta densidade ocupa mais espaço dentro da AMC, onde entre os novos edifícios predomina o uso misto com comércio varejista no térreo e residencial ou serviços nos pavimentos superiores. Ainda está presente raro uso residencial de baixa densidade e alguns equipamentos institucionais distribuídos pelo recorte analisado (Fig. 183).

Os espaços abertos têm características similares aos da malha urbana. As avenidas com dimensões proporcionais e regulares explicitam sua importância no contexto da malha urbana global e a maioria dos edifícios construídos a partir dos anos 2000 possui uso comercial varejista no térreo, muitos com lojas de pequena escala, unidades em sequência e vitrines de exposição. Além disso, o embasamento não possui afastamentos laterais e as edificações configuram os espaços públicos com a forma e a escala, revelando uma qualificada cenografia de espaços públicos, mas não há ainda continuidade e coesão entre os novos conjuntos edificados e os antigos e de pequena escala. Onde predomina o comércio, passeios adequados, com alguma arborização e trânsito mais amigável permitem melhor apropriação dos espaços públicos. No restante do bairro, o traçado em quadras grandes reforça a sensação de espaço contido, as tipologias edilícias multifamiliares isoladas no lote estão segregadas do espaço público, sem transições amigáveis com o exterior.

O levantamento demonstra boa movimentação de pedestres nos dois locais medidos. A região da Av. Eng. Max de Souza, apresenta mais movimentação, devido a ser a região do bairro que com maior concentração residencial e comercial. Ao contrário das Ruas Abel Capela e Almirante Tamandaré possuem fraca movimentação. O bom nível de co-presença é percebido também pela observação em outros horários e locais.

A conjunção de fatores como o sistema viário principal com alta integração global e local, o parcelamento em lotes menores e a alta valorização imobiliária tornaram o bairro atraente para o mercado da construção civil. As possibilidades oferecidas pela legislação foram aproveitadas na emergente configuração de um “Centro de Bairro” configurado por novos edifícios com usos e funções variados que se relacionam com o espaço público. Estas condições resultaram em boa densidade, mas no geral com ainda reduzida diversidade de usos, funções e classes sociais, que se reflete em ambientação em processo de formação, mas já atingindo boa vitalidade urbana. Considera-se ter atingindo o sucesso esperado para uma área de centralidade.

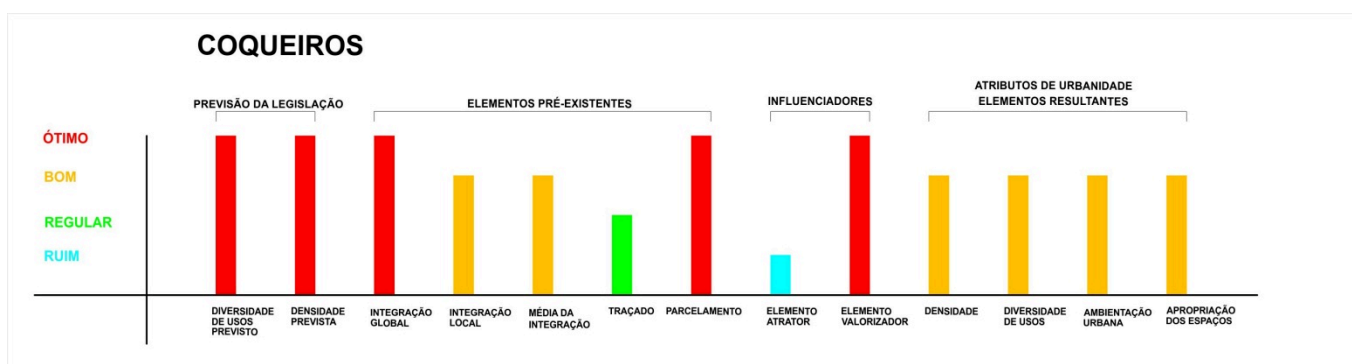
Tabela 15 - Apropriação dos Espaços definida pela circulação de pedestres - BOM

LOCAL	Fluxo de pessoas
PONTO 01 – Av. Eng Max de Souza esquina Alm. Tamandaré	834/h
PONTO 02 – Av. Eng Max de Souza, esquina Abel Capela	508/h
MÉDIA TOTAL	671/h

Fonte: Produzido pelo Autor

Os dados analisados estão no gráfico com a escala de notas atribuídas aos elementos que foram pesquisados.

Fig. 186 – Gráfico de Notas - Resumo da Análise



Fonte: Produzido pelo Autor

4.4.7.6 Registro Fotográfico Coqueiros

Fig. 187 – Av. Eng. Max de Souza



Fig. 188 – Av. Eng. Max de Souza



Fig. 189 – Av. Eng. Max de Souza

Fig. 190 – Av. Eng. Max de Souza



Fig. 191 – Av. Eng. Max de Souza

Fig. 192 – Av. Eng. Max de Souza



Fig. 193 – Av. Eng. Max de Souza

Fig. 194 – Av. Eng. Max de Souza



Fonte: Produzido pelo Autor

4.4.8 Agrônômica

4.4.8.1 Contextualização e Histórico

O bairro da Agrônômica está localizado entre o Maciço do Morro da Cruz e a Baía Norte na porção insular de Florianópolis. Sua ocupação remonta ao período colonial, a partir da estrada que ligava Centro às freguesias do norte e leste da Ilha. O nome do bairro remete ao uso agrícola das chácaras originais urbanizadas a partir de meados do sec. XIX. A maior parte da ocupação é resultado de loteamentos informais surgidos com as vias em forma de “espinha de peixe” partindo da estrada geral em direção ao morro e ao mar. A Rua Delminda Silveira, ora reta, ora sinuosa, forma a espinha dorsal do traçado viário. Durante boa parte do sec XX teve apenas crescimento vegetativo e mesmo após a construção da via de contorno norte nos anos 1980, permaneceu em relativo isolamento, sem crescimento significativo resignou-se como um bairro residencial de baixa densidade. Somente a partir dos anos 2000 iniciou-se um acelerado processo de densificação, principalmente nos locais com melhores vistas e acesso para a Baía Norte.

O bairro é muito extenso e pode ser dividido em duas regiões. A porção oeste é continuidade do centro da cidade, com predomínio de áreas residenciais unifamiliares nas encostas e multifamiliares de alto padrão e densidade junto à orla da Baía Norte. A porção leste é mais heterogênea abrigando classes de média e baixa renda em ocupação de média densidade. Abriga também Equipamentos Públicos e Edifícios Comerciais e Corporativos. Esta área será o recorte objeto de análise, pois é onde foi locada a AMC do bairro de acordo com o Plano Diretor de 1997.

Fig. 195 - Vista geral do “Centro de Bairro” Agrônômica- Em vermelho o recorte AMC analisado



Fonte: Produzido pelo Autor sobre foto do Google Earth

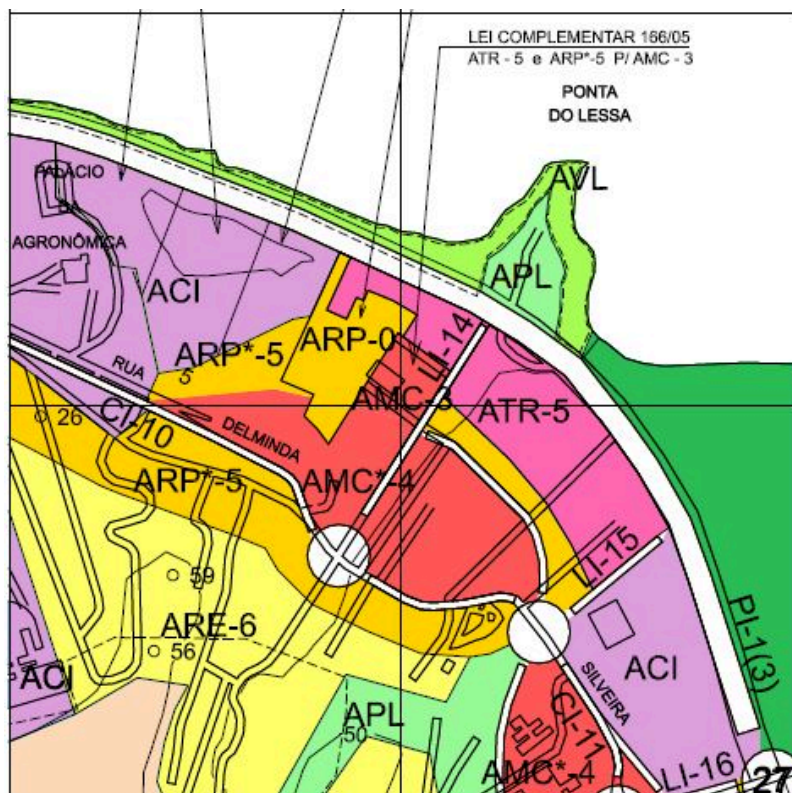
4.4.8.2 Legislação Urbanística - Centralidade da Agrônômica

Situada Na porção oeste do bairro, a localização da centralidade AMC ocupava uma região irregular entre a Rua Delminda Silveira e a Beira Mar Norte e foi determinada somente a partir do Plano Diretor de 1986/1997, com ajustes e acréscimos em 2005.

Para atingir a densidade desejada, nesta área eram permitidos edificações comerciais, residenciais ou mistas de até 16 pavimentos (9+3+1+3+1), potencial construtivo líquido de 8 vezes a área do terreno e taxa de ocupação de 80% nos quatro primeiros pavimentos. Esta região de centralidade era envolvida por áreas com zoneamentos com usos e potenciais construtivos teoricamente mais restritivos como ARP e ATR e ACI, entretanto estas áreas foram ocupadas de maneira similar à AMC e portanto serão analisadas em conjunto.

O sistema viário arterial, reforçava vias pré-existentes e era constituído pela Rua Delminda Silveira (xxx) pela Via de Contorno Norte (PI1) que faz uma ligação direta entre o Centro e a UFSC. Todo o sistema viário principal previsto foi implantado no bairro, uma condição bastante rara na cidade. Ruas transversais complementam o sistema.

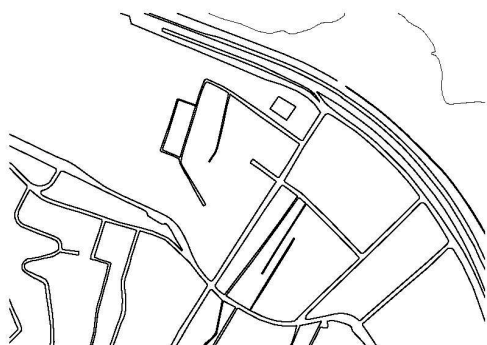
Fig. 196 – Mapa de Zoneamento - Plano Diretor 1986/1997 - Em vermelho AMC 3 e AMC*4



Fonte IPUF

4.4.8.3 Configuração Morfológica

Fig. 197 – Traçado Viário - REGULAR



Fonte: Geoprocessamento PMF

Fig. 198 Parcelamento - ÓTIMO



Fonte: Geoprocessamento PMF

Fig. 199 - Uso e Ocupação do Solo - ÓTIMO



Legenda:

- Comercial
- Corporativo
- Misto 1
- Misto 2
- Residencial alta densidade
- Residencial baixa densidade
- Institucional
- Lazer Público

Fonte: Produzido pelo Autor em 2018 sobre Ortofoto 2016

Geoprocessamento PMF

4.4.8.4 Análise Sintática:

Fig. 200 - Situação Atual - Integração Global - BOM



Fonte: Produzido pelo Autor

Fig. 201 - Situação Atual - Integração local r2000m - BOM



Fonte: Produzido pelo Autor

Tabela 16 - Medidas de integração dos trechos das vias analisadas

	Rn - Global	R 2000- Local
Rua Delminda Silveira	2.475	188
Rua Antonio Carlos Ferreira	2.541	166
Rua São João Batista	2.426	132

Fonte: Produzido pelo Autor

4.4.8.5 Considerações

O sistema viário do recorte analisado apresenta uma configuração com quadras grandes incompletas e irregulares. A partir do eixo da antiga estrada geral (Rua Delminda Silveira), que constitui um tronco arterial, surgiram ruas transversais, inicialmente em “espinha de peixe”, mas em alguns casos tiveram o final “costurado” posteriormente pela via marginal da Av. Beira Mar Norte (Rua Pascoal Apóstolo Ptisica), configurando um traçado em grelha incompleta. Assim destaca-se o eixo histórico da Rua Delminda Silveira e o suave arco da nova Pascoal Apóstolo Ptisica que articulam e conectam o conjunto com os sistemas adjacentes. As vias arteriais apresentam conexão interbairros e com isso concentram também o fluxo de passagem veicular, as longas transversais configuram uma estrutura secundária de ruas que funcionam em alguns casos como conexão e em outros como acessos privativos. O conjunto, formado pelas vias principais, de caráter global e ruas e servidões de caráter local, constitui uma estrutura bastante legível para quem circula (Fig. 197). O Plano Diretor não promoveu alterações, apenas foi prevista e implantada a nova via marginal costurando as vias existentes. Mesmo assim, o modelo original permanece bastante perceptível (Fig. 196).

Sintaticamente as vias que configuram o sistema principal do bairro possuem médio nível de integração global e baixo nível de integração local. O sistema conecta-se de maneira indireta com outros que estão a longas distâncias e apresenta poucas conexões diretas com vias e travessas locais. O traçado das arteriais possui notas similares às locais, pois a descontinuidade reduz as medidas de integração das vias como um todo. A maioria das demais vias do bairro apresenta nível de integração global e local similar, pois se conectam entre si (Fig. 200; Fig. 201).

As glebas originais foram parceladas em lotes mais ou menos padronizados de pequenas e médias dimensões, mas são evidentes os casos de amembramentos para o uso com construções de maior escala (Fig. 198).

O Centro de Bairro, determinado pela legislação está em formação, com intensa alteração na configuração original e renunciando a emergência do núcleo funcional. O incentivo da legislação para uso exclusivamente comercial foi bastante utilizado, então existe relevante uso corporativo das edificações, mas percebe-se em seguida uma grande mistura de usos e funções ocupando edificações com idades, gabaritos e tipologias edilícias diversificadas. Focando a análise para as edificações projetadas durante a vigência do Plano Diretor é evidente que o uso residencial de alta densidade ocupa um bom espaço e a maioria dos novos edifícios corporativos e de serviços possui uso comercial no térreo. A mistura de usos ocorre pela proximidade, mas raramente na mesma edificação. Ainda está presente uso residencial de baixa densidade nas servidões internas (Fig. 199). É relevante a ação atratora e valorizadora do hipermercado e alguns equipamentos institucionais nas imediações do recorte analisado.

Os espaços abertos têm características configuracionais que são reflexo da malha urbana. As avenidas com dimensões proporcionais e regulares explicitam sua importância no contexto global, enquanto no interior do bairro, o traçado em quadras grandes e irregulares produz a sensação de espaço mais contido. Apesar da persistência de residências unifamiliares isoladas no lote e de alguns condomínios de blocos mais antigos, as novas edificações já ensaiam a configuração de um espaço público mais integrado e com transições permeáveis entre o interior e o exterior das edificações. Ao contrário dos condomínios antigos, a maioria dos edifícios comerciais construídos a partir dos anos 2000 possui uso comercial no térreo, com lojas de pequena escala, e vitrines de exposição. Além disso, não possuem afastamentos laterais no embasamento, possibilitando a cenografia com a forma e a escala, entretanto não há ainda continuidade entre os conjuntos edificados, pois as edificações antigas são de pequena escala. Mesmo onde predomina o comércio passeios precários, rara arborização e movimento de veículos dificultam a apropriação dos espaços.

O levantamento demonstra movimentação de pedestres bem equilibrada nos locais medidos. A rua Delminda Silveira apresenta números mais elevados, devido a ser a região do bairro que com maior concentração residencial e comercial. Entretanto as Ruas São João Batista e Antonio Carlos Ferreira na região interna, também apresentam considerável movimentação.

A conjunção de fatores como o sistema viário principal com alta integração global e local, o parcelamento em lotes menores e a alta valorização tornaram atraente para o mercado imobiliário. As possibilidades oferecidas pela legislação foram aproveitadas na emergente configuração de um “Centro

de Bairro” configurado por novos edifícios com usos e funções variados que se relacionam com o espaço público.

Estas condições resultaram em boa densidade, diversidade de usos, funções e classes sociais, ambientação em construção e resultando em vitalidade urbana ascendente, conforme previsto pela AMC do plano diretor. Considera-se ter atingindo o sucesso esperado para uma para uma área de centralidade.

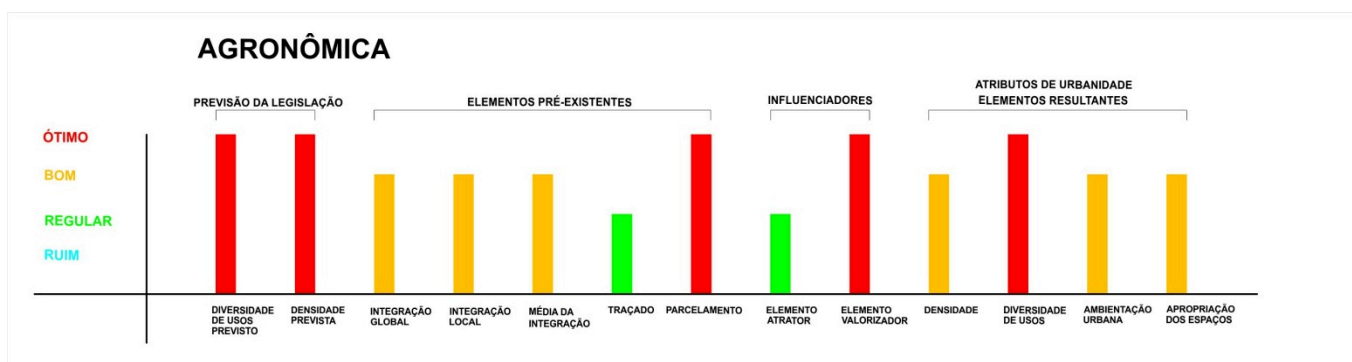
Tabela 17 - Apropriação dos Espaços definida pela circulação de pedestres - BOM

LOCAL	Fluxo de pessoas
PONTO 01 – Rua Delminda Silveira	844/h
PONTO 02 – Rua Antonio Carlos Ferreira	532/h
MÉDIA TOTAL	688/h

Fonte: Produzido pelo Autor

Os dados analisados estão no gráfico com a escala de notas atribuídas aos elementos que foram pesquisados. Os elementos resultantes refletem o sucesso da AMC em possuir atributos de urbanidade:

Fig. 202- Gráfico de Notas - Resumo da Análise



Fonte: Produzido pelo Autor

4.4.8.6 Registro Fotográfico da Agrônômica

Fig. 203- Rua Delminda Silveira



Fig. 204- Rua Delminda Silveira



Fig. 205- Rua São João Batista



Fig. 206- Rua São João Batista



Fig. 207- Rua Carlos Corrêa



Fig. 208- Rua Antonio Carlos Ferreira



Fig. 209- Rua Antonio Carlos Ferreira



Fig. 210- Rua Antonio Carlos Ferreira



Fonte: Produzido pelo Autor

4.4.9 Trindade

4.4.9.1 Contextualização e Histórico

O bairro da Trindade está localizado entre o Maciço do Morro da Cruz e a Bacia do Itacorubi, centro da porção insular de Florianópolis. A Freguesia da Trindade foi fundada no período colonial na intersecção das estradas em direção ao centro, sul, leste e norte da ilha, mas só começou a ser urbanizadas a partir de meados do sec. XX, sendo a maior parte da ocupação resultado de parcelamentos informais surgidos com as vias em forma de “espinha de peixe” partindo perpendicularmente da estrada geral em direção ao morro e ao manguezal. A Rua Lauro Linhares, ora reta, ora sinuosa de acordo com a topografia, forma a espinha dorsal do traçado viário. Durante boa parte do sec XX teve apenas crescimento vegetativo, condição radicalmente alterada a partir do final dos anos 1960 e mais fortemente nos anos 1970 com a implantação da UFSC e da via de contorno norte a partir dos anos 1980. A ligação siamesa com o campus universitário determinou a configuração como um bairro residencial universitário. Somente a partir dos 2000 iniciou-se um acelerado processo de densificação e agregação de novos usos, principalmente comercial

O bairro é muito extenso e pode ser dividido em duas regiões. A porção oeste é continuidade do Bairro da Agrônômica, com predomínio de áreas residenciais nas encostas e multifamiliares nas áreas planas. A porção leste é mais heterogênea com ocupações de média e alta densidade. Constitui uma área de centralidade, abrigando Edifícios Comerciais e Corporativos. Esta área é o recorte objeto de análise onde foi locada a AMC do bairro de acordo com o Plano Diretor de 1997.

Fig. 211 - Vista geral do “Centro de Bairro Trindade” - Em vermelho o recorte AMC analisado



Fonte: Produzido pelo Autor sobre foto do Google Earth

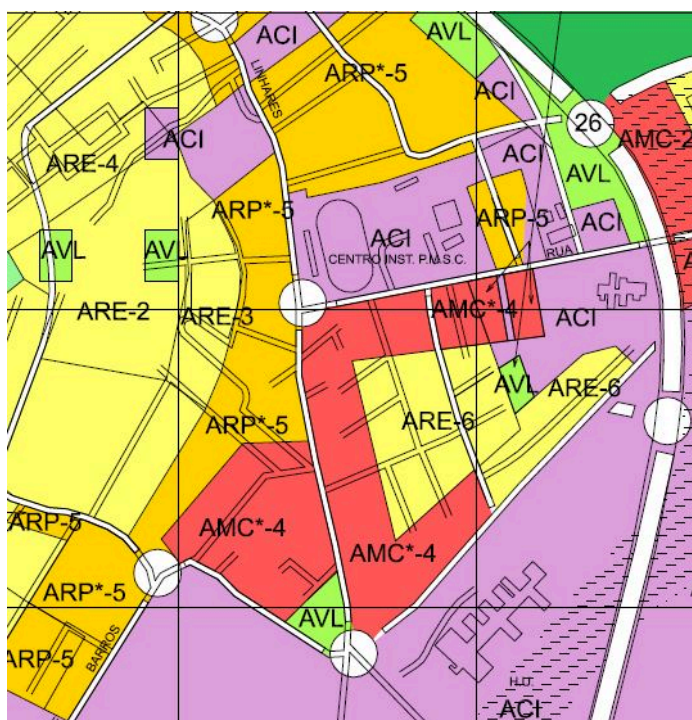
4.4.9.2 Legislação Urbanística - Centralidade da Trindade

Situada No limite leste do bairro, a localização da centralidade AMC, remonta ao Plano Diretor de 1982 e foi reforçada pelos planos de 1986/1997, com ajustes e ampliação em 2005. Ocupava uma região regular entre as Ruas Lauro Linhares, Madre Benvenuta e Maria Flora Pausewang, além de uma porção lindeira à Praça Santos Dumont.

Para atingir a densidade desejada, nesta área eram permitidos edificações comerciais, residenciais ou mistas de até 16 pavimentos (9+3+1+3+1), potencial construtivo líquido de 8 vezes a área do terreno e taxa de ocupação de 80% nos quatro primeiros pavimentos. Esta região de centralidade era envolvida por áreas com zoneamentos com usos e potenciais construtivos teoricamente mais restritivos como ARP e ARE e ACI.

O sistema viário arterial, reforçava vias pré-existentes e era constituído pelas Ruas Lauro Linhares, Madre Benvenuta e Maria Flora Pausewang, e suas intersecções com a Via de Contorno Norte (PI1) que faz uma ligação direta entre o Centro e a UFSC. Todo o sistema viário principal previsto foi implantado no bairro, uma condição bastante rara na cidade. Várias ruas transversais complementam o sistema.

Fig. 212 – Mapa de Zoneamento - Plano Diretor 1986/1997 - Em vermelho AMC* 4



Fonte IPUF

4.4.9.3 Configuração Morfológica

Fig. 213 – Traçado Viário – BOM



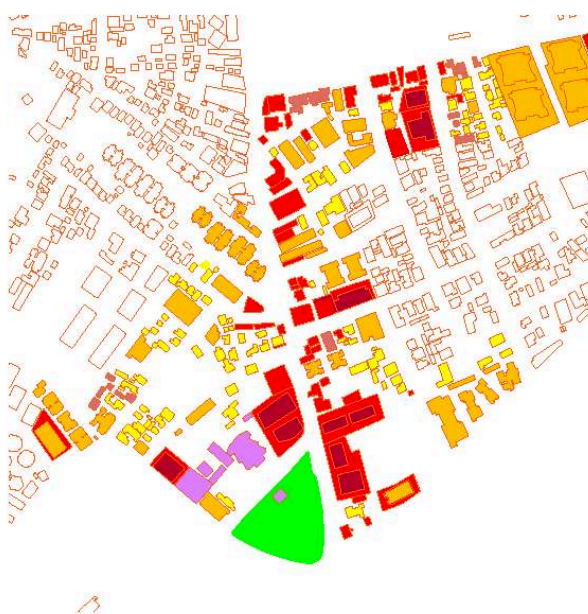
Fonte Geoprocessamento PMF

Fig. 214- Parcelamento - ÓTIMO



Fonte Geoprocessamento PMF

Fig. 215 - Uso e Ocupação do Solo – ÓTIMO



Legenda:

- Comercial
- Corporativo
- Misto 1
- Misto 2
- Residencial alta densidade
- Residencial baixa densidade
- Institucional
- Lazer Público

Fonte: Produzido pelo Autor em 2018 sobre Ortofoto 2016
Geoprocessamento PMF

4.4.9.4 Análise Sintática:

Fig. 216 - Situação Atual - Integração Global - BOM



Fonte: Produzido pelo Autor

Fig. 217 - Situação Atual - Integração Local r2000m – BOM



Fonte: Produzido pelo Autor

Tabela 18 - Medidas de integração dos trechos das vias analisadas

	Rn - Global	R 2000 - Local
Rua Lauro Linhares	2.477	291
Rua Maria Flora Pausewang	2.583	260
Av. Madre Benvenuta	2.525	232
Rua Santa Luzia	2.382	172

4.4.9.5 Considerações

O recorte da região central da Trindade possui uma configuração com quadras grandes incompletas e irregulares. A partir do eixo da antiga estrada geral (Rua Lauro Linhares), que constitui um tronco arterial, surgiram transversais interceptadas posteriormente por vias que partiam da Av. Madre Benvenuta, configurando um sistema com uma grelha deformada e incompleta que constitui o traçado viário secundário.

Fica evidente o eixo histórico e sinuoso da Rua Lauro Linhares e as conexões com as retas da Madre Benvenuta e Maria Flora Pausewang que articulam e conectam o conjunto com os sistemas adjacentes. As vias arteriais apresentam uma forte conexão inter-bairros e com isso concentram também o fluxo de passagem veicular, enquanto as transversais configuram uma estrutura secundária de ruas que funcionam em alguns casos como conexão e em outros como acessos quase privativos. O conjunto formado pelas vias principais, de caráter mais global e ruas de caráter local, constitui uma estrutura facilmente legível (Fig. 213). O Plano Diretor não promoveu alterações neste modelo, apenas foi prevista uma nova via central conectando as existentes. A conexão não foi executada e o modelo original permanece (Fig. 212).

De acordo com a análise sintática, as vias do sistema principal possuem médio nível de integração global e local, pois o sistema conecta-se de maneira direta com outros que estão a longas distâncias e também apresenta conexões com vias locais. O traçado das arteriais possui notas pouco maiores do que as locais, evidenciando a alimentação do modal principal pela malha secundária. A maioria das demais vias do bairro apresenta baixo nível de integração global e local, pois pouco se conectam entre si (Fig. 216; Fig. 217).

As glebas originais foram parceladas em ruas e lotes mais ou menos padronizados, a maioria de pequenas e médias dimensões, mas são evidentes os amembramentos para construções de maior escala (Fig. 214).

O Centro de Bairro, determinado pela legislação está em estágio de consolidação e fica perceptível a alteração na configuração original com grande número de edificações ocupadas com comércio e serviços variados e mesclados com habitação multifamiliar densa, configurando um núcleo funcional. O incentivo da legislação para uso exclusivamente comercial foi muito utilizado nas novas edificações, mas mesmo assim observa-se uma grande variedade de usos ocupando edificações com idades, gabaritos e tipologias diversas. Focando a análise para as edificações projetadas durante a vigência do Plano Diretor, percebe-se que o uso residencial de alta densidade, ocupa bom espaço dentro da AMC, os edifícios corporativos possuem uso misto comercial, a mistura de usos ocorre pela proximidade, mas raramente na mesma edificação. Mesmo reduzida ainda está presente uso residencial de baixa densidade. Merece registro a relevante ação atratora e valorizadora da UFSC e alguns equipamentos institucionais nas imediações do recorte analisado (Fig. 193).

Os espaços abertos têm características semelhantes aos do traçado viário. As avenidas com dimensões amplas e retilíneas explicitam sua importância no contexto da malha urbana global. No interior do bairro, o traçado em quadras grandes e irregulares reforça a sensação de espaço mais contido, Apesar da existência de residências unifamiliares isoladas no lote e de alguns condomínios mais antigos, é perceptível que as novas edificações conseguem configurar um espaço público mais integrado e com transições permeáveis entre o interior e o exterior das edificações. Ao contrário dos condomínios dos anos 1980 e 1990, a maioria dos edifícios comerciais construídos a partir dos anos 2000 possui uso comercial varejista no térreo, muitos com lojas de pequena escala, unidades em sequência e vitrines de exposição. O embasamento sem afastamentos laterais contribuiu para que edificações configurem os espaços públicos com a forma e a escala, revelando uma ambientação qualificada para a circulação e a permanência, entretanto há pouca continuidade entre os conjuntos edificados, pois a maioria das edificações antigas ainda é de pequena escala, se comparadas aos novos empreendimentos. A Praça Santos Dumont apesar da vegetação exuberante e localização no coração da AMC, não possui qualificação servido quase como um jardim contemplativo.

O levantamento demonstra grande diferença de movimentação nos locais medidos. A Av. Madre Benvenuta e a Rua Maria Flora Pausewang possuem muita circulação de veículos, mas baixa movimentação de pedestres, em oposição, a Rua Lauro Linhares apresenta intensa movimentação

tanto de veículos quanto de pedestres, pois além de ser a região com maior concentração residencial e comercial, está ligada diretamente à UFSC, elemento atrator regional.

Apesar do traçado viário não possuir altos índices de integração, os números não são desprezíveis, o parcelamento em lotes menores que facilitam a ocupação, mas principalmente a forte ligação com elemento atrator da UFSC, provocou crescente valorização e tornaram atraente para o mercado imobiliário. As possibilidades oferecidas pela legislação foram aproveitadas na formação de um “Centro de Bairro” configurado por edifícios com usos e funções variados que se relacionam com o espaço público e resultou em surpreendente diversidade de usos e funções e mistura de classes sociais e ambientação em formação, aproveitando as possibilidades oferecidas pela AMC propícia para abrigar uma centralidade expressiva, configurando um “Centro de Bairro” dotado de atributos de urbanidade.

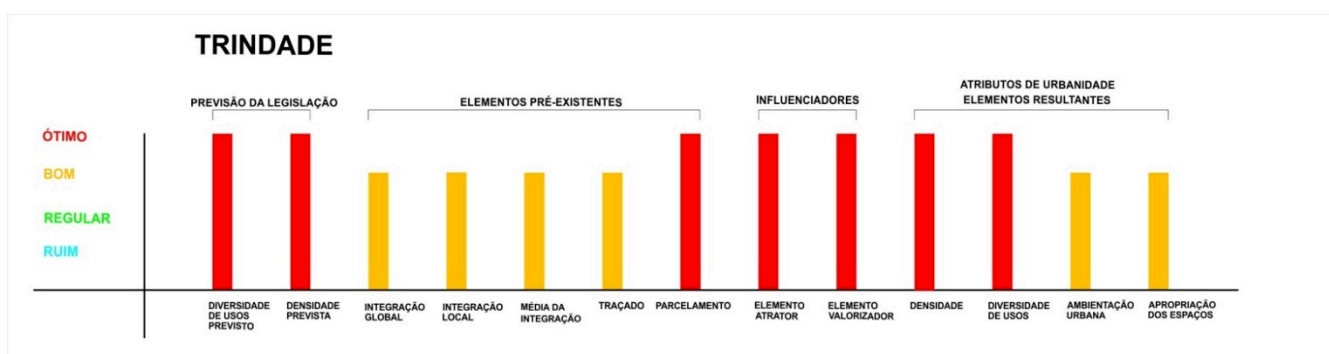
Tabela 19 - Apropriação dos Espaços definida pela circulação de pedestres - BOM

LOCAL	Fluxo de pessoas
PONTO 01 – Rua Lauro Linhares	1.276/h
PONTO 02 – Av. Madre Benvenuta	463/h
PONTO 03 – Rua Maria Flora Pausewang	271/h
MÉDIA TOTAL	670/h

Fonte: Produzido pelo Autor

Os dados analisados estão no gráfico com a escala de notas atribuídas aos elementos que foram pesquisados. Os elementos resultantes refletem o sucesso da AMC em possuir atributos de urbanidade:

Fig. 218 – Gráfico de Notas - Resumo da Análise



Fonte: Produzido pelo Autor

4.4.9.6 Levantamento Fotográfico

Fig. 219 - Rua Lauro Linhares



Fig. 220 – Rua Lauro Linhares



Fig. 221 - Rua Lauro Linhares



Fig. 222 – Rua Lauro Linhares



Fig. 223 – Av. Madre Benvenuta



Fig. 224 – Av. Madre Benvenuta



Fig. 225 – Rua Santa Luzia



Fig. 226 - Rua Cônego Bernardo



Fonte: Produzido pelo Autor

4.4.10 Carvoeira

4.4.10.1 Contextualização e Histórico

O bairro da Carvoeira está localizado entre o Maciço do Morro da Cruz e a UFSC no centro da porção insular de Florianópolis. Originalmente a localidade rural era apenas passagem entre a Trindade e o Bairro do Saco dos Limões. As chácaras começaram a ser loteadas a partir de meados do sec. XX. A maior parte da ocupação é resultado de parcelamentos informais surgidos com as vias em forma de “espinha de peixe” partindo perpendicularmente da estrada geral em direção aos morros. Durante boa parte do sec. XX teve apenas crescimento vegetativo, condição substancialmente alterada a partir do final dos anos 1970 com a implantação da UFSC e da Eletrosul no vizinho bairro do Pantanal. A ligação com o campus universitário determinou a configuração como um bairro universitário residencial de baixa densidade. Somente a partir dos 1980 iniciou-se um acelerado processo de densificação residencial, mas em seguida passou boa parte dos anos 1990 estagnado e desvalorizado. Somente a partir dos anos 2000 a partir da mudança da lei em 2002 que introduziu a AMC, é que retomou o processo de crescimento.

O bairro é compacto, mas pode ser dividido em duas regiões. A porção sul, abriga classes de média e baixa renda em ocupações de baixa densidade. A porção norte é explicitamente ligada à UFSC, com predomínio de residenciais unifamiliares nas encostas e multifamiliares nas áreas planas. Esta área será o recorte objeto de análise, pois é onde foi locada a AMC do bairro de acordo com o Plano Diretor de 1997, mas apenas em alteração feita em 2002.

Fig. 227 - Vista geral do “Centro de Bairro Carvoeira” - Em vermelho o recorte AMC analisado



Fonte: Produzido pelo Autor sobre foto do Google Earth

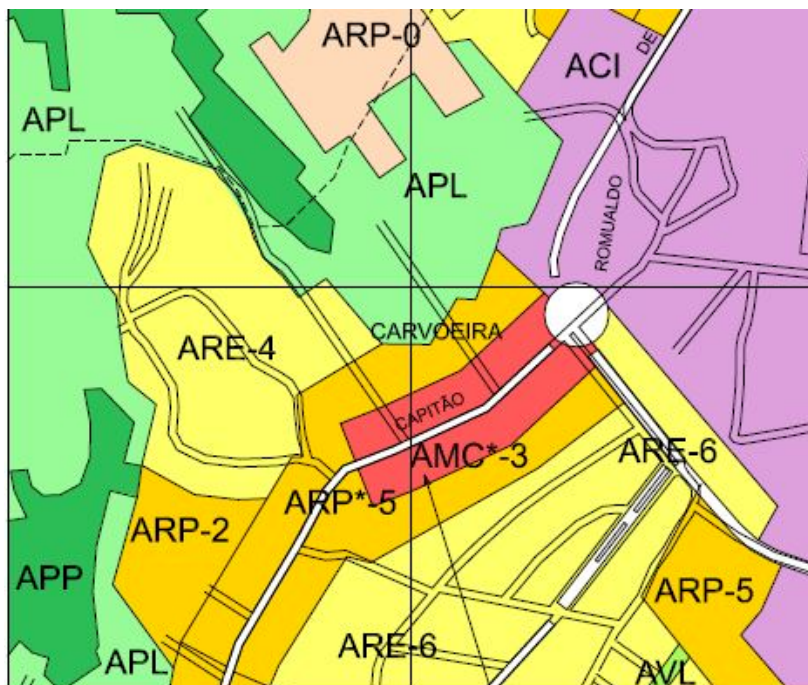
4.4.10.2 Legislação Urbanística - Centralidade da Carvoeira

Situada No limite norte do bairro, a localização da centralidade AMC, somente foi introduzida no Plano Diretor em 2002. Ocupava uma pequena região regular, junto à UFSC e lindeira à Rua Cap. Romualdo de Barros.

Para atingir a densidade desejada, nesta área eram permitidos edificações comerciais, residenciais ou mistas de até 12 pavimentos (4+3+1+3+1), potencial construtivo líquido de 6 vezes a área do terreno e taxa de ocupação de 80% nos quatro primeiros pavimentos. Esta região de centralidade era envolvida por áreas com zoneamentos com usos e potenciais construtivos teoricamente mais restritivos como ARP , ARE e ACI.

O sistema viário arterial reforçava vias pré-existentes e era constituído pelas Ruas Cap. Romualdo de Barros, Cesar Seara e Des. Vítor Lima e suas intersecções. Todo o sistema viário principal previsto foi implantado no bairro, uma condição bastante rara na cidade.

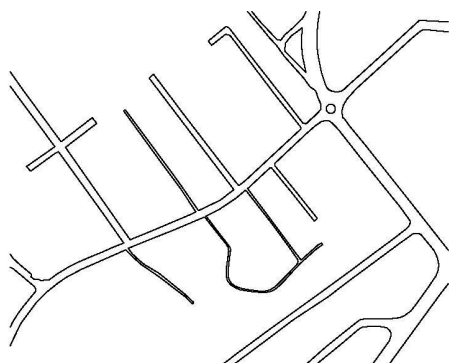
Fig. 228 – Mapa de Zoneamento - Plano Diretor 1986/1997 - Em vermelho AMC 4



Fonte IPUF

4.4.10.3 Configuração Morfológica

Fig. 229 - Traçado Viário - RUIM



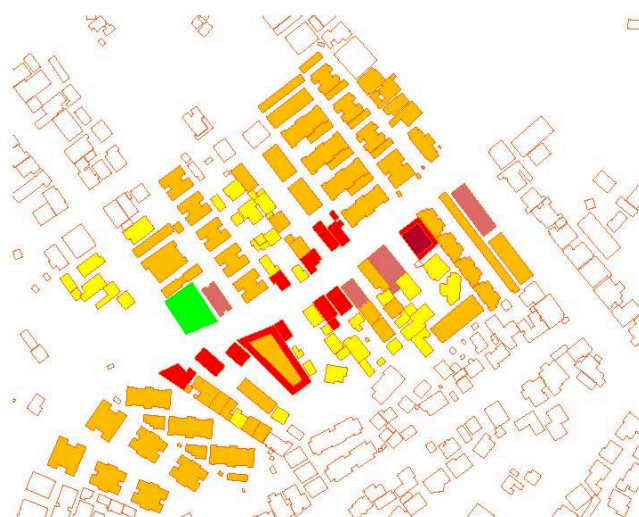
Fonte Geoprocessamento PMF

Fig. 230 - Parcelamento - BOM



Fonte Geoprocessamento PMF

Fig. 231 - Uso e Ocupação do Solo - RUIM



Legenda:

- Comercial
- Corporativo
- Misto 1
- Misto 2
- Residencial alta densidade
- Residencial baixa densidade
- Institucional
- Lazer Público

Fonte: Produzido pelo Autor em 2018 sobre Ortofoto 2016

Geoprocessamento PMF

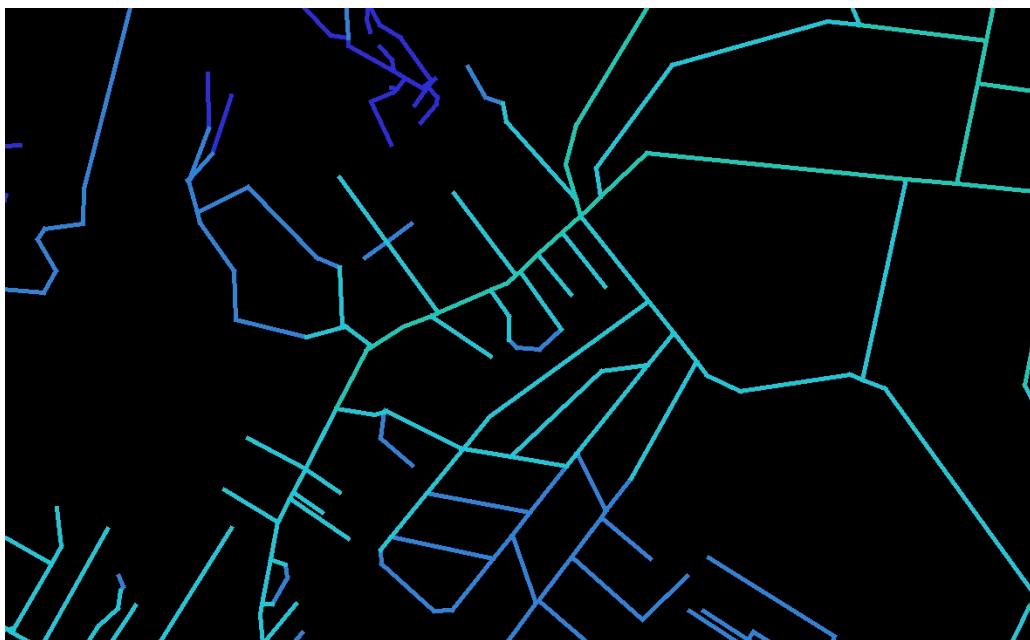
4.4.10.4 Análise Sintática:

Fig. 232 - Situação Atual - Integração Global - BOM



Fonte: Produzido pelo Autor

Fig. 233 - Situação Atual - Integração Local r2000m - BOM



Fonte: Produzido pelo Autor

Tabela 20 - Medidas de integração dos trechos das vias analisadas

	Rn - Global	R 2000- Local
Rua Cap. Romualdo de Barros	2.560	232
Rua Des. Vítor Lima / Rua César Seara	2.507	218

Fonte: Produzido pelo Autor

4.4.10.5 Considerações

O recorte da Carvoeira apresenta uma configuração bastante próxima da original. A partir do eixo da antiga Rua Cap. Romualdo de Barros, que constitui um tronco arterial, surgiram ruas transversais em “espinha de peixe”, que formam o traçado viário secundário, sem configurar uma malha. Fica evidente o eixo da Rua Cap. Romualdo de Barros e a conexões com César Seara / Des. Vítor Lima que articulam e conectam o conjunto com os sistemas adjacentes. As vias arteriais apresentam conexão interbairros e com isso concentram também o fluxo de passagem, enquanto as transversais configuram uma estrutura secundária que funcionam como acessos privativos. O conjunto, formado pelas vias principais, de caráter global e ruas de caráter local, forma uma estrutura facilmente legível para os passantes (Fig. 229). O Plano Diretor não promoveu alterações e o modelo original permanece bastante perceptível (Fig. 228).

De acordo com a análise sintática as vias que configuram o sistema principal possuem médio nível de integração global e local, pois o sistema conecta-se de maneira indireta com outros que estão a longas distâncias e também apresenta conexões com vias locais. A descontinuidade reduz as medidas de integração das vias como um todo, mas o traçado das arteriais possui notas maiores do que as locais, a maioria das demais vias do bairro apresenta baixo nível de integração global e local, pois não se conectam entre si (Fig. 232; Fig. 233).

As glebas originais foram parceladas em lotes mais ou menos padronizados de médias e grandes dimensões, apropriadas para o uso com construções de maior escala (Fig. 230).

O Centro de Bairro, determinado pela legislação não se formou plenamente, a mudança recente não permitiu ainda alteração substancial na configuração formada a partir dos anos 1980 com condomínios em blocos de habitação multifamiliar, revela a configuração determinada na legislação anterior. O incentivo da nova legislação para uso exclusivamente comercial foi pouco utilizado nas novas edificações, mostrando pouca variedade de usos. Percebe-se que o uso residencial de alta

densidade, ocupa o maior espaço dentro da AMC, sendo raro entre os novos edifícios o uso misto com comércio varejista no térreo e residencial nos pavimentos superiores. A mistura de uso ocorre pela proximidade, mas raramente na mesma edificação. Ainda há uso residencial de baixa densidade nas ruas internas. (Fig. 231).

Os espaços abertos do bairro têm características similares aos da malha urbana. As avenidas com dimensões amplas explicitam sua importância no contexto global enquanto a rua geral é mais contida e configurada. No interior do bairro, o traçado reforça a sensação de espaço restrito, configurado por residências isoladas no lote. As novas edificações tendem a configurar um espaço público com transições permeáveis entre o interior e o exterior, ao contrário dos condomínios antigos, entretanto não há continuidade entre os conjuntos edificados. Passeios precários, rara arborização e movimento de veículos dificultam a apropriação dos espaços públicos. A praça localizada no coração da AMC, não apresenta qualificação e segue quase como um jardim contemplativo.

O levantamento demonstra boa movimentação de pedestres em dois locais medidos. A região da Romualdo de Barros apresenta mais movimentação, pois, está ligada diretamente à UFSC que funciona como polo atrator e elemento valorizador. As Ruas César Seara e Des. Vítor Lima possuem muita circulação de veículos, mas baixa movimentação de pedestres, nelas predomina o uso residencial exclusivo.

Apesar do traçado viário não possuir altos índices de integração local e global, os números não são baixos no contexto dos bairros da ilha. A forte ligação com elemento atrator com o porte da UFSC, provocou valorização e tornou o bairro atraente para o mercado imobiliário. As possibilidades oferecidas pela legislação resultaram em grande densidade construtiva e populacional, mas pouca diversidade de usos e sem mistura de classes sociais. A mudança da legislação não foi integralmente aproveitada para a configuração de um “Centro de Bairro”. Estas condições resultaram em ambientação apenas cenográfica e vitalidade urbana limitada e dependente do elemento atrator. Considera-se que a previsão de centralidade foi parcialmente atingida

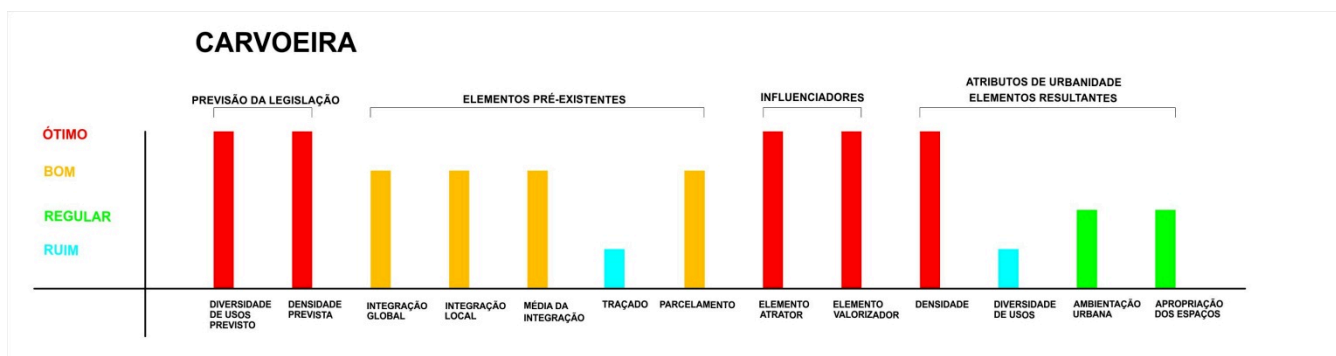
Tabela 21 - Apropriação dos Espaços definida pela circulação de pedestres - REGULAR

LOCAL	Fluxo de pedestres
PONTO 01 – Rua Cap. Romualdo de Barros	684/h
PONTO 02 – Rua Des. Vítor Lima / Rua César Seara	178/h
MÉDIA TOTAL	431/h

Fonte: Produzido pelo Autor

Os dados analisados estão no gráfico com a escala de notas atribuídas aos elementos que foram pesquisados.

Fig. 234 – Gráfico de Notas - Resumo da Análise



Fonte: Produzido pelo Autor

4.4.10.6 Levantamento Fotográfico

Fig. 235 – Rua Vítor Lima / César Seara



Fig. 236 – Rua Cap. Romualdo de Barros



Fig. 237 – Cap. Romualdo de Barros



Fig. 238 – Rua Cap. Romualdo de Barros



Fonte: Produzido pelo Autor

4.4.11 Saco dos Limões

4.4.11.1 Contextualização e Histórico

O Bairro do Saco dos Limões está localizado em pequena planície costeira entre o Maciço do Morro da Cruz e a Baía Sul. Possui ligação e continuidade com os bairros Carvoeira, Pantanal e Costeira do Pirajubaé. Antiga colônia de pescadores, o nome designa uma enseada lodosa. As ocupações resultaram de parcelamentos sobre áreas rurais onde pequenas propriedades foram desmembradas informalmente a partir nos anos 1940. Em contraponto ainda nos anos 1950 serviu a implantação de um gigantesco conjunto habitacional para os padrões da época. Esta situação determinou o padrão do bairro, ocupado por classes populares. A região ficou à margem dos ciclos desenvolvimentistas, tendo apenas crescimento vegetativo e mantendo a população nativa, apesar da proximidade com o Centro, com Trindade e UFSC. Somente a partir dos anos 2000 começou um tímido ciclo de crescimento com densificação, pois a legislação de 1997 passou a oferecer zoneamentos com índices generosos e o bairro despertou interesse esparso de empreendedores imobiliários, pois possuía o preço da terra mais baixo e índices construtivos elevados. Neste período, chegou a ser lançado um gigantesco empreendimento chamado de “Novo Centro”, que traria muitas alterações na configuração espacial do bairro, mas a operação sem lastro na realidade local fracassou.

Fig. 239 - Vista do “Centro de Bairro” - Em vermelho o recorte AMC analisado



Fonte: Produzido pelo Autor sobre foto do Google Earth

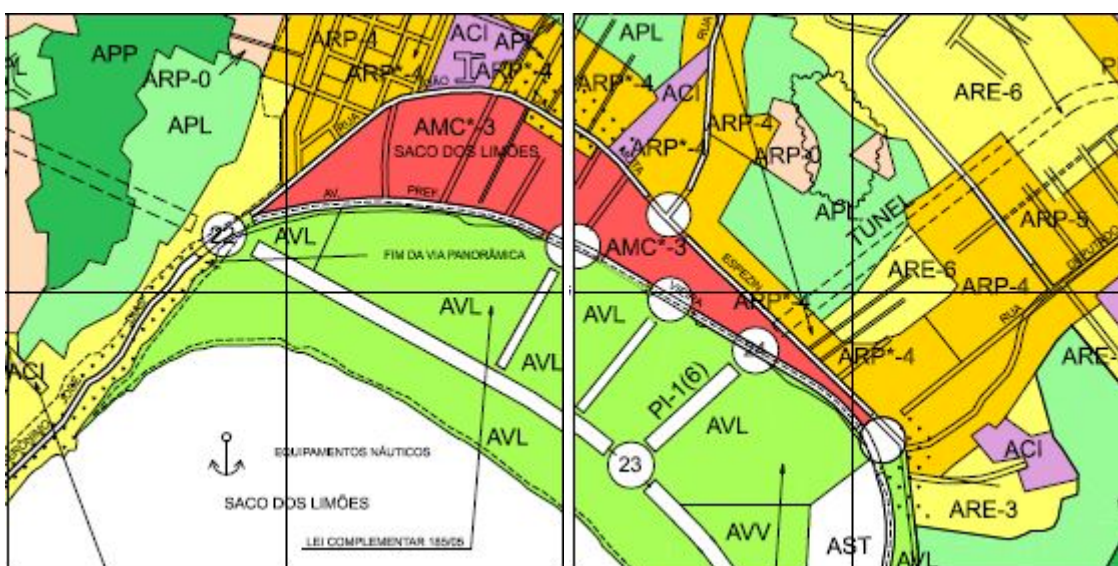
4.4.11.2 Legislação Urbanística - Centralidade do Saco dos Limões

A legislação original de 1986/1997 determinava uma extensa área central do bairro como AMC-3 própria para usos comerciais e residenciais de alta densidade. Esta mesma região estava designada como AMS (Área Mista de Serviços) desde o Plano de 1982.

Para atingir a densidade desejada, nesta área eram permitidos edificações comerciais, residenciais ou mistas de até 12 pavimentos (4+3+1+3+1), potencial construtivo líquido de 4 vezes a área do terreno e taxa de ocupação de 80% nos quatro primeiros pavimentos. Importante salientar que na AMC edificações exclusivamente comerciais contariam com potenciais construtivos 20% acima dos demais usos.

O sistema viário na área não sofreria alterações, as vias arteriais existentes seriam reforçadas e marginalmente conectadas com a nova Via Expressa Sul (PI4- prevista desde o plano de 1976) que foi efetivamente implantada como importante via arterial de ligação entre a região continental e sul da ilha, passado pelo centro da cidade. As demais áreas do bairro possuíam zoneamento ARP, predominantemente residencial, mas também de alta densidade. Durante o período de vigência da lei, o bairro não foi significativamente alterado, apenas mudanças pontuais nos usos e densidades.

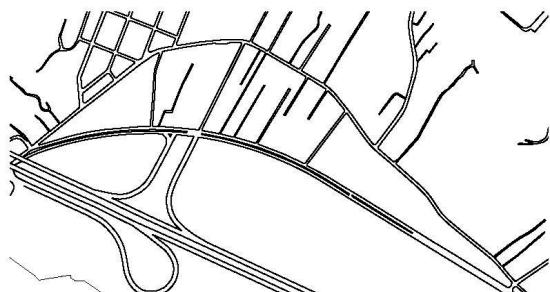
Fig. 240 – Mapa de Zoneamento - Plano Diretor 1986/1997 - Em vermelho AMC* 3



Fonte IPUF

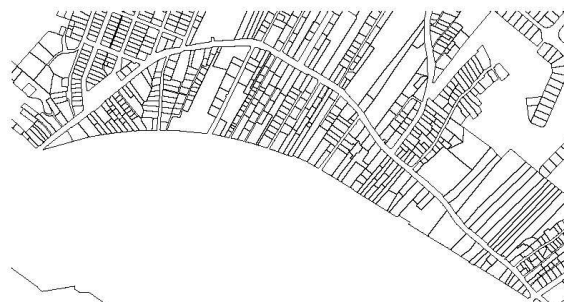
4.4.11.3 Configuração Morfológica

Fig. 241 – Traçado Viário – RUIM



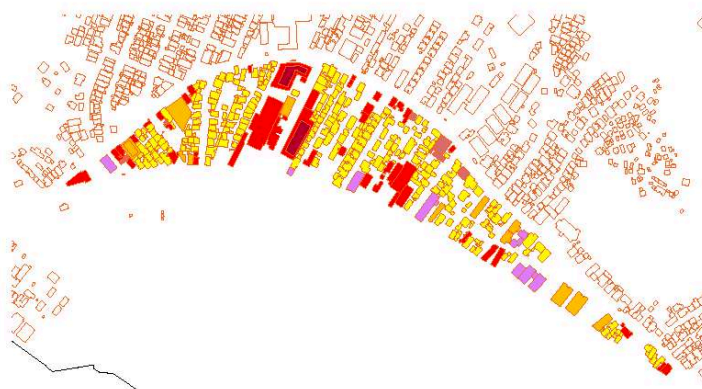
Fonte Geoprocessamento PMF

Fig. 242 - Parcelamento - REGULAR



Fonte Geoprocessamento PMF

Fig. 243 - Uso e Ocupação do Solo - RUIM



Legenda:

- Comercial
- Corporativo
- Misto 1
- Misto 2
- Residencial alta densidade
- Residencial baixa densidade
- Institucional
- Lazer Público

Fonte: Produzido pelo Autor em 2018 sobre Ortofoto 2016
Geoprocessamento PMF

4.4.11.4 Análise Sintática:

Fig. 244 - Situação Atual - Integração Global - ÓTIMO



Fonte: Produzido pelo Autor

Fig. 245 - Situação Atual - Integração Local r2000m - BOM



Fonte: Produzido pelo Autor

Tabela 22 - Medidas de integração dos trechos das vias analisadas

	Rn - Global	R 2000- Local
Av. Waldemar Vieira	2.894	205
Rua João Motta Espezim	2.759	217
Rua José Brognoli	2.737	198

Fonte: Produzido pelo Autor

4.4.11.5 Considerações

O arruamento original foi implantado a partir de desmembramentos informais utilizando modelo de “espinha de peixe” com servidões partindo perpendicularmente da antiga estrada de acesso ao sul da Ilha (Rua João Mota Espezim), típico de parcelamentos com lotes muito pequenos das ocupações coloniais (fig. 242). Ainda nos anos 1960 a implantação da Av. Waldemar Vieira, promoveu alterações do modelo original desarticulado, permitiu novas conexões costurando algumas das vias existentes, determinando a configuração atual que tem seu traçado consolidado em uma “pseudomalha” irregular e desconexa. Assim destaca-se claramente na borda sul o eixo em arco suave da Av. Waldemar Vieira que apresenta uma forte conexão interbairros e com isso concentra fluxo de passagem. Complementando essa via principal, as longas e estreitas transversais, configuram uma estrutura secundária que conectam a histórica João Mota Espezim na borda norte. O conjunto, formado pela avenida e a rua principal, de caráter mais global e servidões de caráter mais local, constitui uma estrutura bastante legível e essa diferenciação gera muitos espaços públicos de controle local. (Fig. 241).

Sintaticamente a Av. Waldemar Viera, a Rua João Mota Espezim e suas transversais possuem alto nível de integração global e média integração local. O sistema conecta-se de maneira forte com outros que estão a longas ou médias distâncias, no entanto não possui muitas conexões com vias locais, que em sua maioria apresentam notas baixas de integração. O traçado de pequena escala não amplifica as medidas de integração local de todo o sistema. (Fig. 244; Fig. 245)

Os espaços abertos do bairro têm características configuracionais similares às do traçado viário, muitos dos espaços públicos têm dimensões amplas e regulares ao explicitar sua importância rodoviária no contexto global. Reforçando a amplidão as edificações não configuram os espaços com a forma e a escala. No restante do bairro, o traçado em quadras irregulares reduz a sensação de amplidão e o espaço é bem configurado pelas edificações com a forma e a escala, mas as tipologias

edifícios unifamiliares de pequena escala e isoladas no lote estão segregadas do espaço público. Passeios precários, sem arborização e com movimento de veículos revelam espaços públicos desqualificados. As praças e áreas de lazer estão localizadas fora da AMC, mas mesmo não apresentando atrativos possuem bastante utilização e permanência de moradores.

Apesar de alguns exemplares com uso multifamiliar, o uso predominante permanece o residencial de baixa densidade populacional e construtiva, em tipologias edifícios fechadas. Não ocorreu a formação de um núcleo funcional, alguns edifícios comerciais de grande porte estão em obras e o comércio existente é bastante limitado, incompatível com uma centralidade vigorosa. O bairro não conta com nenhum elemento atrator e não é valorizado pelo mercado imobiliário, a proximidade de invasões e favelas e a ocupação familiar em guetos dificulta a ocupação em maior escala (Fig. 243)

A Av. Waldemar Vieira, apresenta fraca movimentação de pedestres, provavelmente devido à inexistência comércio varejista. A Rua João Mota Espezim é um pouco mais movimentada, pois possui atividade comercial, mas existem poucas condições que propiciem permanência e convívio no espaço público.

Apesar do sistema viário principal com alta integração global, a baixa integração local, o parcelamento em lotes muito pequenos, a ausência de elemento atrator e desvalorização imobiliária foram mais relevantes e com isso tornaram pouco atraente para o mercado imobiliário. Devido a estes influenciadores, as possibilidades oferecidas pela legislação foram pouco aproveitadas para a configuração de um “Centro de Bairro”. Estas condições resultam em baixa densidade e pouca diversidade de usos e classes sociais, que se refletem em fraca ambientação e vitalidade urbana. Não atingindo o sucesso esperado para uma área de centralidade urbana.

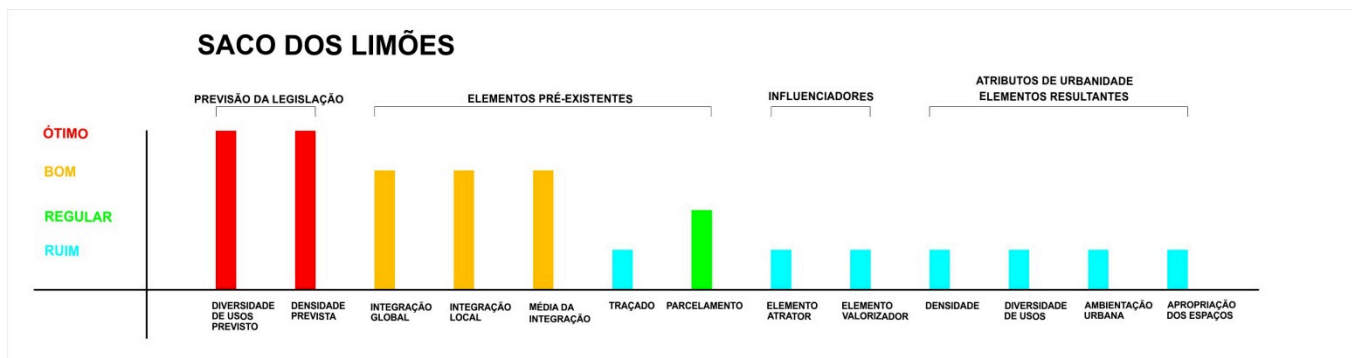
Tabela 23 - Apropriação dos Espaços definida pela circulação de pedestres - RUIM

LOCAL	Fluxo de pessoas
PONTO 01 – Av. Waldemar Vieira	96/h
PONTO 02 – Rua João Mota Espezim	288/h
MÉDIA TOTAL	192/h

Fonte: Produzido pelo Autor

Os dados analisados estão no gráfico com a escala de notas atribuídas aos elementos que foram pesquisados. Os elementos resultantes refletem o fracasso da AMC em possuir atributos de urbanidade:

Fig. 246 – Gráfico de Notas - Resumo da Análise



Fonte: Produzido pelo Autor

4.4.11.6 Registro Fotográfico

Fig. 247 - Rua José Brognoli



Fig. 248 - Rua João Mota Espezin



Fig. 249 - Rua João Mota Espezin



Fig. 250 - Av. Waldemar Vieira



Fonte: Produzido pelo Autor

4.4.12 Costeira do Pirajubaé

4.4.12.1 Contextualização e Histórico

O Bairro da Costeira do Pirajubaé está localizado em uma faixa linear entre o Maciço da Costeira e a Baía Sul. Possui ligação e continuidade com os bairros Saco dos Limões e Rio Tavares. Antiga colônia de pescadores, o nome em tupi designa uma espécie de peixe. As ocupações resultaram de parcelamentos sobre áreas rurais nas encostas dos morros, onde pequenas propriedades foram desmembradas informalmente a partir nos anos 1960. A estrada que serve ao bairro era o acesso para o sul da ilha, menos valorizado do que o norte. Esta situação determinou o padrão do bairro, ocupado por classes populares. A região objeto de análise ficou à margem dos ciclos desenvolvimentistas, tendo apenas crescimento vegetativo e mantendo a população nativa. Servia apenas como passagem em direção ao Sul da Ilha e manteve-se estagnado entre os anos 1980 a 2000. A legislação de 1997 passou a oferecer zoneamentos com índices generosos em alguns locais, mas o bairro nunca despertou interesse de empreendedores imobiliários, mesmo possuindo preço da terra mais baixo e os índices construtivos equivalentes seus vizinhos imediatos. A densificação ocorreu apenas pela sobreposição de residências unifamiliares. A implantação da Via Expressa Sul funcionou como um “isolante” do fluxo de passagem, mantendo o bairro à margem da grande expansão e densificação que ocorre em todo o Sul da Ilha.

Fig. 251 - Vista geral do “Centro de Bairro” - Em vermelho o recorte AMC analisado



Fonte: Produzido pelo Autor sobre foto do Google Earth

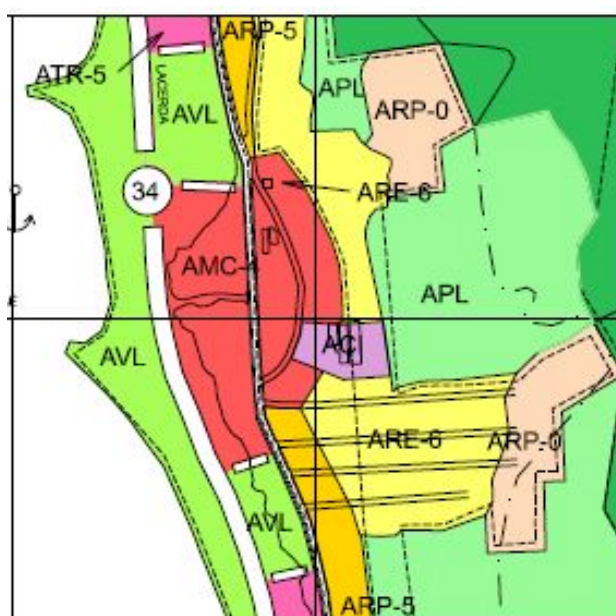
4.4.12.2 Legislação Urbanística - Centralidade da Costeira do Pirajubaé

A legislação original de 1986/1997 determinava como AMC-4 uma pequena área central do bairro, que incluía inclusive uma parte da encosta e outro sobre a área do aterro previsto. Esta área de centralidade seria própria para usos comerciais e residenciais de alta densidade. A região não fazia parte do Plano de 1982, sendo regida até então pelo Plano de 1976.

Para atingir a densidade desejada, nesta área eram permitidos edificações comerciais, residenciais ou mistas de até 16 pavimentos (9+3+1+2+1), potencial construtivo líquido de 4 vezes a área do terreno e taxa de ocupação de 80% nos quatro primeiros pavimentos. Importante salientar que na AMC edificações exclusivamente comerciais contariam com potenciais construtivos 20% acima dos demais usos.

O sistema viário na área não sofreria alterações, as vias arteriais existentes seriam reforçadas e conectadas com a Via Expressa Sul (PI4- prevista desde o plano de 1976) que foi implantada como importante via arterial de ligação entre a região continental e sul da ilha, passado pelo centro da cidade. As demais áreas do bairro possuíam zoneamento ARP, predominantemente residencial, de alta densidade e ARE de baixa densidade. Durante o período de vigência da lei, o bairro não foi significativamente alterado, apenas mudanças pontuais nos usos e densidades.

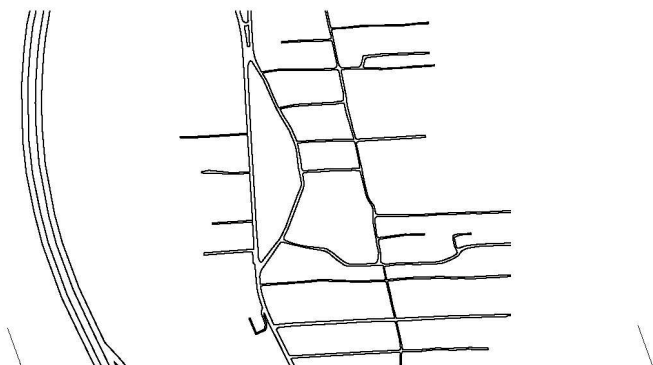
Fig. 252 – Mapa de Zoneamento - Plano Diretor 1986/1997 - Em vermelho AMC 4



Fonte IPUF

4.4.12.3 Configuração Morfológica

Fig. 253 - Traçado Viário - RUIM



Fonte Geoprocessamento PMF

Fig. 254 – Parcelamento - RUIM



Fonte Geoprocessamento PMF

Fig. 255 - Uso e Ocupação do Solo - RUIM



Legenda:

- Comercial
- Corporativo
- Misto 1
- Misto 2
- Residencial alta densidade
- Residencial baixa densidade
- Institucional
- Lazer Público

Fonte: Produzido pelo Autor em 2018 sobre Ortofoto 2016

Geoprocessamento PMF

4.4.12.4 Análise Sintática:

Fig. 256 - Situação Atual - Integração Global - ÓTIMO



Fonte: Produzido pelo Autor

Fig. 257 - Situação Atual - Integração Local r2000m - RUIM



Fonte: Produzido pelo Autor

Tabela 24 - Medidas de integração dos trechos das vias analisadas

	Rn - Global	R 2000- Local
Av. Jorge Lacerda	2.736	153
Rua João Cancio Jacques	2.675	120
Servidão João Correa Filho	2.434	95

Fonte: Produzido pelo Autor

4.4.12.5 Considerações

O arruamento original foi implantado a partir de desmembramentos informais utilizando um modelo de “espinha de peixe” com servidões partindo perpendicularmente da antiga estrada de acesso ao sul da Ilha (Rua João Cândio Jacques) em direção ao mar e ao morro, típico de parcelamentos das ocupações coloniais. Ainda nos anos 1960 a implantação da Av. Jorge Lacerda que facilitou o acesso ao aeroporto promoveu alterações do modelo original. A implantação da via permitiu novas conexões costurando algumas vias existentes e determinando a configuração atual, que tem seu desenho consolidado em uma “pseudomalha” irregular e desconexa. Assim destaca-se claramente na planície o eixo retilíneo da Av. Jorge Lacerda e os remanescentes orgânicos da Rua Cândio Jacques sobre a encosta. A longa avenida apresenta conexão interbairros e com isso concentra fluxo de passagem. As longas e estreitas transversais, configuram uma estrutura secundária de ruas que funcionam como acesso exclusivo. O conjunto, formado pela avenida e a rua principal, de caráter mais global e ruas e servidões de caráter estritamente local, constitui uma estrutura bastante legível para quem circula. Essa diferenciação gera muitos espaços públicos de controle local. (Fig. 253)

Sintaticamente a Av. Jorge Lacerda possui alto nível de integração global e médio nível local, ela é paralela e conectada com a histórica João Cândio Jacques que também apresenta boa integração global, mas baixa local. O sistema conecta-se com outros que estão a longas ou médias distâncias e possui muitas conexões com vias locais, mas que em sua maioria apresentam notas baixas de integração. O traçado associado a um arruamento de pequena escala não amplifica as medidas de integração local de todo o sistema (Fig. 256; Fig. 257).

Não ocorreu a formação de um núcleo funcional, o “Centro de Bairro” determinado pela legislação não se configurou e o local que apresenta a maior concentração de comércio e serviços está localizado no eixo da Av. Jorge Lacerda. A legislação sempre foi favorável e permissiva tanto em usos

quanto em densidades. Dentro da AMC, o incentivo construtivo para grandes edifícios exclusivamente comerciais não foi utilizado Predomina o uso residencial de baixa densidade e comércio vicinal. Existem várias escolas no recorte analisado. (Fig. 255)

Os espaços abertos têm características configuracionais similares às do traçado viário. Mesmo no eixo principal, as dimensões reduzidas explicitam sua condição secundária no contexto da global, ainda assim as edificações não chegam a configurar os espaços com a forma e a escala. Nas encostas, o traçado viário reduz as dimensões e o espaço é bem configurado pelas edificações com a forma e a escala, mas as tipologias edilícias de pequena escala e isoladas no lote, fazem com que seja segregado. Mesmo no eixo principal, passeios precários, pouca arborização e movimento de veículos resultam em espaços públicos sem qualificação para a circulação e a permanência. As praças e áreas de lazer são novas e estão localizadas fora da AMC, no novo aterro. A Av. Jorge Lacerda, apresenta mais movimentação de pedestres, pois várias escolas públicas e privadas proporcionam uma intensa movimentação em determinados horários, mas fora destes períodos e nas outras vias do bairro, a movimentação é reduzida. O baixo nível de co-presença é percebido também pela observação das vias em outros horários.

Apesar do sistema viário principal com alta integração global, a baixa integração local, o parcelamento em lotes muito pequenos, a ausência de elemento atrator e desvalorização foram mais relevantes e com isso não tornam o bairro atraente para o mercado imobiliário. Devido a estes influenciadores, as condições oferecidas pela legislação não foram utilizadas. Estas condições resultam em baixa densidade e pouca diversidade de usos, funções e classes sociais, que se refletem em fraca ambientação e vitalidade urbana. Não atingindo o sucesso esperado para uma para área de centralidade urbana.

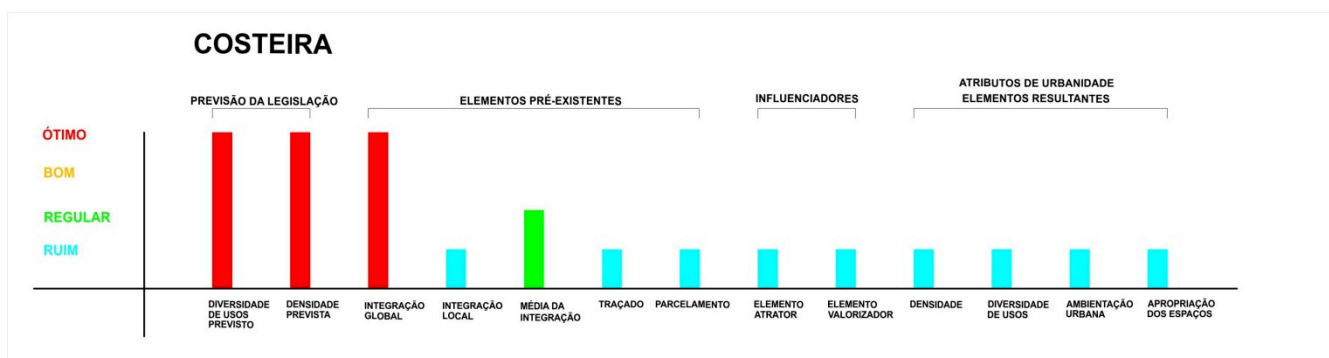
Tabela 25 - Apropriação dos Espaços definida pela circulação de pedestres - RUIM

LOCAL	Fluxo de pessoas
PONTO 01 – Av. Jorge Lacerda	236/h
PONTO 02 – Rua João Cancio Jacques	88/h
MÉDIA TOTAL	162/h

Fonte: Produzido pelo Autor

Os dados analisados estão no gráfico com a escala de notas atribuídas aos elementos que foram pesquisados. Os elementos resultantes refletem o fracasso da AMC em possuir atributos de urbanidade:

Fig. 258 – Gráfico de Notas - Resumo da Análise



Fonte: Produzido pelo Autor

4.4.12.6 Registro Fotográfico

Fig. 259 - Rodovia Jorge Lacerda



Fig. 260 – Rodovia Jorge Lacerda



Fig. 261 - Rua Cância Jacques



Fig. 262 – Rodovia Jorge Lacerda



Fonte: Produzido pelo Autor

4.4.13 Córrego Grande

4.4.13.1 Contextualização e Histórico

O bairro do Córrego Grande está localizado entre o Maciço da Costeira e a Bacia do Itacorubi centro da porção insular de Florianópolis. O nome do bairro faz referência ao curso d'água mais importante da região, o Córrego Grande. No período colonial o povoado pertencia à freguesia da Trindade e estava situado na intersecção das estradas em direção ao leste e norte da ilha. As chácaras originais começaram a ser urbanizadas a partir de meados do sec. XX. Parte da ocupação é resultado de parcelamentos informais e outra parte é resultado de loteamentos formais implantados sobre antigas terras comunais na região da várzea da Bacia do Itacorubi. A Rua João Pio Duarte Silva, sinuosa de acordo com a topografia, forma a espinha dorsal do traçado viário. Durante boa parte do sec XX teve apenas crescimento vegetativo, condição alterada a partir do final dos anos 1960 e mais fortemente nos anos 1970 com a implantação da UFSC e da via de contorno norte a partir dos anos 1980. A proximidade com o campus universitário determinou a configuração como um bairro residencial de baixa e média densidade que abriga universitários. A partir dos anos 1990 iniciou-se um processo de densificação, mas somente a partir dos 2000 agregou novos usos, principalmente comércio e serviços.

O bairro é o extenso e pode ser dividido em duas regiões. A porção oeste é bastante ligada à UFSC, com predomínio de condomínios residenciais multifamiliares nas encostas e residências unifamiliares nas áreas planas. A porção leste é mais heterogênea abrigando classes de média e alta renda em ocupações multifamiliares de média e alta densidade. Esta área é o recorte objeto de análise, pois é onde foi locada a AMC do bairro de acordo com o Plano Diretor de 1997.

Fig. 263 - Vista geral do “Centro de Bairro Córrego Grande” - Em vermelho o recorte AMC analisado



Fonte: Produzido pelo Autor sobre foto do Google Earth

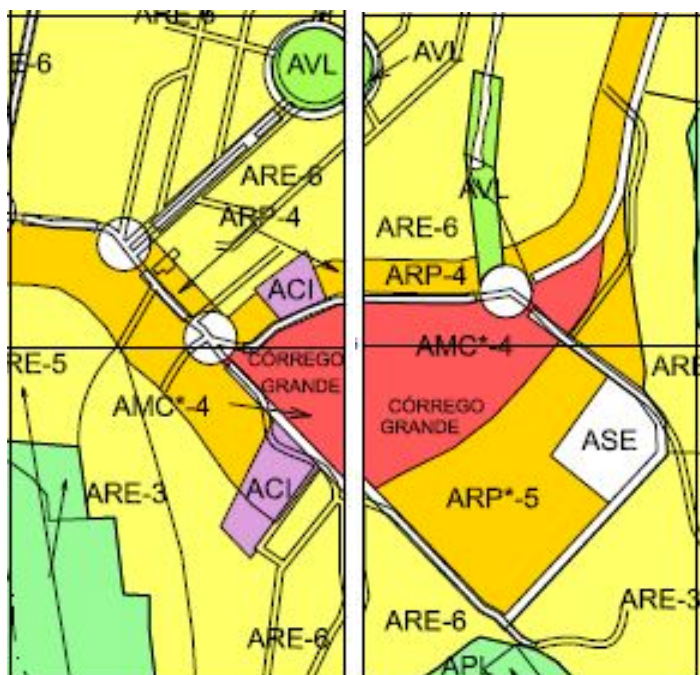
4.4.13.2 Legislação Urbanística - Centralidade do Córrego Grande

Situada quase no limite leste do bairro, a localização da centralidade AMC, remonta ao Plano Diretor de 1982 e foi reforçada pelos planos de 1986/1997 e reduzida em 2010. Ocupava uma região regular entre as Ruas João Pio Duarte Silva, Sebastião Laurentino da Silva e Mediterrâneo. A região é cortada praticamente ao meio pelo Córrego Grande que dá nome ao bairro.

Para atingir a densidade desejada, nesta área eram permitidos edificações comerciais, residenciais ou mistas de até 16 pavimentos (9+3+1+3+1), potencial construtivo líquido de 8 vezes a área do terreno e taxa de ocupação de 80% nos quatro primeiros pavimentos. Entretanto em 2010 estes potenciais foram substancialmente reduzidos para um total de 9 pavimentos (5+2+1+1), por determinação da mãe do então vice prefeito, moradora do bairro que se assustou com os edifícios altos na sua vizinhança. Esta região de centralidade era envolvida por áreas com zoneamentos com usos e potenciais construtivos teoricamente mais restritivos como ARP e ARE e ACI.

O sistema viário arterial reforçava vias pré-existentes, constituído pelas Ruas João Pio Duarte Silva e Sebastião Laurentino da Silva e suas intersecções. Todo o sistema viário principal previsto está implantado, mas não ampliado no bairro.

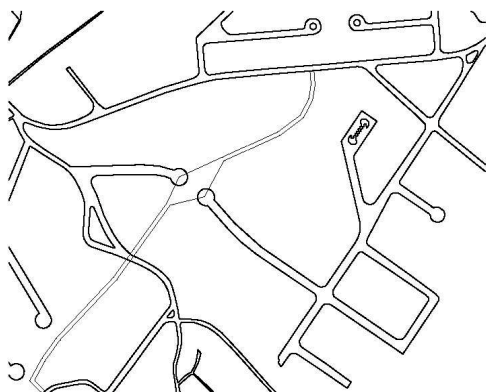
Fig. 264 – Mapa de Zoneamento - Plano Diretor 1986/1997 - Em vermelho AMC* 4



Fonte IPUF

4.4.13.3 Configuração Morfológica

Fig. 265 - Traçado Viário - RUIM



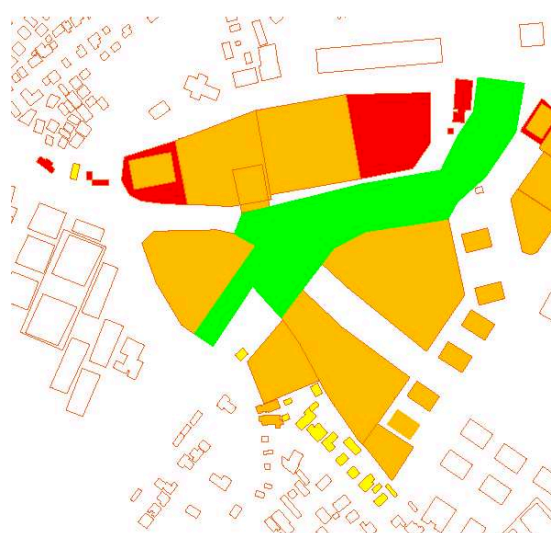
Fonte Geoprocessamento PMF

Fig. 266 - Parcelamento - RUIM



Fonte Geoprocessamento PMF

Fig. 267 - Uso e Ocupação do Solo - RUIM



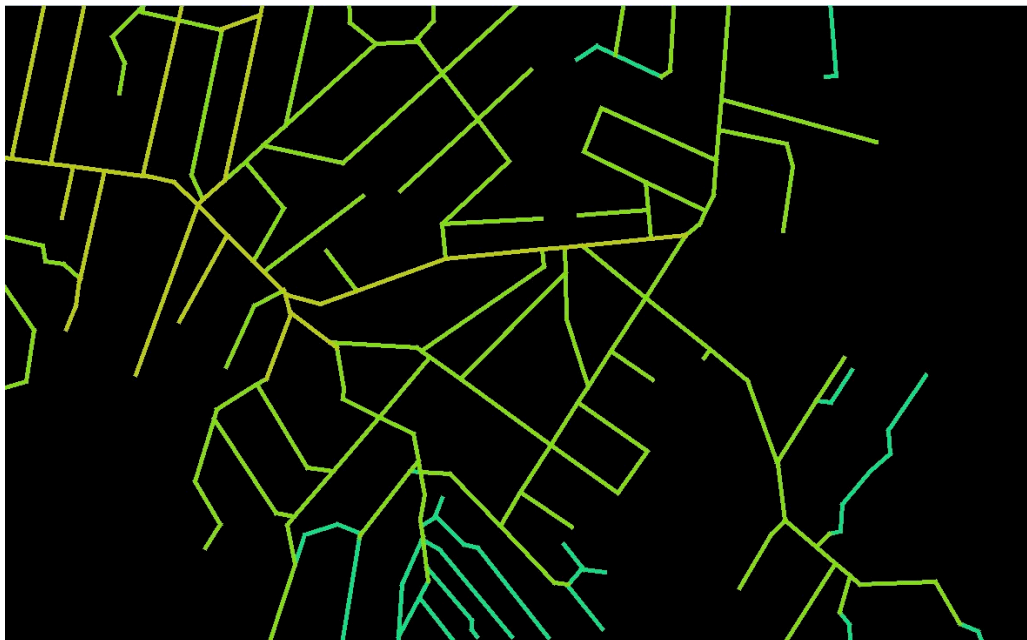
Legenda:

- Comercial
- Corporativo
- Misto 1
- Misto 2
- Residencial alta densidade
- Residencial baixa densidade
- Institucional
- Lazer Público

Produzido pelo Autor em 2018 sobre Ortofoto 2016
Geoprocessamento PMF

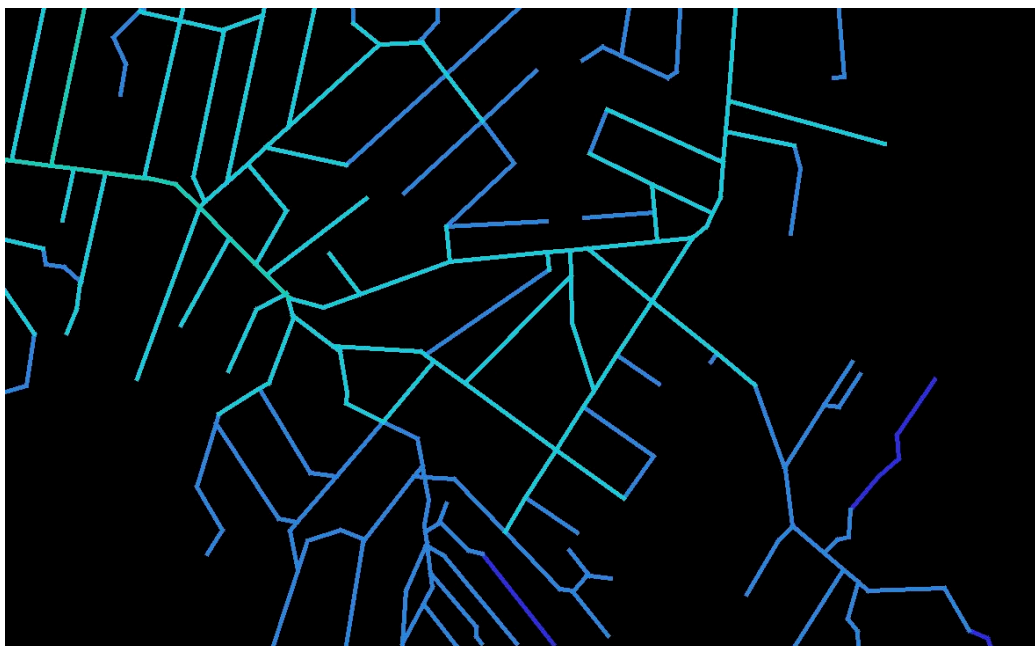
4.4.13.4 Análise Sintática :

Fig. 268 - Situação Atual - Integração Global - BOM



Fonte: Produzido pelo Autor

Fig. 269 - Situação Atual – Integração Local r2000m – BOM



Fonte: Produzido pelo Autor

Tabela 26 - Medidas de integração dos trechos das vias analisadas

	Rn - Global	R 2000- Local
Rua João Pio Duarte Silva	2.282	213
Rua Sebastião Laurentino da Silva	2.219	170
Rua Mediterrâneo	2.152	180

Fonte: Produzido pelo Autor

4.4.13.5 Considerações

O recorte da região central do Córrego Grande apresenta uma configuração como uma grande e única quadra incompleta e irregular. A partir do eixo da antiga estrada geral (Rua João Pio Duarte Silva), que constitui o tronco arterial, surgiram loteamentos em “árvore” que constituem o sistema viário secundário (Fig. 265).

Fica evidente o longo eixo da Rua João Pio Duarte Silva que articula e conecta o conjunto com os sistemas adjacentes e as ligações com as curtas ruas secundárias. A via arterial apresenta uma conexão inter-bairros e com isso concentra também o fluxo de passagem, as transversais configuram uma estrutura secundária que funciona como acessos quase privativos. O conjunto, formado pela via principal, de caráter mais global e ruas de caráter local, constitui uma estrutura bastante legível. O Plano Diretor não alterou o modelo, apenas foi prevista uma nova via de conexão, que não foi executada e o modelo original permanece bastante perceptível. (Fig. 264)

Sintaticamente, a via que configura o sistema principal do bairro possui médio nível de integração global e local. O sistema conecta-se de maneira indireta com outros que estão a longas distâncias e apresenta conexões com vias locais. O traçado da arterial possui notas maiores do que as locais, mas as ligações do modal principal com a malha secundária reduzem as medidas das vias, pois pouco se conectam entre si. (Fig. 268; Fig. 269)

As glebas originais foram organizadas em grandes lotes dentro da AMC, induzindo a ocupação com empreendimentos de grande porte. Ao contrário do entorno onde predominam lotes de pequeno porte (Fig. 266)

O “Centro de Bairro”, determinado pela legislação não se formou, mas é perceptível a alteração na configuração original com grande número de edificações, principalmente condomínios residenciais de alta densidade. Na área frontal à AMC, existem mais edificações ocupadas com comércio e serviços, esta condição revela a configuração de um núcleo funcional restrito no entorno

imediatos. O incentivo da legislação para uso exclusivamente comercial não foi utilizado nas novas edificações a partir de 1997. Conforme o levantamento percebe-se relevante uso residencial multifamiliar das edificações com uma pequena mescla de outros usos ocupando edificações de caráter temporário. Raro entre os novos edifícios o uso misto com comércio varejista no térreo e residencial nos pavimentos superiores. A mistura de usos ocorre pela proximidade, mas raramente na mesma edificação. Não há uso residencial de baixa densidade dentro da área analisada. (Fig. 267)

Os espaços abertos têm características configuracionais idênticas às do traçado viário, as proporções da rua principal explicitam sua importância no contexto global. No interior, o traçado em árvore reforça a sensação de espaço contido, onde predominam condomínios fechados de grandes dimensões que não apresentam transições amigáveis entre o interior e o exterior das edificações, apesar de configurar a cenografia dos espaços com a forma e escala. Os espaços públicos não são totalmente qualificados para a circulação e a permanência, com muito movimento de veículos. O Parque Linear, que ocupa o centro da AMC, é bem conectado com as vias do entorno, é um espaço agradável, possui vegetação exuberante e espaços qualificados, mas não possui ligação direta com os terraços dos edifícios do entorno, sendo encarado como um jardim contemplativo.

O levantamento demonstra baixa movimentação de pedestres nos locais medidos. A Rua João Pio Duarte Silva apresenta mais movimentação, pois possui maior concentração residencial e comercial. A Rua Mediterrâneo também, pois é configurada por edifícios residenciais de caráter mais aberto, entretanto a Rua Sebastião L. da Silva, possui baixa movimentação, nela predomina o uso residencial de caráter mais fechado.

Apesar do sistema viário com média integração, a valorização imobiliária e o parcelamento em lotes grandes tornou o bairro muito atraente para o mercado imobiliário. O “Centro de Bairro” apresenta altas densidades populacionais e construtivas, mas falha na diversidade de usos, funções e classes sociais. Considera-se que a previsão de centralidade não foi atingida dentro da AMC.

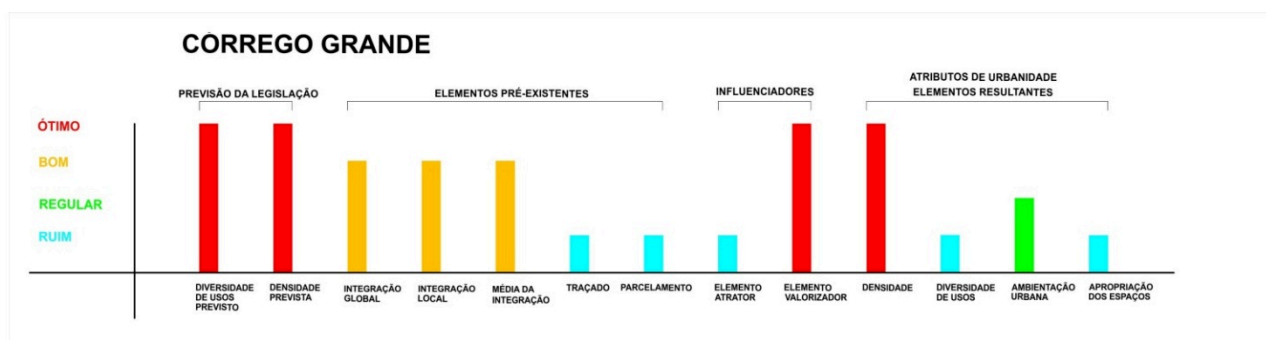
Tabela 27 - Apropriação dos Espaços definida pela circulação de pedestres - RUIM

LOCAL	Fluxo de pessoas
PONTO 01 – Rua João Pio Duarte Silva	384/h
PONTO 02 – Rua Sebastião Laurentino da Silva/ Parque Linear	178/h
PONTO 03 – Rua Mediterrâneo	234/h
MÉDIA TOTAL	265/h

Fonte: Produzido pelo Autor

Os dados analisados estão no gráfico com a escala de notas atribuídas aos elementos que foram pesquisados. Os elementos resultantes refletem o fracasso da AMC em possuir atributos de urbanidade:

Fig. 270 – Gráfico de Notas - Resumo da Análise



Fonte: Produzido pelo Autor

4.4.13.6 Registro Fotográfico

Fig. 271 – Rua João Pio Duarte Silva



Fig. 272 – Rua Sebastião Laurentino Silva



Fig. 273 - Parque Linear



Fig. 274 – Rua Mediterrâneo



Fonte: Produzido pelo Autor

4.4.14 Itacorubi

4.4.14.1 Contextualização e Histórico

Localiza-se no centro da Ilha de Santa Catarina, entre o Morro do Quilombo e o contorno norte da Bacia do Rio Itacorubi. O nome do bairro, de origem tupi, faz referência a pedras ou pedregulhos, componentes do maciço rochoso. As ocupações foram resultado do parcelamento colonial, onde lotes estreitos eram dispostos perpendicularmente às estradas de acesso às freguesias do norte e leste da ilha, resultando em uma ocupação rural linear. Esta condição perdurou desde o século XVIII até meados dos anos 1970, quando a implantação de projetos desenvolvimentistas alteraram a estrutura urbana promovendo crescimento populacional. Novas rodovias, empresas e órgãos públicos foram locados em posições estratégicas e fomentaram a expansão urbana sobre novas áreas. O bairro teve sua configuração fortemente modificada. A maioria das terras comunais da várzea foi institucionalizada e os lotes das encostas desmembrados ou ocupados com condomínios de blocos de apartamentos. Nos anos 1980 iniciou-se o processo de densificação e verticalização que adquiriu ritmo acelerado a partir dos anos 2000.. O bairro é extenso e heterogêneo com predomínio de condomínios residenciais multifamiliares e grandes áreas institucionais nas áreas planas da várzea. A porção leste bastante densificada e verticalizada será o recorte objeto de análise, pois é onde foi locada a AMC do bairro de acordo com o Plano Diretor de 1997.

Fig. 275 - Vista geral do “Centro de Bairro Itacorubi” - Em vermelho o recorte AMC analisado



Fonte: Produzido pelo Autor sobre foto do Google Earth

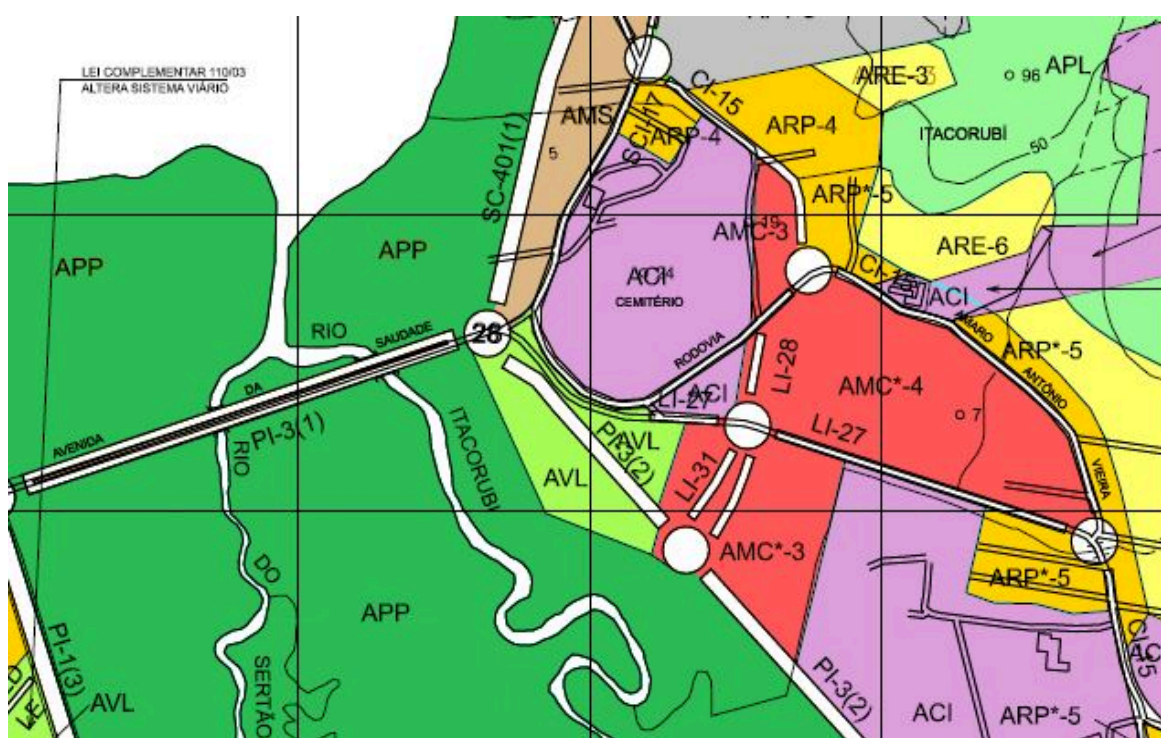
4.4.14.2 Legislação Urbanística - Centralidade do Itacorubi

Situado no centro geométrico da região, a localização da centralidade AMC do bairro remonta ao Plano Diretor de 1982 e foi reforçada e ampliada pelo Plano de 1986/1997.

Para atingir a densidade desejada, nesta área eram permitidos edificações comerciais, residenciais ou mistas de até 16 pavimentos (9+3+1+3+1), potencial construtivo líquido de 6 vezes a área do terreno e taxa de ocupação de 80% nos quatro primeiros pavimentos. Esta região de centralidade era envolvida por áreas com zoneamentos de usos e potenciais construtivos mais restritivos como ARP e ARE e por extensas áreas públicas, zoneadas como ACI, AVL, APL e APP.

O sistema viário arterial, era constituído pela Rodovia Ademar Gonzaga (LI-27) e Rua Amaro Antônio Vieira/ Rua Pastor Willian Schisler Filho (CI-15). Estas vias estão implantadas, mas uma nova via expressa na borda do manguezal (PI-3), com somente um via de conexão (LI-31/28) entre elas, não foi executada.

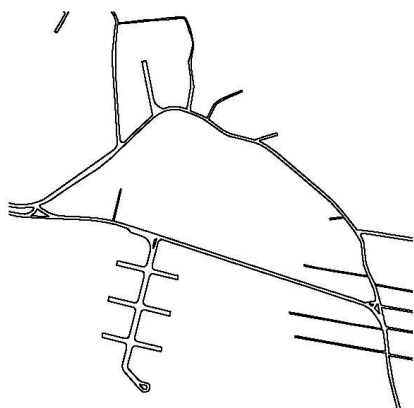
Fig. 276 – Mapa de Zoneamento - Plano Diretor 1986/1997 - Em vermelho AMC* 4 e AMC*3



Fonte IPUF

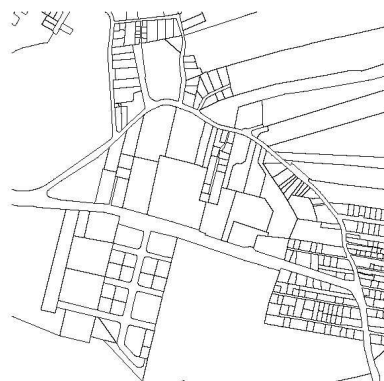
4.4.14.3 Configuração Morfológica

Fig. 277 - Traçado Viário – RUIM



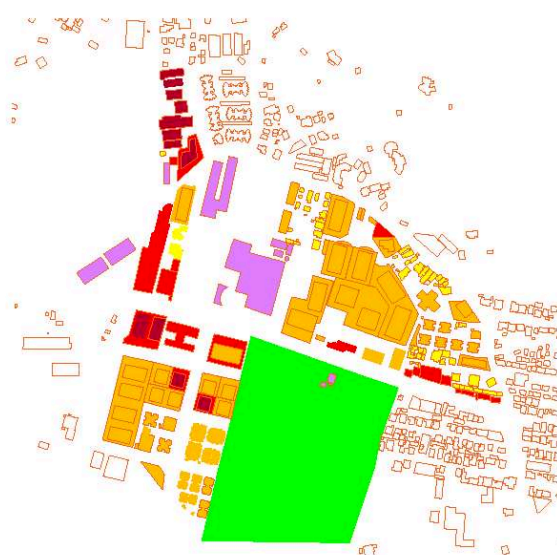
Fonte Geoprocessamento PMF

Fig. 278 - Parcelamento - RUIM



Fonte Geoprocessamento PMF

Fig. 279 - Uso e Ocupação do Solo - REGULAR



Legenda:

- Comercial
- Corporativo
- Misto 1
- Misto 2
- Residencial alta densidade
- Residencial baixa densidade
- Institucional
- Lazer Público

Produzido pelo Autor em 2018 sobre Ortofoto 2016

Geoprocessamento PMF

4.4.14.4 Análise Sintática:

Fig. 280 - Situação Atual - Integração Global - BOM



Fonte: Produzido pelo Autor

Fig. 281 - Situação Atual - Integração Local r2000m - REGULAR



Fonte: Produzido pelo Autor

Tabela 28 - Medidas de integração dos trechos das vias analisadas

	Rn - Global	R 2000- Local
Rodovia Admar Gonzaga	2.504	136
Rua Willian Schisler	2.418	117
Rua Acelon Pacheco	2.363	92
Rua Patrício Farias	2.334	91

Fonte: Produzido pelo Autor

4.4.14.5 Considerações

A partir do eixo da Rua Pastor Willian Schisler Filho, que constitui um dos troncos arteriais, surgiram novas ruas transversais em “espinha de peixe”. Depois da implantação da Rodovia Ademar Gonzaga, formou-se outro tronco arterial e implantado um loteamento com sistema em “árvore” que constituem o sistema viário secundário. Fica evidente o eixo retilíneo da Rodovia Ademar Gonzaga que articula e conecta o conjunto com os sistemas adjacentes e com as retas das vias secundárias. A via arterial apresenta conexão interbairros e com isso concentra também o fluxo de passagem veicular, o arco suave da antiga estrada geral se entrelaça com o eixo principal, mas apresenta função complementar. As transversais configuram uma estrutura secundária que funcionam como acessos quase privativos. O conjunto, formado pelas vias principais, de caráter global e ruas de caráter local, constitui uma estrutura facilmente legível. O Plano Diretor não promoveu alterações, apenas previu uma via marginal ao manguezal e uma transversal conectando as vias existentes. Nada foi executado e o modelo original permanece bem perceptível (Fig. 276).

De acordo com a análise sintática, o sistema do bairro possui médio nível de integração global e baixo nível local. Apesar das ligações do modal principal com o secundário, a maioria das vias apresenta baixo nível de integração local, pois pouco se conectam entre si. (Fig. 280; Fig. 281)

As glebas originais não foram organizadas em quadras e o parcelamento é constituído por lotes médios e grandes, apropriados para o uso com construções de maior escala, induzindo ocupação com empreendimentos de médio e grande porte, ao contrário do entorno onde predominam lotes de pequeno porte. (Fig. 278)

Apesar da alteração na configuração original com grande número de edificações, o “Centro de Bairro” determinado pela legislação não se formou. Dentro da AMC predominam condomínios fechados residenciais de alta densidade. Nas imediações, fora da AMC, existem mais edificações

ocupadas com comércio e serviços. O incentivo da legislação para uso exclusivamente comercial foi parcialmente utilizado nas edificações aprovadas a partir de 1997. Conforme o levantamento percebe-se relevante uso residencial multifamiliar das edificações, entretanto existe mescla de outros usos principalmente serviços, corporativos e institucionais. A mistura de usos ocorre pela proximidade, mas raramente na mesma edificação. Ainda ocorre raro uso residencial de baixa densidade (Fig. 279)

As características configuracionais dos espaços abertos são reflexo do traçado viário. As proporções amplas da Rodovia Ademar Gonzaga explicitam sua importância no contexto da malha urbana global. No interior do bairro, o traçado em quadras incompletas produz sensação de espaço contido. Em todos os locais há predomínio de condomínios que não se relacionam com o espaço público e não apresentam transições permeáveis entre interior e exterior das edificações. Alguns configuram os espaços, produzindo cenografia urbana, mas não há continuidade e coesão entre os conjuntos edificados e os espaços públicos não são qualificados para a permanência. O Parque Jardim Botânico, possui apenas um acesso e não se conecta com as vias do entorno.

O levantamento demonstra pouca movimentação de pedestres nos locais medidos. A Rua Acelon Pacheco apresenta mais movimentação, pois é configurada por edifícios de caráter mais aberto com mistura de usos. Entretanto a Rodovia Ademar Gonzaga e Rua Pastor Willian Schisler Filho, possuem baixa movimentação, nelas predomina o uso residencial ou corporativo de caráter fechado.

Apesar do traçado viário não possuir altos índices de integração global, os números não são baixos no contexto dos bairros da ilha. A disponibilidade de lotes grandes e a valorização tornaram o bairro atraente para o mercado imobiliário, entretanto as possibilidades oferecidas pela legislação resultaram em grande densidade construtiva e populacional, mas pouca diversidade de usos e funções e sem mistura de classes sociais. A legislação não foi integralmente aproveitada para a configuração de um “Centro de Bairro”. Considera-se que a previsão de centralidade não foi atingida.

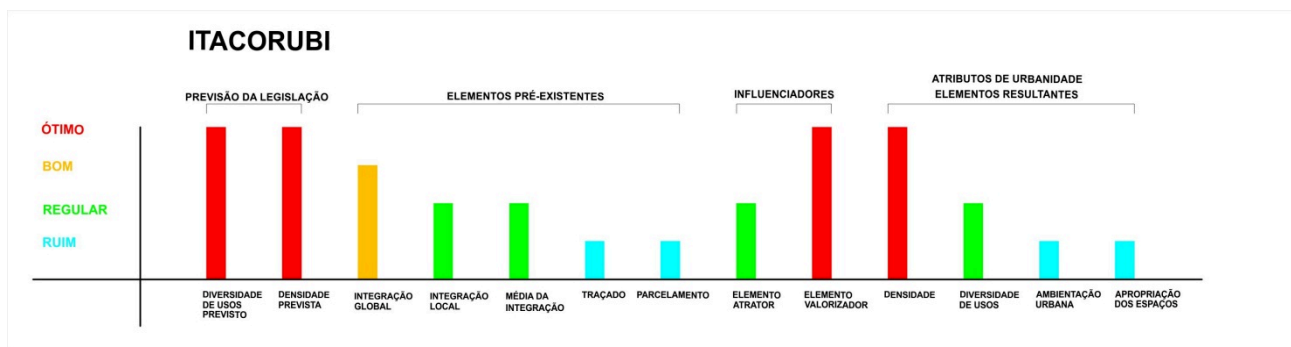
Tabela 29 - Apropriação dos Espaços definida pela circulação de pedestres - RUIM

LOCAL	Fluxo de pessoas
PONTO 01 – Rodovia Admar Gonzaga em frente ao CEPON	261/h
PONTO 02 – Rua Willian Schisler / Rua Patrício Farias	225/h
PONTO 03 – Rua Acelon Pacheco	327/h
MÉDIA TOTAL	271/h

Fonte: Produzido pelo Autor

Os dados analisados estão no gráfico com a escala de notas atribuídas aos elementos que foram pesquisados. Os elementos resultantes refletem o fracasso da AMC em possuir atributos de urbanidade:

Fig. 282 – Gráfico de Notas - Resumo da Análise



Fonte: Produzido pelo Autor

4.4.14.6 Registro Fotográfico

Fig. 283- Rodovia Ademar Gonzaga



Fig. 284 – Rua Patrício Farias



Fig. 285 – Rodovia Ademar Gonzaga



Fig. 286 – Rua Acelon Pacheco



Fonte: Produzido pelo Autor

4.4.15 Santa Mônica

4.4.15.1 Contextualização e Histórico

Localiza-se no centro da Ilha de Santa Catarina, nos limites do manguezal bem no centro da Bacia do Rio Itacorubi. O bairro teve origem em uma ocupação formal através do loteamento de uma grande gleba, originalmente parte de terras comunais da Bacia do Itacorubi. Planejado nos anos 1970 como expansão do bairro da Trindade, foi paulatinamente ocupado apenas por residências unifamiliares destinadas a classes emergentes e ainda no início dos anos 2000 apresentava baixas densidades e aspecto suburbano. O nome faz referência à ordem religiosa proprietária da gleba que foi loteada, dando origem ao bairro.

A partir dos anos 2000, a Av. Madre Benvenuta, principal eixo viário e ligação entre a Via de Contorno Norte na Trindade e a Rodovia Ademar Gonzaga no Itacorubi, começou a ter sua configuração fortemente modificada. Muitas residências foram convertidas em lojas comerciais, subvertendo a legislação existente. A velocidade e ferocidade na mudança de usos forçaram a municipalidade a alterar a legislação em 2005. Esta alteração resultou na definição de uma área de centralidade AMC ao longo do Eixo da Av. Madre Benvenuta.

O bairro é o compacto e homogêneo com predomínio de residenciais unifamiliares nas ruas internas e comércio na Av. Madre Benvenuta. Esta área será o recorte objeto de análise, pois é onde foi locada a AMC do bairro de acordo com o Plano Diretor de 1997, definida apenas em 2005.

Fig. 287 - Vista geral do “Centro de Bairro Santa Mônica” - Em vermelho o recorte AMC analisado



Fonte: Produzido pelo Autor sobre foto do Google Earth

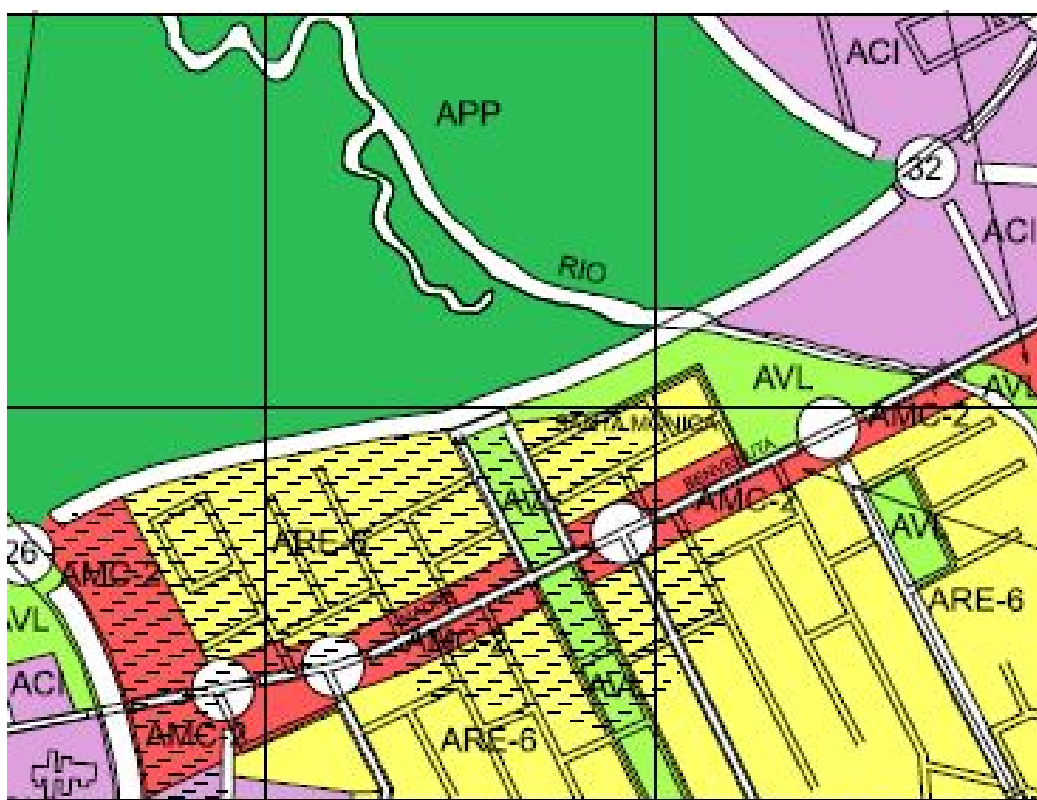
4.4.15.2 Legislação Urbanística - Centralidade do Santa Mônica

Situado no centro geométrico da região, a localização da centralidade AMC do bairro, já contava com um pequeno embrião definido pelo Plano Diretor de 1982, foi ampliada pelo Plano de 1986/1997 e estendida pelo eixo da Av. Madre Benvenuta somente em 2005.

Para atingir a densidade desejada, nesta área eram permitidos edificações comerciais, residenciais ou mistas de até 10 pavimentos (3+3+1+2+1), potencial construtivo líquido de 4 vezes a área do terreno e taxa de ocupação de 80% nos quatro primeiros pavimentos. Esta região de centralidade era envolvida por áreas com zoneamentos de usos e potenciais construtivos mais restritivos ARE e por extensas áreas públicas, zoneadas como ACI, AVL, e APP.

O sistema viário arterial, constituído pela Av. Madre Benvenuta (LI-27). Esta via já estava implantada, mas uma nova via expressa na borda do manguezal (PI-3), não foi executada.

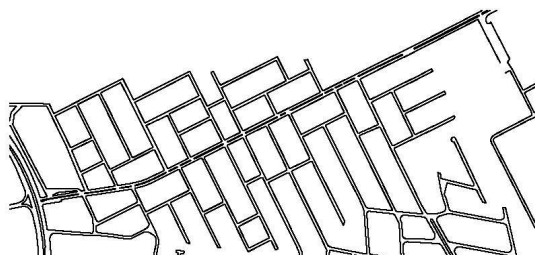
Fig. 288 – Mapa de Zoneamento - Plano Diretor 1986/1997 - Em vermelho AMC 2



Fonte IPUF

4.4.15.3 Configuração Morfológica

Fig. 289 - Traçado Viário - ÓTIMO



Fonte Geoprocessamento PMF

Fig. 290 - Parcelamento - BOM



Fonte Geoprocessamento PMF

Fig. 291 - Uso e Ocupação do Solo - RUIM



Legenda:

- Comercial
- Corporativo
- Misto 1
- Misto 2
- Residencial alta densidade
- Residencial baixa densidade
- Institucional
- Lazer Público

Fonte: Produzido pelo Autor em 2018 sobre Ortofoto 2016 Geoprocessamento PMF

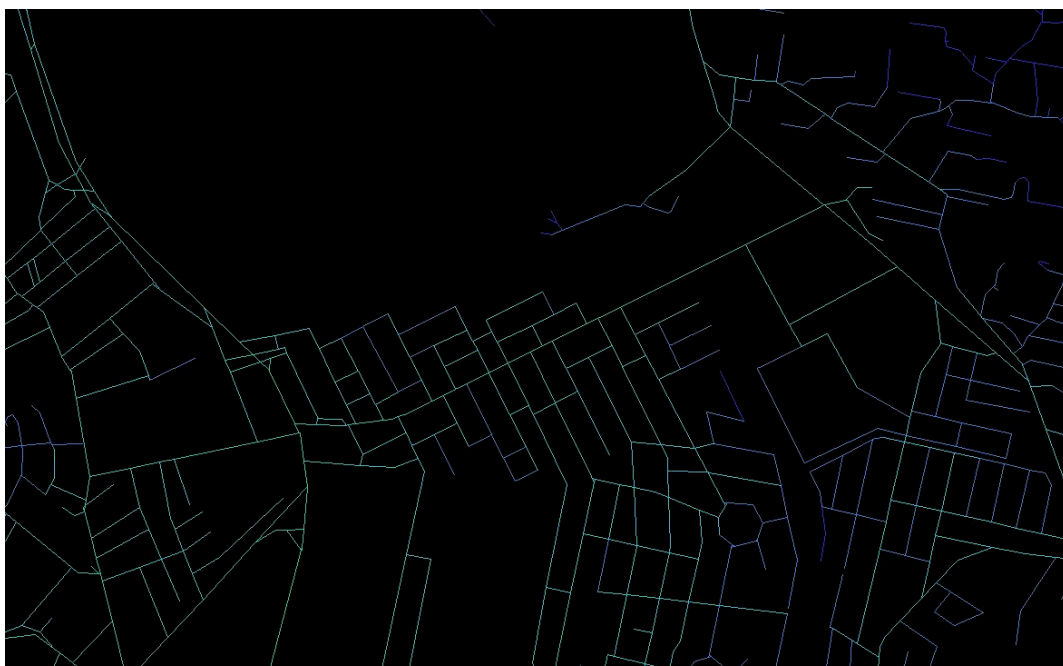
4.4.15.4 Análise Sintática:

Fig. 292 - Situação Atual - Integração Global - BOM



Fonte: Produzido pelo Autor

Fig. 293 - Situação Atual - Integração Local r2000m - BOM



Fonte: Produzido pelo Autor

Tabela 30 - Medidas de integração dos trechos das vias analisadas

	Rn - Global	R 2000 - Local
Av. Madre Benvenuta 01	2.551	259
Av. Madre Benvenuta 02	2.536	298
Av. Madre Benvenuta 03	2.511	283

Fonte: Produzido pelo Autor

4.4.15.5 Considerações

O recorte da AMC na região central do Santa Mônica apresenta uma configuração linear, seguindo o eixo da Av. Madre Benvenuta e seu entorno imediato que apresenta uma malha bastante regular. A Avenida constitui um eixo arterial, não é muito longa, mas conecta nas duas pontas com outros importantes eixos como a Via de Contorno Norte e Rodovia Ademar Gonzaga. A partir do eixo arterial configura-se uma malha com quadras curtas e regulares que constitui o sistema viário secundário. Fica evidente o eixo retilíneo que articula e conecta o conjunto com os sistemas adjacentes e as conexões com as ruas secundárias. O conjunto, formado pela avenida, de caráter mais global e ruas de caráter local, constitui uma estrutura facilmente legível. O Plano Diretor não promoveu alterações neste modelo, apenas foi prevista uma nova via marginal ao manguezal. A via não foi executada e o modelo original permanece bastante perceptível. (Fig. 288)

Sintaticamente, a via principal do bairro possui médio nível de integração global e local. O sistema conecta-se de maneira indireta com outros que estão a longas distâncias e apresenta muitas conexões com vias locais. O traçado arterial possui notas maiores do que as locais, pois estas apresentam um nível de integração global e local apenas regular. (Fig. 292; Fig. 293)

A gleba original foi efetivamente parcelada em quadras contendo lotes pequenos e médios, para o uso com construções de pequena escala, conforme a destinação original do loteamento. Mas atualmente são observados amembramentos de lotes para construções de maior escala. (Fig. 290)

O “Centro de Bairro” começou a se formar antes mesmo da permissão legal, gerando uma grande alteração na configuração original com grande número de edificações, ocupadas principalmente com comércio e serviços variados, esta condição revela a configuração de um núcleo funcional relevante. O incentivo da legislação para uso exclusivamente comercial foi muito utilizado nas novas edificações aprovadas a partir de 2005. Conforme o levantamento percebe-se relevante uso comercial

varejista das edificações, incluindo um *Shopping Center* de grande escala, que por si só possui mais lojas comerciais que todo o restante do bairro, como todo shopping é um equipamento atrator de escala regional e funciona de maneira independente, entretanto existe uma boa relação do pavimento térreo com o entorno imediato, com lojas abrindo para o espaço público. A mescla de outros usos e funções ocorre somente no entorno da AMC. Não se detectou entre os novos edifícios o uso misto com comércio varejista no térreo e residencial nos pavimentos superiores. A mistura de usos ocorre pela proximidade, mas nunca na mesma edificação. (Fig. 291)

Os espaços abertos têm características configuracionais que são reflexo da malha urbana, a Av. Madre Benvenuta é ampla e as proporções explicitam sua importância no contexto global. A pequena escala das edificações não permite a configuração dos espaços mais amplos, mas a permeabilidade e as tipologias edilícias propiciam uma boa cenografia urbana. Existe certa continuidade, mas pouca coesão entre os conjuntos edificados. No interior do bairro, o traçado em quadras curtas reforça a sensação de espaço mais contido, com predomínio de residências unifamiliares que não se relacionam com o espaço público. A praça, apesar de localizada no centro do bairro e ser aberta, não é bem relacionada, é um espaço em construção, possui vegetação rala e apresenta equipamentos e espaços pouco qualificados.

O levantamento demonstra muita movimentação de pedestres nos locais medidos da Av. Madre Benvenuta. O ponto 1 apresenta mais movimentação, pois é a região do bairro com maior concentração comercial e onde se localiza Shopping Iguatemi. O ponto 2 apresenta boa movimentação, configurado por edifícios comerciais de caráter aberto e com espaços de permanência.

Apesar do sistema viário principal com boa integração global e local, o parcelamento em lotes pequenos induziu ao pouco aproveitamento das normas legais na AMC. Apesar da valorização imobiliária, o bairro não é atrativo para a indústria da construção civil, a grande maioria das edificações são para uso próprio ou exploração rentista. São raras as edificações de maior escala e é irrelevante diversidade de usos e funções e mistura de classes sociais. Assim resulta em um bairro com boa cenografia, ambientação urbana limitada, mas impressionante vitalidade urbana. Pelas características exclusivamente comerciais, a AMC funciona como se fosse um *Shopping Center* a céu aberto.

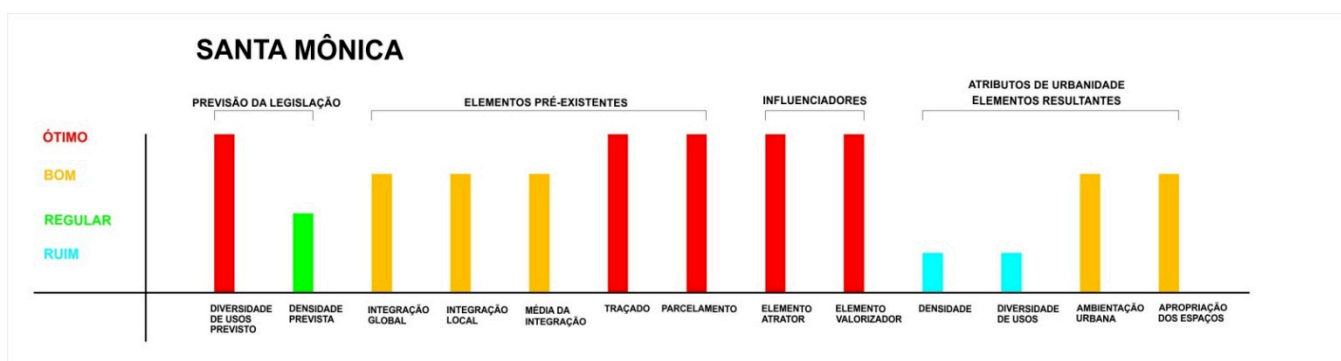
Tabela 31 - Apropriação dos Espaços definida pela circulação de pedestres - BOM

LOCAL	Fluxo de pessoas
PONTO 01 – Av. Madre Benvenuta	776/h
PONTO 02 – Av. Madre Benvenuta	598/h
MÉDIA TOTAL	687/h

Fonte: Produzido pelo Autor

Os dados analisados estão no gráfico com a escala de notas atribuídas aos elementos que foram pesquisados. Os elementos resultantes refletem o sucesso da AMC em possuir atributos de urbanidade:

Fig. 294 – Gráfico de Notas - Resumo da análise



Fonte: Produzido pelo Autor

4.4.15.6 Registro Fotográfico

Fig. 295 – Av. Madre Benvenuta



Fig. 296 – Alameda Santa Mônica



Fig 297 – Av. Madre Benvenuta



Fig. 298 – Av. Madre Benvenuta



Fig. 299 – Av. Madre Benvenuta



Fig. 300 – Av. Madre Benvenuta



Fig. 301 – Av. Madre Benvenuta

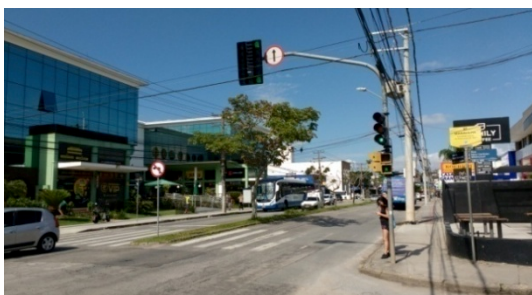


Imagem 302 – Av. Madre Benvenuta



Fonte: Produzido pelo Autor

4.4.16 João Paulo / SC 401

4.4.16.1 Contextualização e Histórico

Localiza-se no centro-noroeste da Ilha de Santa Catarina, em uma península sobre a Baía Norte. Só passou a existir como bairro e recebeu este nome nos anos 1990 quando foi desmembrado do bairro Saco Grande.

Antiga colônia de pescadores sofreu intenso processo de urbanização e densificação a partir dos anos 2000 com ocupação por classes emergentes que buscavam uma localização segregada, porém de fácil acesso e com paisagens exuberantes. Ainda hoje grande parte do território é constituído por áreas florestadas e loteamentos de alto padrão e baixa densidade, mesmo que mesclados com expressivos exemplares de alta densidade ao longo da rua principal.

A região objeto de análise, está fora da principal área urbanizada do bairro. Situada junto ao eixo da SC 401 e pertence ao bairro João Paulo apenas devido à divisão administrativa. Geograficamente é praticamente um enclave isolado entre o Itacorubi e o Saco Grande, sem qualquer vínculo forte com qualquer bairro. Constitui-se em uma pequena área originalmente lindeira a uma estrada vicinal que foi incorporada à SC 401 nos anos 1970.

A localidade não apresenta uma configuração urbana, sendo constituída por um pequeno aglomerado de comércios e indústrias especializadas, que funcionam em galpões e casas adaptadas.

Fig. 303 - Vista do “Centro de Bairro” João Paulo / SC 401” - Em vermelho o recorte AMC analisado



Fonte: Produzido pelo Autor sobre foto do Google Earth

4.4.16.2 Legislação Urbanística - Centralidade do João Paulo / SC 401

Situado em uma pequena área lindeira à SC 401, a localização da centralidade AMC do bairro, situava-se em uma encosta de morro e sem continuidade com o tecido urbano do bairro

Para atingir a densidade desejada, nesta área eram permitidos edificações comerciais, residenciais ou mistas de até 10 pavimentos (3+3+1+2+1), potencial construtivo líquido de 4 vezes a área do terreno e taxa de ocupação de 80% nos quatro primeiros pavimentos. Esta região de centralidade era envolvida por áreas com zoneamentos de usos e potenciais construtivos mais restritivos ARE e por extensas áreas de preservação, zoneadas como APL e APP.

O sistema viário arterial, era constituído pela SC 401 (1). Esta via já estava implantada, mas uma nova via marginal (PI-3), e as conexões entre elas, não foi executada.

Fig. 304 – Mapa de Zoneamento - Plano Diretor 1986/1997 - Em vermelho AMC 3

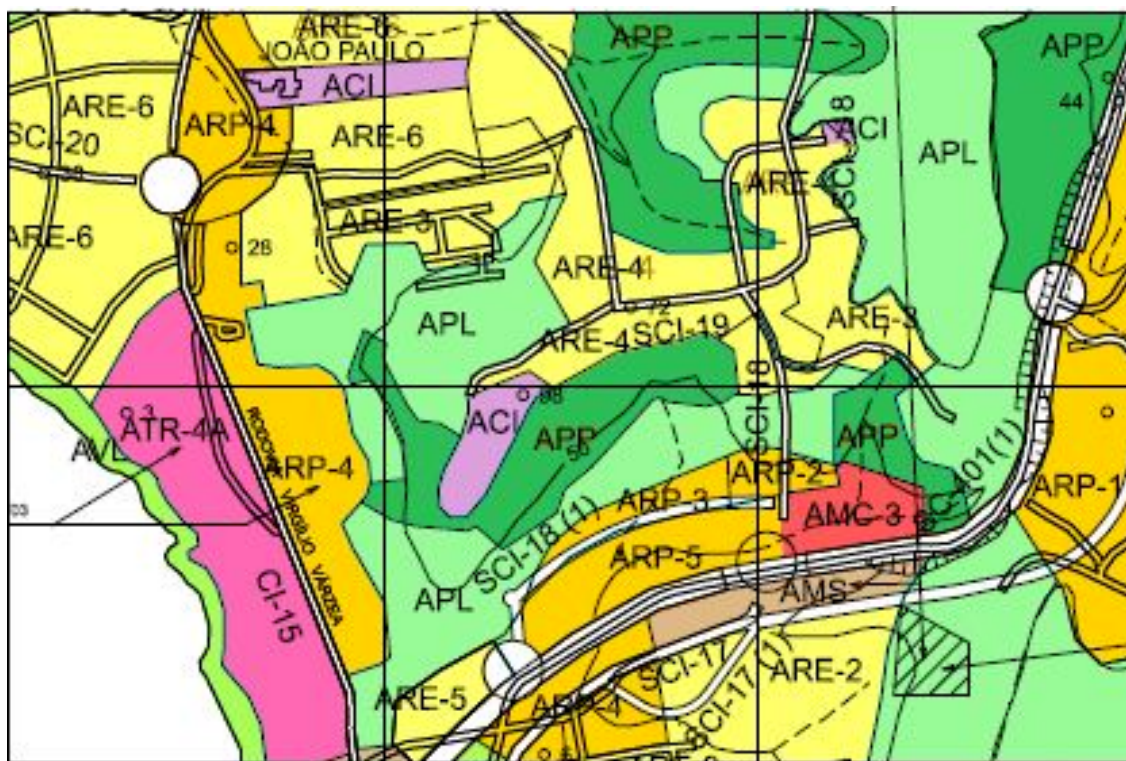
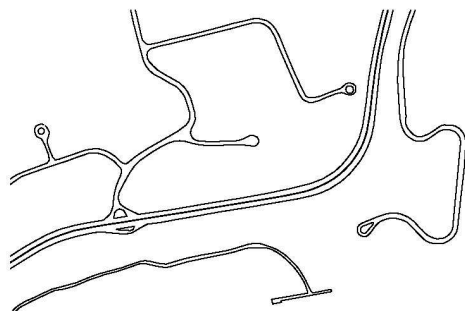


Fig.

Fonte IPUF

4.4.16.3 Configuração Morfológica

Fig. 305 – Traçado Viário – RUIM



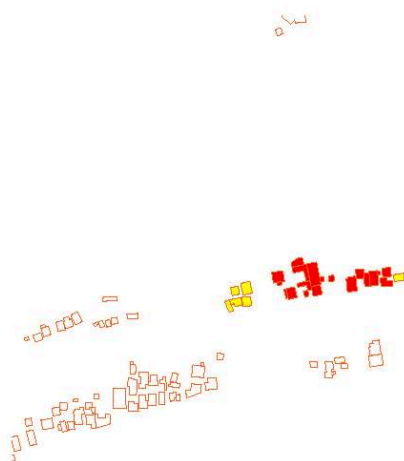
Fonte Geoprocessamento PMF

Fig. 306 - Parcelamento - REGULAR



Fonte Geoprocessamento PMF

Fig. 307 - Uso e Ocupação do Solo - RUIM



Legenda:

- Comercial
- Corporativo
- Misto 1
- Misto 2
- Residencial alta densidade
- Residencial baixa densidade
- Institucional
- Lazer Público

Fonte: Produzido pelo Autor em 2018 sobre Ortofoto 2016
Geoprocessamento PMF

4.4.16.4 Análise Sintática :

Fig. 308 - Situação Atual - Integração Global – REGULAR



Fonte: Produzido pelo Autor

Fig. 309 - Situação Atual - Integração Local r2000m - RUIM



Fonte: Produzido pelo Autor

Tabela 32 - Medidas de integração dos trechos das vias analisadas

	Rn - Global	R 2000- Local
SC 401	1.882	49
Rua Maestro Villa Lobos	1.758	34

Fonte: Produzido pelo Autor

4.4.16.5 Considerações

Sem qualquer organização ou definição de ruas e quadras, a localidade apresenta uma configuração de “*Highway Border*”, com ocupação comercial especializada de baixa densidade. O sistema viário é constituído unicamente pela SC 401, rodovia duplicada que liga o Itacorubi ao norte da Ilha. A longa rodovia apresenta uma forte conexão interbairros e com isso concentra fluxo de passagem. Marginalmente existe acesso a um loteamento segregado de alto padrão, mas que não possui qualquer conexão com a localidade. Assim resta apenas a via principal de caráter mais global que constitui uma estrutura bastante legível. A rodovia é um eixo forte no sentido norte-sul, entretanto neste trecho possui baixo nível de integração global e local, pois mesmo sendo um modal inter-bairros, não possui muitas conexões com as vias locais. (Fig. 305). O traçado da via reduz os efeitos das medidas de integração global. O Plano Diretor não promoveu alterações, vias marginais não foram implantadas. O modelo original permanece inalterado. (Fig. 308; Fig. 309)

Os espaços abertos têm características de rodovia, com amplitão e intenso movimento de veículos. As edificações precárias de pequena escala, não configuram espaços e se resumem a um aglomerado comercial acessível por veículo automotor. (Fig. 307)

A conjunção de todos os fatores tornou o local irrelevante para o mercado imobiliário. As possibilidades oferecidas pela legislação foram ignoradas. Estas condições resultam em um local com baixa densidade, diversidade de usos, funções e classes sociais, que se reflete em nula ambientação e vitalidade urbana.

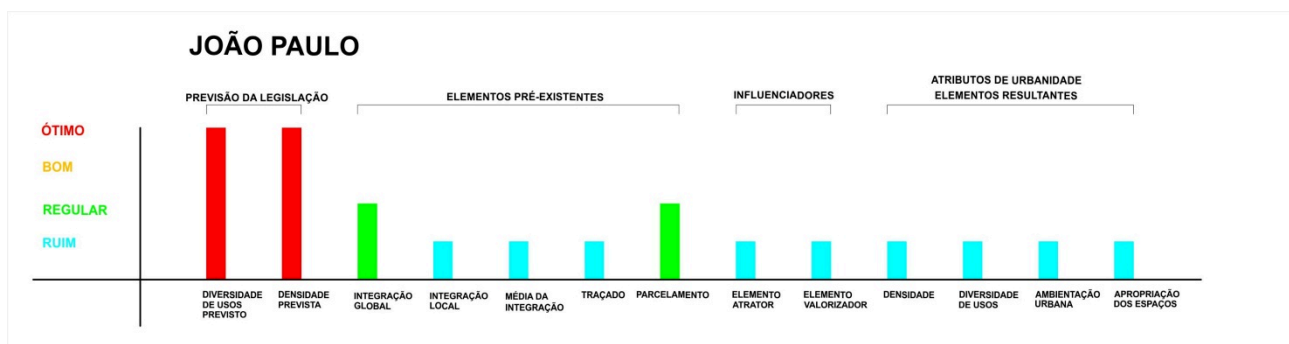
Tabela 33 - Apropriação dos Espaços definida pela circulação de pedestres - RUIM

LOCAL	Fluxo de pessoas
PONTO 01 – SC 401	24/h
MÉDIA TOTAL	24/h

Fonte: Produzido pelo Autor

Os dados analisados estão no gráfico com a escala de notas atribuídas aos elementos que foram pesquisados.

Fig. 310 – Gráfico de Notas - Resumo da Análise



Fonte: Produzido pelo Autor

4.4.16.6 Registro Fotográfico

Fig. 311 – SC 401



Fig. 312 – SC 401



Fonte: Produzido pelo Autor

5 ANÁLISE COMPARATIVA

Os gráficos com o resumo dos resultados obtidos pela pesquisa serão agrupados e analisados a partir dos elementos resultantes que definem se a localidade alcançou sucesso ou fracassou na obtenção de atributos de urbanidade. Serão investigados quais os outros elementos em comum entre as localidades e de que maneira influenciaram no resultado.

A comparação dos resultados permitiu a classificação entre grupos da seguinte forma:

- 5.1 AMCs do Continente com fracasso em atributos de urbanidade
- 5.2 AMCs do Continente com sucesso em atributos de urbanidade
- 5.3 AMCs da Ilha com fracasso em atributos de urbanidade 1
- 5.4 AMCs da Ilha com fracasso em atributos de urbanidade 2
- 5.5 AMCs com sucesso parcial em atributos de urbanidade
- 5.6 AMCs da Ilha com sucesso em atributos de urbanidade 1
- 5.7 AMCs da Ilha com sucesso em atributos de urbanidade 2
- 5.8 AMC da Ilha com maior fracasso em atributos de urbanidade
- 5.9 AMCs com maior sucesso em atributos de urbanidade

A classificação em grupos com características em comum permite avançar no objetivo de verificar as motivações de sucesso e fracasso das AMCs. A análise preliminar permite conjecturar que as diferenças geográficas, históricas, morfológicas e sintáticas entre as localidades da Ilha e do Continente também se refletem de alguma maneira no fracasso ou no sucesso de cada centralidade em conseguir atributos de urbanidade.

Entretanto a verificação mais cuidadosa permite observar outras características. Os atributos desejados de alta densidade populacional e construtiva, diversidade de usos, ambientação urbana e apropriação dos espaços só ocorreram de maneira satisfatória em 50% das localidades analisadas, então a comparação dos resultados permitirá verificar o que estas localidades possuem em comum e se estes fatores em comum foram decisivos na obtenção do sucesso. Também será verificado o que aconteceu nas demais localidades, ou seja, quais foram os elementos que contribuíram para fracasso.

Todas as centralidades da área continental apresentam resultados ótimos ou bons nos elementos morfológicos e sintáticos pré-existentes. O mesmo não ocorre nos elementos influenciadores, principalmente a valorização imobiliária, que só é relevante nas centralidades que obtiveram sucesso. Nas centralidades da Ilha os resultados são mais diversificados. Mas as centralidades que fracassaram não obtiveram boas notas principalmente nos elementos morfológicos de traçado viário e parcelamento do solo.

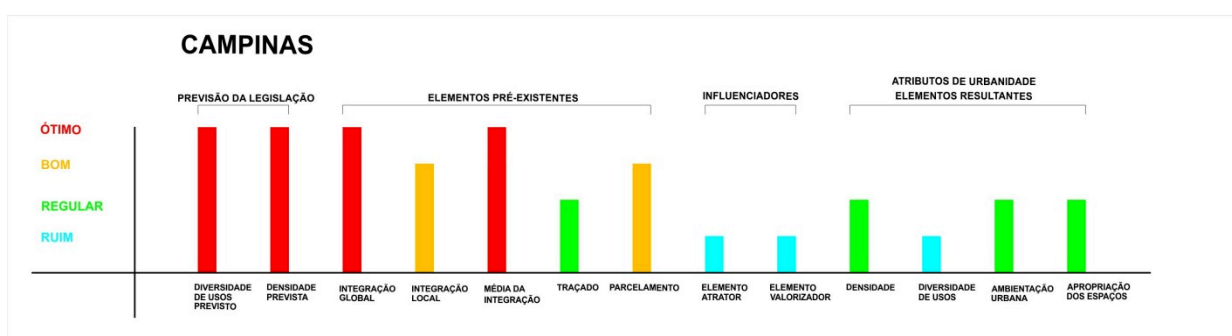
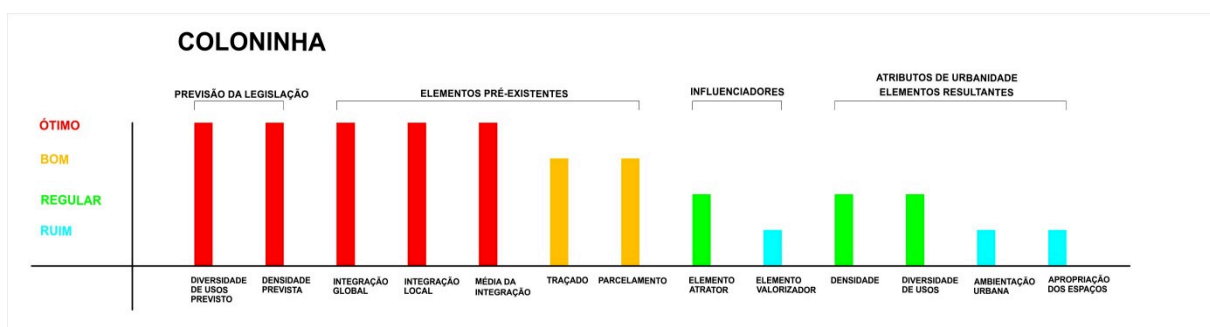
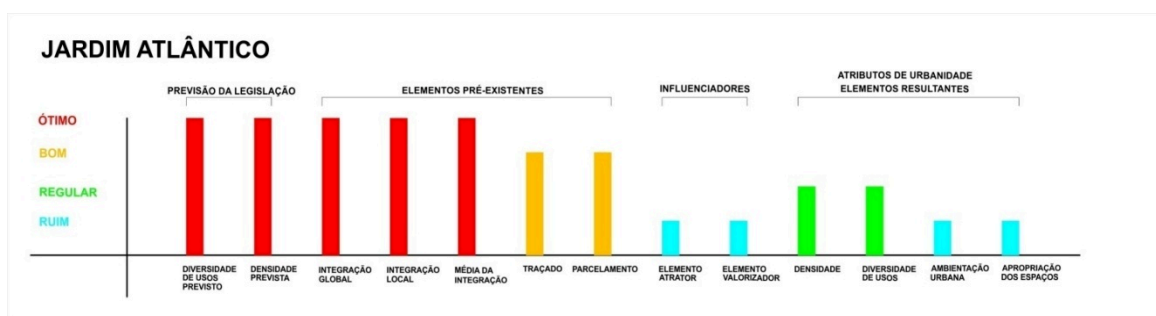
Todos os comparativos serão detalhados em seguida.

5.1 AMCs DO CONTINENTE COM FRACASSO EM ATRIBUTOS DE URBANIDADE

De acordo com os dados analisados, entre as AMCs da região continental do Distrito Sede, considera-se que três fracassaram em conseguir uma configuração com atributos de urbanidade. Jardim Atlântico, Coloninha e Campinas. Jardim Atlântico é um bairro suburbano de baixa densidade. Coloninha possui equipamentos institucionais. Campinas comércio especializado automotivo. Mas todos têm em comum o fato de estarem próximas ao limite municipal na conurbação de Florianópolis com São José, onde localidades com localização similar no município vizinho oferecem índices construtivos substancialmente mais elevados e preço da terra mais baixo. Aliado a isso a proximidade com regiões de favelas e percepção de criminalidade funcionam como elementos desvalorizadores, reduzindo o interesse de empreendedores imobiliários. Baixas densidades e estagnação são características marcantes destas localidades.

Apesar de todos possuírem previsão legal para altas densidades, permissão de usos, traçado viário em malha com altos níveis de integração global e local e parcelamento do solo favorável, características teoricamente propícias a uma ocupação densa e diversificada, tal situação não ocorreu. A comparação entre os gráficos mostra que os elementos influenciadores desfavoráveis foram mais relevantes que os elementos legais e as condições morfológicas e sintáticas favoráveis presentes nas três localidades. Observa-se nestes casos que os elementos influenciadores, principalmente a desvalorização imobiliária, foram determinantes para o fracasso.

Fig. 313 – Comparativo entre Gráfico de Notas – AMCs com fracasso no Continente



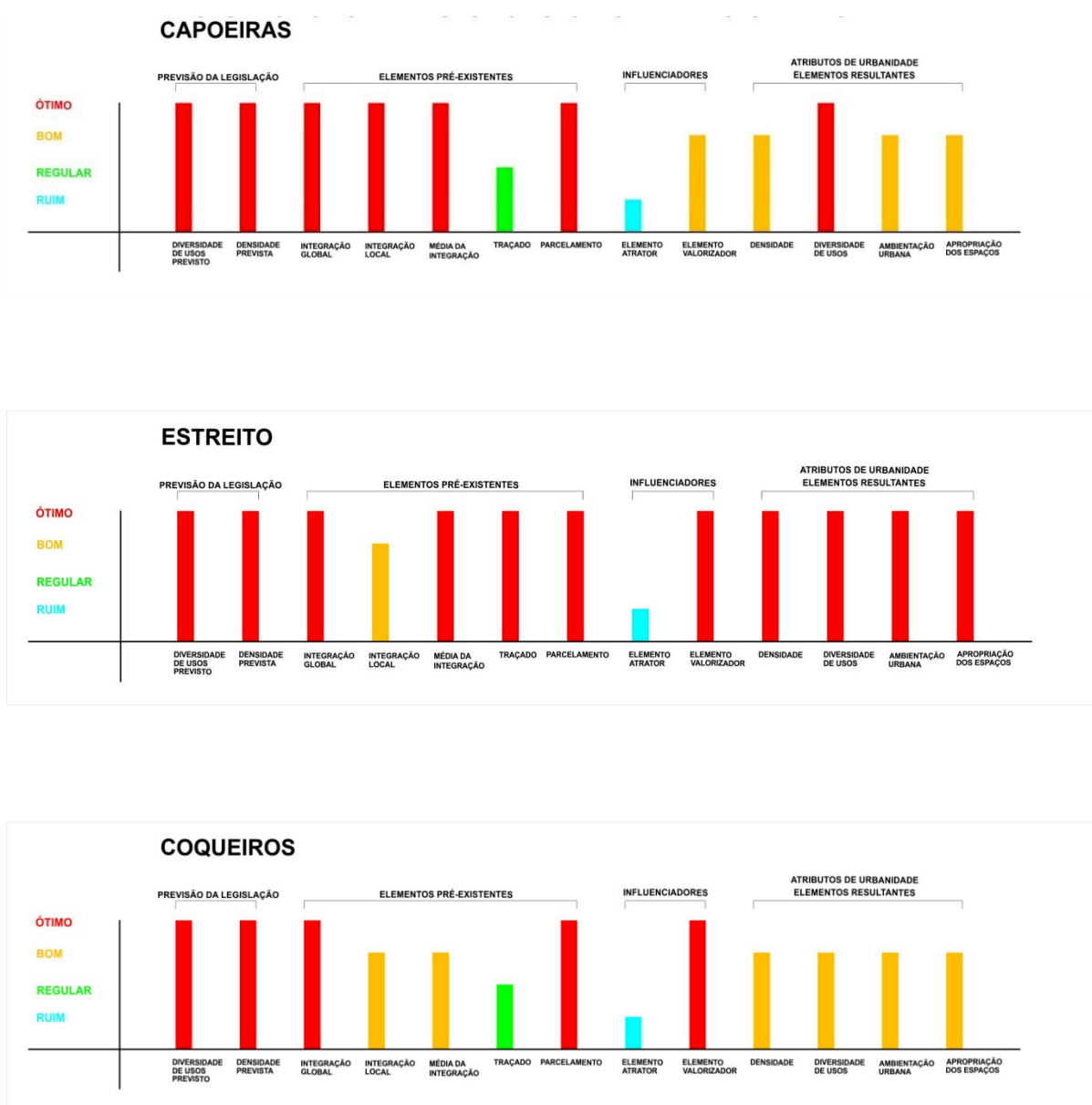
Fonte: Produzido pelo Autor

5.2 AMCs DO CONTINENTE COM SUCESSO EM ATRIBUTOS DE URBANIDADE

De acordo com os dados analisados, entre as AMCs da região continental do Distrito Sede, considera-se que três obtiveram sucesso em conseguir uma configuração com atributos de urbanidade. Capoeiras, Coqueiros e Estreito, apresentam diferenças, mas possuem pontos convergentes. Capoeiras caracterizado pela posição geográfica central. Coqueiros pelo histórico como balneário da elite, ainda é considerado como “área nobre”. Estreito caracterizado como pólo comercial. Mas todos têm em comum o fato de estarem próximos e com acesso direto à área central da cidade através das pontes. Aliado a isso a proximidade com as baías, com vistas privilegiadas no caso de Coqueiros e Estreito e grande acessibilidade no caso de Capoeiras funcionam como elementos valorizadores, despertando o interesse de empreendedores imobiliários. Altas densidades e dinamismo são as marcas mais visíveis dentro destas AMCs.

Estas localidades possuíam previsão de altas densidades, permissão de usos, traçado viário em malha com altos níveis de integração global e local e parcelamento do solo propícios a uma ocupação densa e diversificada. A comparação entre os gráficos mostra ainda que o elemento influenciador favorável como a valorização imobiliária é relevante, agregando o interesse do mercado imobiliário aos elementos legais e às condições morfológicas e sintáticas favoráveis presentes nas três localidades. Fica claro nestes casos que a presença de pelo menos um elemento influenciador (no caso a valorização imobiliária) já é suficiente para o processo de densificação construtiva, importante na promoção de atributos de urbanidade. Mas fica claro também que a densificação foi assentada em localidades com atributos morfológicos e sintáticos favoráveis e a conjunção de fatores permitiu uma ocupação densa e diversificada com ambientação urbana e apropriação dos espaços revelando atributos de urbanidade.

Fig. 314 – Comparativo entre Gráfico de Notas – AMCs com sucesso no Continente



Fonte: Produzido pelo Autor

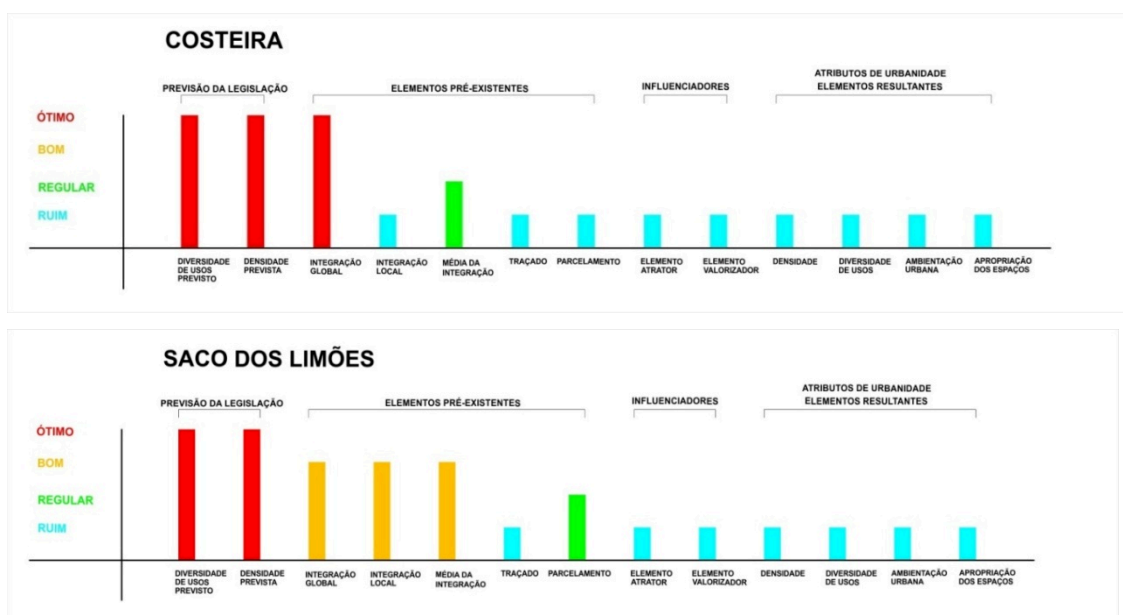
5.3 AMCs DA ILHA COM FRACASSO EM ATRIBUTOS DE URBANIDADE 1

Entre as AMCs da região insular do Distrito Sede, considera-se que cinco fracassaram em conseguir uma configuração com atributos de urbanidade. Saco dos Limões, Costeira, João Paulo, Córrego Grande e Itacorubi, apresentam diferenças e por isso terão análise comparativa separada .

Saco dos Limões e Costeira podem ser caracterizados como típicos bairros ilhéus de baixa densidade, tendo em comum o fato de estarem localizados de frente para a Baía Sul, e lindeiros a extensa área aterrada, base para via expressa de acesso ao Sul da Ilha. O traçado viário é composto por vias principais integradas, mas vias secundárias muito segregadas e no parcelamento predominam lotes muito pequenos. Aliado a isso a proximidade com regiões de favelas e percepção de criminalidade, funcionam como elementos desvalorizadores, reduzindo o interesse de empreendedores imobiliários. Baixas densidades e estagnação são as marcas mais visíveis dentro dos recortes.

Apesar de possuírem previsão de altas densidades, permissão de usos e traçado viário com bons níveis de integração global, a comparação entre os gráficos mostra que os elementos influenciadores desfavoráveis e o parcelamento do solo em lotes muito pequenos foram mais relevantes que os elementos legais e as condições sintáticas favoráveis, então não ocorreu uma ocupação densa e diversificada. Fica claro nestes casos que o parcelamento do solo e os elementos influenciadores são extremamente importantes no processo de densificação construtiva.

Fig. 315 – Comparativo entre Gráfico de Notas – AMCs com fracasso na Ilha



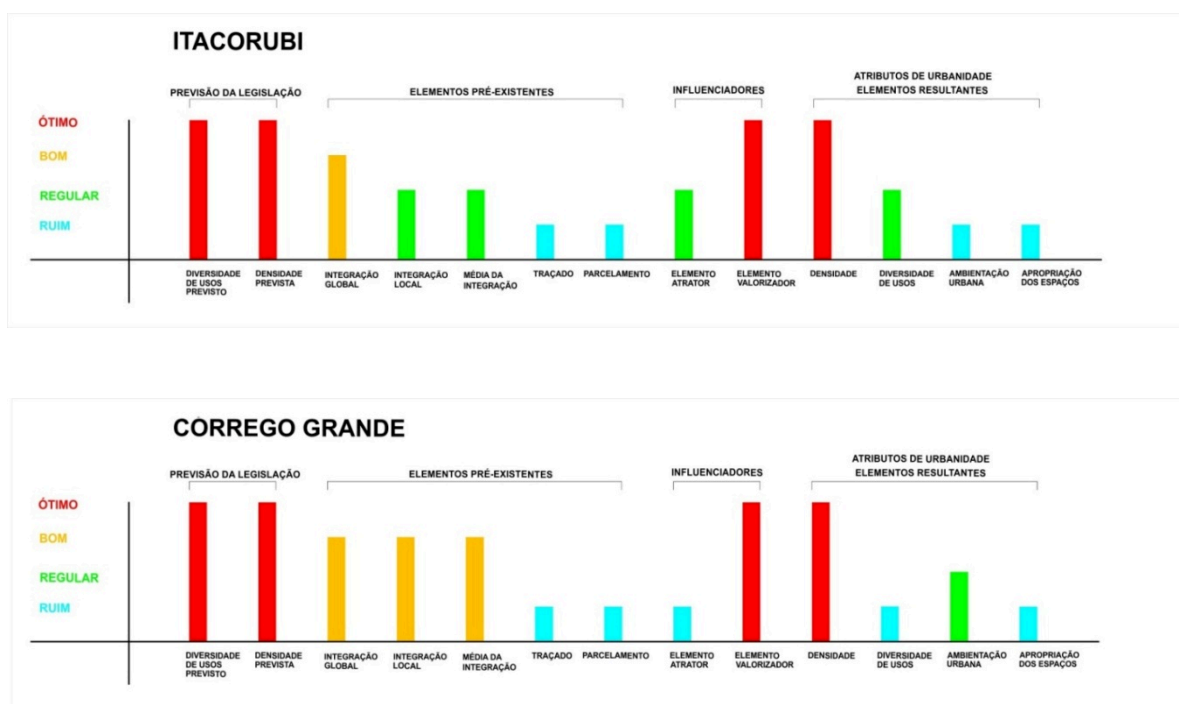
Fonte: Produzido pelo Autor

5.4 AMCs DA ILHA COM FRACASSO EM ATRIBUTOS DE URBANIDADE 2

Córrego Grande e Itacorubi podem ser caracterizados como bairros emergentes ilhéus, possuem em comum o fato de estarem localizados no contorno da Bacia do Rio e Manguezal do Itacorubi, e lindeiros a grandes áreas de preservação ambiental. O traçado viário é composto por vias principais pouco integradas e vias secundárias muito segregadas. No parcelamento predominam lotes muito grandes. Aliado a isso a proximidade com pólos geradores de empregos e a percepção de qualidade de vida, funcionam como elementos valorizadores, aumentando o interesse de empreendedores imobiliários. Assim dinamismo e densificação são marcas mais visíveis.

A permissão para altas densidades aliado a um parcelamento em lotes grandes, resultou em predomínio de ocupação com condomínios fechados de grande porte. A comparação entre os gráficos mostra que os elementos influenciadores favoráveis foram muito relevantes na densificação. Fica claro nestes casos que o parcelamento do solo e os elementos influenciadores são determinantes na forma de ocupação, porém, baseado nestas amostras, percebe-se que a falta de elementos morfológicos adequados, principalmente um traçado com desenho em malha mais integrada e um parcelamento do solo de menor escala, determinou um tipo de ocupação que não resultou em atributos de urbanidade.

Fig. 316 – Comparativo entre Gráfico de Notas – AMCs com fracasso na Ilha



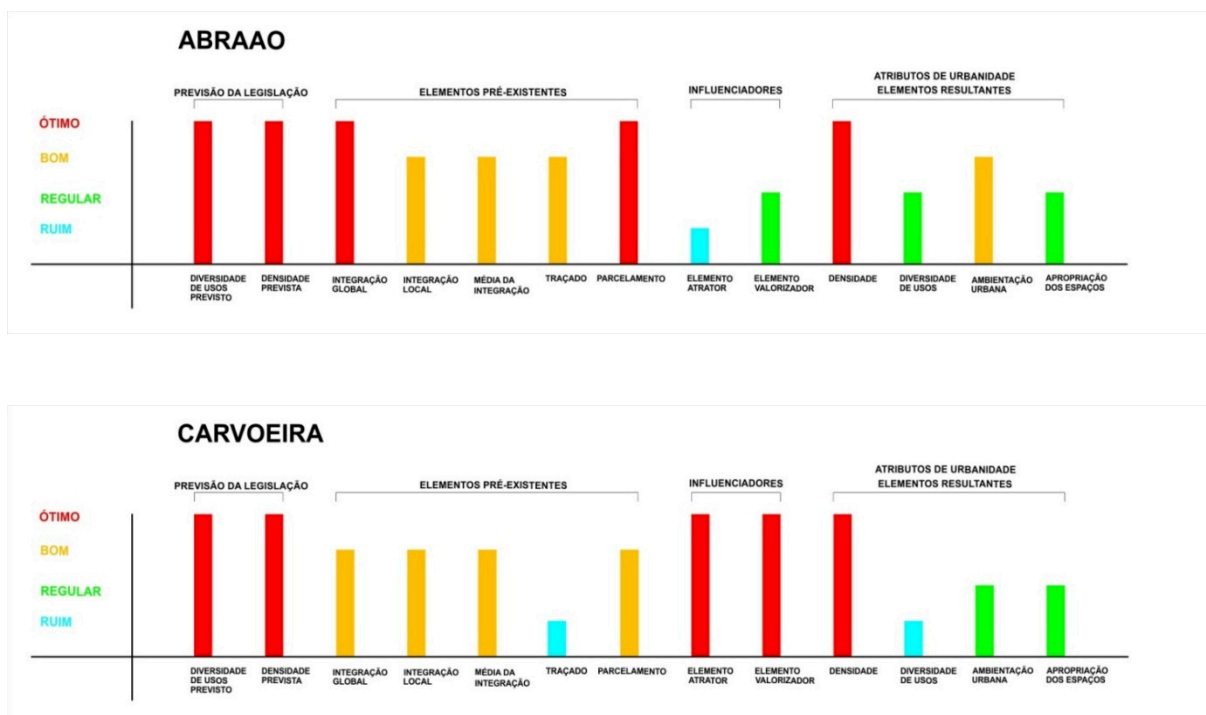
Fonte: Produzido pelo Autor

5.5 AMCs COM SUCESSO PARCIAL EM ATRIBUTOS DE URBANIDADE

Duas AMC, uma na Ilha (Carvoeira) e outra no Continente (Abraão), obtiveram sucesso parcial na promoção de atributos de urbanidade. Tem o comum o fato de possuírem pequena extensão. A densificação é a marca comum destas localidades.

Os dados demonstram que as duas possuíam previsão de altas densidades e permissão de usos, porém o traçado viário do Abraão foi alterado de “espinha de peixe” para uma malha integrada, ao contrário da Carvoeira, que permaneceu com o traçado original. O parcelamento do solo é similar com lotes de médias dimensões. A comparação entre os gráficos mostra ainda que os elementos influenciadores favoráveis como a valorização imobiliária são relevantes e agregam o interesse do mercado imobiliário aos elementos legais e as condições morfológicas e sintáticas presentes nas duas localidades. Percebe-se, entretanto que a densa ocupação não se refletiu em grande diversidade e com isso não há intensa apropriação dos espaços públicos. Assim os atributos de urbanidade foram parcialmente atingidos.

Fig. 317 – Comparativo entre Gráfico de Notas – AMCs com sucesso parcial



Fonte: Produzido pelo Autor

5.6 AMCs DA ILHA COM SUCESSO EM ATRIBUTOS DE URBANIDADE 1

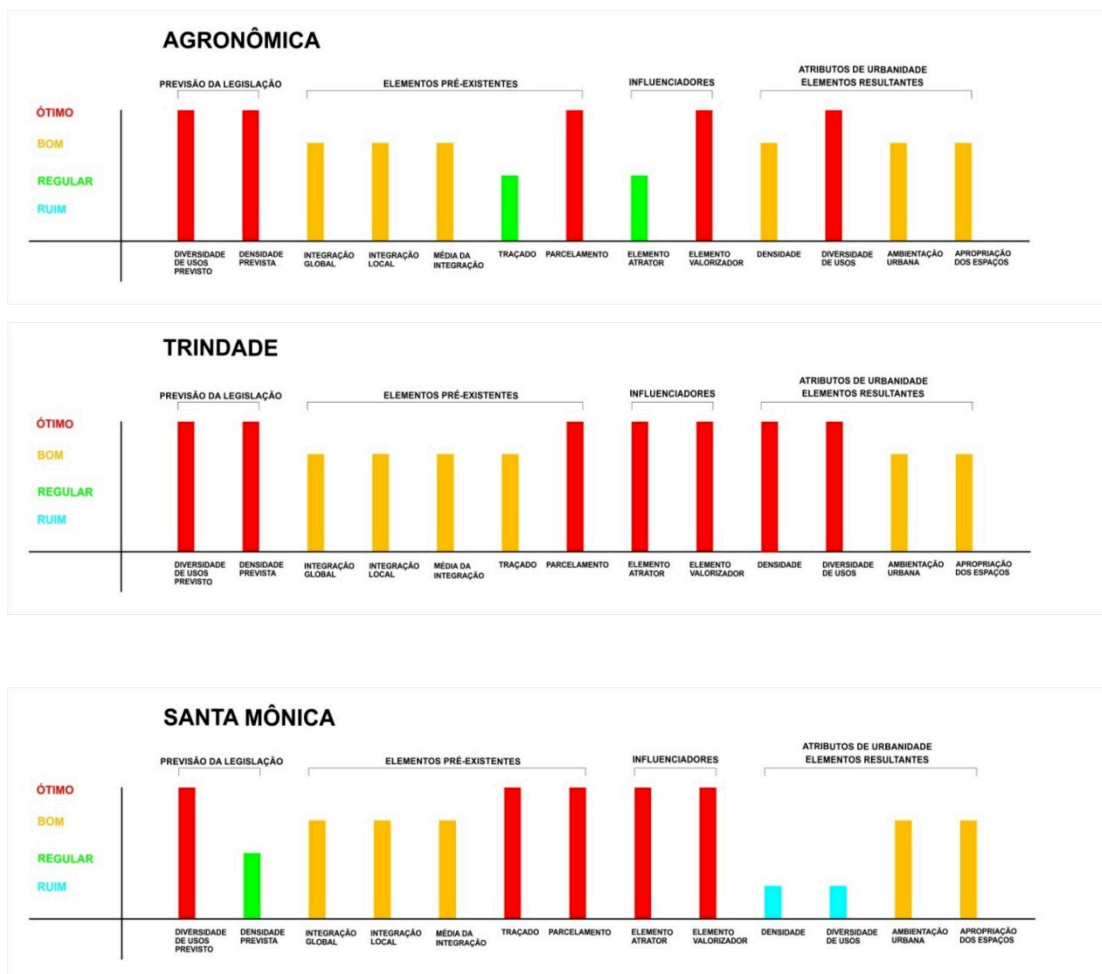
Entre as AMCs da região insular do Distrito Sede, considera-se que três obtiveram sucesso em conseguir uma configuração com atributos de urbanidade. Agronômica, Trindade e Santa Mônica, apresentam diferenças, mas possuem vários pontos convergentes. Agronômica é caracterizada pela grande extensão. Trindade como típico bairro universitário. Tem em comum o fato de estarem próximos entre si e fazerem parte da Bacia do Rio Itacorubi. A proximidade com a baía no caso da Agronômica, com vistas privilegiadas e acessibilidade e integração com a UFSC, no caso da Trindade, funcionam como elementos valorizadores, despertando o interesse de empreendedores imobiliários. A densificação é a marca mais visível dentro destas localidades.

Os dados demonstram que as duas possuem previsão de altas densidades, permissão de usos, traçado viário em malha com razoáveis níveis de integração global e local e parcelamento do solo propício a uma ocupação densa e diversificada. A comparação entre os gráficos mostra ainda que os elementos influenciadores favoráveis como a valorização imobiliária são relevantes e agregam o interesse do mercado imobiliário aos elementos legais e as condições morfológicas e sintáticas favoráveis presentes nas duas localidades. Fica claro nestes casos que os elementos influenciadores são extremamente importantes no processo de densificação construtiva, e assim também importantes na promoção de atributos de urbanidade.

5.7 AMCs DA ILHA COM SUCESSO EM ATRIBUTOS DE URBANIDADE 2

Juntamente com os dois anteriores, a centralidade do Santa Mônica, também é um caso de sucesso. A acessibilidade e integração com a UFSC e UDESC funciona como elemento valorizador, mas a valorização foi tão extrema e os lotes tão reduzidos que não se tornou alvo de empreendedores imobiliários. A densificação é em grande parte resultado da auto-construção para exploração rentista. Os dados demonstram previsão de médias densidades, permissão de usos, traçado viário em malha com razoáveis níveis de integração global e local e parcelamento do solo propícios a uma ocupação diversificada. O gráfico mostra que os elementos influenciadores, os elementos legais e as condições morfológicas e sintáticas favoráveis, resultaram em monofuncionalidade comercial dentro do recorte, mas com mistura de usos, apesar das baixas densidades, se for considerado o entorno imediato. Assim a ambientação urbana é enriquecida com apropriação do espaço, assegurando o sucesso do recorte. Fica claro neste caso que elementos influenciadores são importantes no processo de densificação construtiva e assim também importantes na promoção de atributos de urbanidade.

Fig. 318 – Comparativo entre Gráfico de Notas – AMCs com sucesso na Ilha

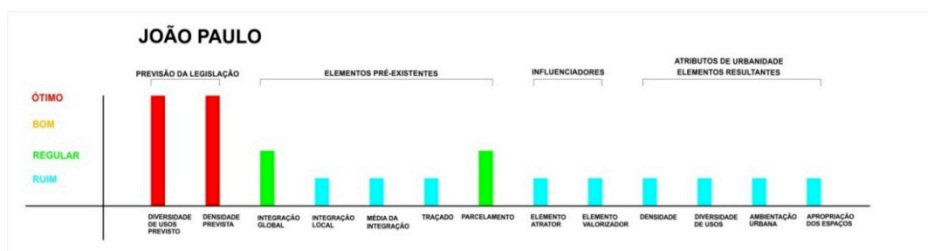


Fonte: Produzido pelo Autor

5.8 AMC DA ILHA COM MAIOR FRACASSO EM ATRIBUTOS DE URBANIDADE

Entre as AMCs da região insular do Distrito Sede, João Paulo é o maior fracasso. Apesar de todos os índices legais favoráveis, todos os demais elementos são desfavoráveis. Assim a estagnação é a marca mais visível dentro do recorte analisado.

Fig. 319 – Gráfico de Notas – AMC com maior fracasso



Fonte: Produzido pelo Autor

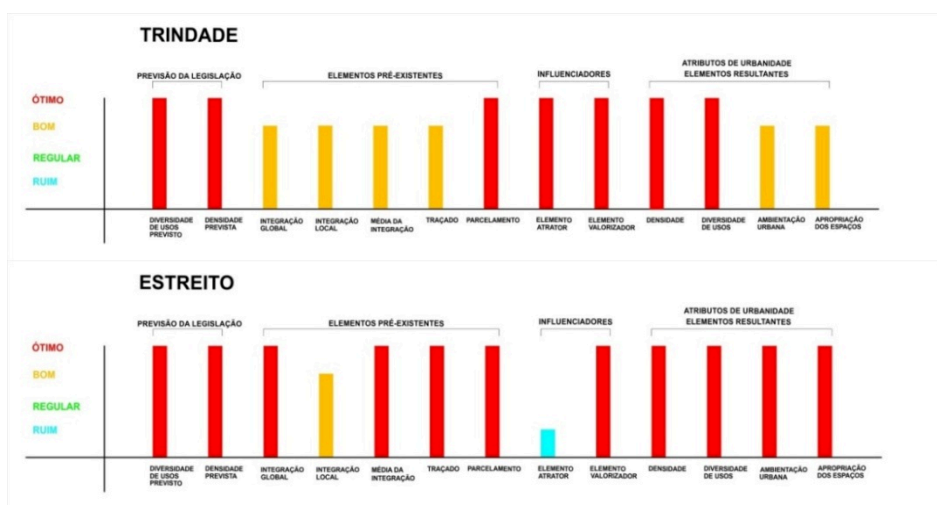
5.9 AMCs COM SUCESSO EXPRESSIVO EM ATRIBUTOS DE URBANIDADE

Entre as 16 AMCs do Distrito Sede, somente duas obtiveram sucesso expressivo em conseguir uma configuração com atributos de urbanidade: Estreito e Trindade. De modo geral não possuem nada em comum na localização e configuração e até o modo de apropriação dos espaços é diferente. Os dados demonstram que possuíam previsão de altas densidades, permissão de usos, traçado viário em malha deformada com bons níveis de integração e parcelamento do solo propício.

A comparação entre os gráficos mostra ainda que o elemento influenciador favorável como a valorização imobiliária é relevante e agregou o favorecimento do mercado aos elementos legais e às condições morfológicas e sintáticas presentes, promovendo a densificação construtiva e populacional. Assim as duas centralidades apresentam os melhores resultados na ambientação urbana e na apropriação dos espaços. No Estreito, a ambientação urbana e circulação de pedestres são bem distribuídas, resultado do movimento natural das pessoas nas atividades cotidianas, não possui um elemento atrator relevante, ao contrário da Trindade onde a circulação é muito concentrada em um único eixo, justamente na região mais ambientada, deixando claro a dependência do elemento atrator (a UFSC) para manter os espaços públicos vivos e sendo resultado do movimento pendular.

De qualquer maneira ambos apresentam bons resultados nos elementos resultantes que conferem atributos de urbanidade aos espaços públicos e servem para demonstrar que é possível utilizar diferentes maneiras para configurar espaços de centralidade com atributos de urbanidade.

Fig. 320 – Comparativo entre Gráfico de Notas – AMCs com Sucesso Expressivo



Fonte: Produzido pelo Autor

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho foi desenvolvido com o objetivo de verificar a capacidade da legislação urbanística como promotora de atributos de urbanidade em espaços de centralidade. Para atingir este objetivo foram realizadas pesquisas teóricas, levantamentos de campo e análises morfológicas, utilizando um método de leitura urbana especificamente desenvolvido para esta finalidade.

O embasamento teórico, organizado a partir da crítica lançada por Jane Jacobs, foi desenvolvido com o estudo de autores como Bill Hillier, John Peponis, Rob e Léon Krier, Jan Gehl, entre outros, que convergem no conceito da urbanidade como resultado de um conjunto de atributos espaciais que favorecem e intensificam relações sociais diversificadas no espaço público. Este conceito foi base para o desenvolvimento do método de leitura urbana que mediu se é possível produzir atributos de urbanidade e promover vitalidade nos espaços públicos com instrumentos básicos de planejamento urbano como a legislação contida nos Planos Diretores.

A construção do método de leitura foi apropriada para captar o máximo de informações sobre aspectos diversos, a partir de diferentes pontos de vista. Ao contemporizar informações a partir de análises morfológicas e sintáticas foi possível uma visão abrangente acerca do espaço urbano resultante após a aplicação da legislação nos casos analisados. Poderiam ser agregados outros parâmetros, mas questões logísticas determinaram a limitação neste estágio da pesquisa às variáveis essenciais decorrentes do recorte analítico considerado.

Cabe ressaltar os limites estabelecidos para os parâmetros analisados. A medição se restringiu aos atributos de urbanidade resultantes da aplicação das normas urbanísticas, em conjunção com os elementos morfológicos e sintáticos. Não foi dada ênfase a dados históricos e geográficos, apresentando apenas o necessário para a compreensão das localidades analisadas. A pesquisa de campo também foi limitada à medição e observação dentro da área de arquitetura e urbanismo, sem aprofundamentos em questões sociais, econômicas ou antropológicas. Assim o resultado apresentado ficou restrito quanto a estes aspectos.

O método de leitura foi aplicado na análise de 16 recortes espaciais que correspondem a todas as centralidades urbanas (AMC- Área Mista Central- determinadas pelo Plano Diretor de 1997-2013) nas localidades do Distrito Sede de Florianópolis SC. Foram realizados levantamentos em campo e trabalho em laboratório com tabulação de dados e classificação das localidades em cada item pesquisado. A pesquisa foi de caráter qualitativo, mas utilizou métodos quantitativos de coleta, leitura e

interpretação em um estudo de caso onde os dados obtidos foram confrontados, permitindo a leitura de quais fatores determinaram os resultados.

Cada recorte urbano foi introduzido com breve descrição e apresentação de dados geográficos e estatísticos, contextualização, histórico e a legislação prevista. Foram verificados dados da configuração de cada recorte e compreendeu tanto análises localizadas quanto análises da inserção da área no contexto da cidade. A análise pode ser dividida em duas etapas. Elementos pré-existentes e Elementos resultantes.

Os Elementos pré-existentes considerados foram os seguintes:

1. Elementos definidos pela Legislação - (Densidade Construtiva e Usos das Edificações, considerando que áreas de centralidade devem permitir maiores densidades construtivas e permissão para diversidade de usos, classes e funções dentro do zoneamento)
2. Elementos Morfológicos – (Modelo do Traçado viário e Modelo do Parcelamento do solo, considerando que os modelos influenciam nos usos, nas tipologias edilícias e na configuração dos espaços pelas edificações)
3. Elementos Sintáticos – (Localização e inserção urbana, Análise Sintática do traçado viário a nível global e a nível local, considerando que áreas de centralidade tendem a ocorrer em localizações com maiores notas de integração global e local)
4. Elementos Influenciadores – (Equipamentos atratores e Valorização imobiliária, considerando que estes elementos induzem a densificação e atratividade da localidade)

Para verificar o sucesso ou fracasso da legislação na formação de espaços dotados de atributos de urbanidade, foram analisados os seguintes elementos resultantes:

5. Elementos de Configuração Legais - (Densidade Construtiva e Usos das Edificações, considerando que maiores densidades e diversidade de usos, classes e funções são atributos de urbanidade)
6. Elementos de Configuração Local – (Qualificação dos Espaços e Ambientação Urbana, considerando que Configuração dos Espaços e Permeabilidade das Edificações são atributos de urbanidade)
7. Elementos de Apropriação dos Espaços – (Contagem de pedestres, considerando que a utilização e a circulação expressiva de pedestres nos espaços públicos permite a interação e a confrontação social, atributos de urbanidade que são esperados em espaços de centralidade bem sucedidos)

Parâmetros da legislação como definição de usos e densidades, elementos como a localização no tecido urbano, o modelo de traçado viário e a escala do parcelamento do solo, elementos influenciadores/valorizadores e parâmetros sintáticos do traçado viário são determinantes nos resultantes, como usos das edificações, densidades construtivas e na configuração dos espaços públicos pelas edificações com suas relações de escala, permeabilidade e ambientação urbana. Quando a maioria dos elementos resultantes for favorável, ocorrem condições para apropriação dos espaços pelas pessoas, ou seja, a conjunção destes elementos são os atributos de urbanidade que podem ser definidos dentro do escopo de pesquisa da arquitetura e urbanismo.

A análise revelou que a configuração urbana resultou muito diferente em locais com o mesmo Zoneamento AMC determinado pela legislação urbanística. As 16 localidades analisadas possuíam no momento da elaboração do Plano, localização, integração, morfologia e ocupação histórico-cultural diferentes, mas a legislação não se ateu a isso e uniformizou os parâmetros urbanísticos com a intenção de produzir uma cidade polinucleada, com diversos bairros dotados de uma centralidade urbana.

Os resultados obtidos pela pesquisa demonstraram que antes da concepção da legislação, os elementos favoráveis à configuração com atributos de urbanidade já estavam presentes nas localidades que obtiveram sucesso na configuração com atributos de Urbanidade. Em contraponto, ainda hoje estes elementos ainda não estão presentes em localidades que fracassaram, pois a legislação não promoveu sua implantação.

Em alguns casos as condições favoráveis oferecidas pela legislação foram empregadas em conjunção com bons atributos existentes, construindo uma configuração densa, com melhor ambientação urbana e mais propícia para a Urbanidade. Em outros casos atributos existentes desfavoráveis resultaram em configuração espacial com frágil ambientação e pouca vitalidade urbana.

Das 16 centralidades, apenas duas, Estreito na área continental e Trindade na área insular, conseguiram um resultado de sucesso expressivo. Outras quatro, Capoeiras e Coqueiros na área continental e Agrônômica e Santa Mônica na área insular, também conseguiram sucesso e apresentam indícios de consolidação. Outras duas áreas obtiveram sucesso parcial, Abraão na área continental e Carvoeira na área insular.

Cada centralidade obteve sucesso com a influência e conjunção de diferentes atributos. Em algumas os elementos morfológicos como traçado viário em malha deformada e parcelamento do solo em lotes com médias dimensões foram muito importantes, em outras a inserção urbana em localização

que possibilitou altas medidas na integração do traçado viário de acordo com a sintaxe espacial, foi determinante, enquanto outras não existiriam sem a presença de equipamentos atratores.

Em todos os casos de sucesso a valorização imobiliária foi fundamental, pois somente localidades valorizadas conseguiram atingir densidade construtiva suficiente para permitir configuração dos espaços pelas edificações com ambientação urbana qualificada e principalmente conseguiram atingir densidade populacional suficiente para garantir uma rica e diversificada apropriação dos espaços pelas pessoas. Alcançando assim as melhores notas nos principais elementos que são atributos de urbanidade.

Entretanto, a densificação construtiva só resulta em diversidade de usos e ambientação urbana quando ocorre em espaços com morfologia primária adequada, ou seja, que fundamentalmente possuem traçado viário em malha e parcelamento do solo com terrenos de médias dimensões.

Os dois casos de maior sucesso, Estreito e Trindade, chegaram ao resultado de grande apropriação dos espaços públicos conseguindo boas ou ótimas notas em todos os elementos analisados, ou seja, conseguir o resultado desejado somente foi possível com conjunção de fatores.

Assim os casos de sucesso total ou parcial somaram 50% das centralidades determinadas pela legislação. Apesar de a lei tratá-las de maneira homogênea, a conjunção com os outros elementos resultou em localidades com características de ambientação urbana e apropriação dos espaços bastante distintas, o que por si só é algo muito importante na definição da “personalidade local”, ou seja, as características que formam a singularidade das “paisagens urbanas”.

Por outro lado os outros 50% dos casos resultaram em fracasso na promoção da urbanidade. As motivações de fracasso também são variadas, resultado da conjunção de elementos desfavoráveis nas localidades. Estes elementos vão desde a morfologia urbana com um traçado viário em espinha de peixe, em árvore ou ausência de traçado, parcelamento com lotes de pequenas ou grandes dimensões e inserção urbana em localização com baixa integração do traçado viário, não permitiram o desenvolvimento da localidade com os atributos esperados para uma área de centralidade urbana. Novamente em comum quase todos os casos de fracasso não apresentam boas notas em valorização imobiliária e isso resultou em baixa densidade construtiva e populacional.

Em algumas localidades como Jardim Atlântico, Coloninha e Campinas que obtiveram ótimas notas em morfologia e integração, não foi possível observar nenhum resultado favorável simplesmente porque devido a baixa valorização, a centralidade não foi ocupada de acordo com os parâmetros permitidos pela legislação, permanecendo com baixas densidades. Entretanto há os casos de

localidades com alta valorização imobiliária que alcançaram alta densidade construtiva e populacional mas que foi implantada sobre uma morfologia de traçado viário e parcelamento do solo inadequados como Córrego Grande e Itacorubi e com isso não configuraram uma centralidade com atributos de urbanidade. Há também os casos de localidades com notas baixas em quase todos os elementos como Saco dos Limões, Costeira e João Paulo. Nestas localidades apenas as notas altas nas medidas de integração não foram suficientes, em face de baixas notas de morfologia e valorização. São os casos de fracasso mais expressivo.

Importante salientar que a definição de “sucesso” ou “fracasso” é parametrizado aos casos que foram analisados. Os casos considerados de sucesso são as melhores condições encontradas entre as 16 centralidades, ou seja, o melhor resultado dentro das condições a que todas as centralidades foram submetidas e se refere às condições encontradas no momento do levantamento.

Resta então o questionamento sobre os motivos que levaram a definição da localização das centralidades no momento da concepção do zoneamento. Entretanto, não é possível saber neste momento a motivação dos legisladores na escolha das localidades e da forma e escala da mancha de zoneamento AMC que definiu as áreas de centralidade pela legislação. Algumas parecem bastante óbvias, justamente as de maior sucesso, que ou já possuíam uma configuração prévia neste sentido, ou reuniam fortes elementos favoráveis. O Estreito, por exemplo, historicamente funcionou como área de centralidade e já constava como tal no Plano Diretor de 1955. A Trindade, Córrego Grande e Itacorubi, já estavam definidas como AMC desde o Plano Diretor de 1982, mesmo sendo ainda território “virgem” no quesito de centralidade.

Fica claro que foi adotado o critério da distribuição equidistante pelo território do Distrito Sede, onde se percebe a intenção de dotar quase todos os bairros com locais de centralidade, configurando uma cidade polinucleada, no entanto, não é possível verificar a motivação que tenha sido determinante para a escolha específica de cada localização dentro de cada bairro.

Então ficam no campo da especulação as possibilidades. Podem ser desde a simples vontade ou expectativa do legislador, à falta de conhecimento sobre a morfologia urbana e “vocação natural” das localidades, até a influência de proprietários fundiários na intenção de provocar valorização imobiliária de áreas de seu interesse e a influência de associações de moradores interessados em manter a área de centralidade a uma “distância segura” para preservar o modelo de ocupação de baixa densidade e com isso também manter a valorização imobiliária de suas propriedades. Caberia uma pesquisa mais aprofundada sobre esta questão, mas em pelo menos três casos é possível entender:

Em Campinas, Carvoeira e Santa Mônica o zoneamento foi alterado em 2005, 8 anos depois da aprovação da primeira versão do Plano Diretor em 1997. Nestes casos fica clara a motivação, que foi diversa. Em Campinas foi uma tentativa (frustrada) de oferecer a empreendedores imobiliários uma região com altos índices urbanísticos no limite com o município de São José. Na Carvoeira foi outra tentativa (frustrada) de oferecer a empreendedores imobiliários uma opção de centralidade à vizinha Trindade, que estava em ritmo acelerado de densificação. Mas o caso mais interessante talvez seja o Santa Mônica, a legislação foi alterada para regularizar subversões que se acumulavam dia a dia. O uso originalmente ARE-6 (área residencial exclusiva) em uma avenida movimentada e com boas medidas de integração se mostrou inadequado e teve que ser alterado. Fundamental ressaltar que o Santa Mônica, não foi e não é objeto de interesse da indústria da construção civil. A grande maioria das edificações é constituída de auto-construção para exploração rentista. Estes casos fornecem pistas sobre os procedimentos que são utilizados no momento da definição das manchas de zoneamento.

Segundo o que foi demonstrado, a legislação urbanística teve influência restrita como mecanismo de fomento à urbanidade ao se limitar ao zoneamento de usos do solo. No caso específico do zoneamento AMC, que conjuga diversidade de usos com altos índices construtivos e densidades populacionais elevadas, estão presentes na lei uma importante parcela dos elementos que contribuem para a formação de atributos de urbanidade. Entretanto apenas a permissão ou incentivo para estes elementos não se mostraram suficientes. Os elementos morfológicos, principalmente o traçado viário e o parcelamento do solo e a localização no tecido urbano em região com boas medidas de integração, além do potencial de valorização imobiliária exerceram considerável influência.

Os resultados obtidos na pesquisa sugerem que a legislação urbanística e especialmente o zoneamento de uso de solo tem sido um elemento coadjuvante e como tal, precisa ser empregado em locais apropriados, que já possuam atributos adequados para ter sucesso. A escolha das localidades deveria levar em conta a presença de fatores que, segundo a pesquisa, foram essenciais em todos os casos de sucesso. A falta ou presença reduzida de qualquer fator poderá resultar em fracasso e desperdício de potencial. A legislação urbanística possui grande potencial configurador, mas para proporcionar uma configuração adequada, não pode se limitar a distribuição de zoneamentos com usos do solo dentro do território. Para adquirir protagonismo a legislação deveria dar atenção e promover a morfologia urbana adequada a cada situação.

O principal aspecto seria a maior precisão na delimitação das manchas de zoneamento ao especificar os diferentes espaços dentro do tecido urbano. A localização é fundamental, então este aspecto teria que ser profundamente estudado para reduzir as chances de fracasso.

No traçado viário, seria muito importante ir além da definição apenas do sistema arterial e promover a formação ou se possível o desenho urbano, configurando uma malha mais integrada, esta condição permitiria ganhos em integração, acessibilidade e mobilidade.

O parcelamento do solo careceria de incentivos para modelos em escala adequada ao uso determinado em cada zoneamento, além de facilidades e incentivos para loteamento e desmembramento de grandes glebas em lotes menores e limites restritivos a condomínios fechados.

Os elementos que permitem altas densidades e mistura de usos, já presentes na legislação, precisariam ser aprimorados com mais incentivos à diversidade. A densidade construtiva mais elevada seria alcançada somente com grande diversidade de usos na mesma edificação.

Conforme demonstrado, a legislação possui relevância na definição das tipologias edilícias e na ambientação urbana, ao especificar as taxas de ocupação dos terrenos, os afastamentos entre as edificações, os gabaritos e as relações de escala e permeabilidade principalmente nos pavimentos térreos. Entretanto estas questões fundamentais são tratadas de maneira genérica, seria necessário aprimoramento e especificação mais detalhada e também definir normas e incentivos para melhorar a qualificação das tipologias edilícias e o modelo de ocupação construtiva de modo a agregar valor na permeabilidade das edificações e na continuidade das massas construídas em nível macro e também em nível micro, propiciando melhores condições para a ambientação urbana. Assim considera-se que com os devidos aprimoramentos a legislação urbanística poderá ser utilizada como importante elemento na construção de uma configuração espacial favorável à urbanidade. Mas sozinha e com modelo genérico não tem capacidade de promover todos os atributos que são necessários para isso.

Para concluir, entendo que este trabalho representa uma pequena etapa cumprida em um processo maior que merece ser explorado. Creio ser importante aprimorar a pesquisa expandindo alguns parâmetros e também aumentando o universo pesquisado. De qualquer maneira creio ser fundamental levar em consideração os aspectos pesquisados na elaboração de Planos Diretores. O método de leitura urbana estará à disposição para uso. Uma oportunidade futura poderá testar a possibilidade de aplicação deste método, seu refinamento e/ou sua evolução no processo de definição de manchas de zoneamento de maneira mais criteriosa e com maior precisão no momento da elaboração da legislação urbanística.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU E LIMA, Fellipe de Andrade. **A ideia de cidade no Renascimento**, 2012. 265 p Tese (Doutorado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo). FAU USP

ALBUQUERQUE, Marcelo. **História da Arte, Arquitetura e Urbanismo: da pré-história ao século XIX**. Blumenau: SOCIESC, 2018, v.1.

ALEXANDER, Christopher (2008). **“La ciudad no es un árbol”**. Cuadernos de Arquitectura y Nuevo Urbanismo (5) 17-34.

BAETA ,Rodrigo Espinha. **A paisagem urbana das cidades hispano-americanas e suas transformações no sec. XVIII**. Urbana, Revista Eletrônica Unicamp, mai 2018. P. 54-103.

CAMPOS, Édson Telê. **A expansão urbana na região metropolitana de Florianópolis e a dinâmica da indústria da construção civil**, 2009. 212 p. Tese (Doutorado em Geografia). Programa de Pós Graduação em Geografia. Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2009.

CHAUÍ, Marilena. **O que é Ideologia**. São Paulo: Brasiliense, 1979.

CIAM. **Carta de Atenas**. 1933.

CONZEN, M. P. **Morphogenesis, morphological regions, and secular human agency in the historic townscape, as exemplified by Ludlow**. In: CONZEN, M. P. (Ed.). *Thinking about urban form: papers on urban morphology, 1932-1998*. Oxford: Peter Lang, 2004. p. 116–142.

CONZEN, M. P. **Developing large-scale consumer landscapes**. In: CONZEN, M. P. (Ed.). *The making of the American landscape*. 2nd ed. New York: Routledge, 2010.

FISCHEL, W. A. **An Economic History of Zoning and a Cure for its Exclusionary Effects.** *Urban Studies*, v. 41, n. 2, p. 317–340, 2004.

GEHL, J. **Cidades Para as Pessoas.** São Paulo: Perspectiva, 2013.

HARVEY, David. **A Produção Capitalista do Espaço.** São Paulo: Annablume, 2005

HILLIER, Bill et al., **Natural movement:** or, configuration and attraction in urban pedestrian movement. In: *Environment and Planning B: Planning and Design*, v. 20, n. 1, p. 29–66, 1993.

HILLIER, B.; HANSON, J. **The Social Logic of Space.** Cambridge: Cambridge University Press. 2003.

HOLANDA, F D. **O espaço de exceção.** Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2002.

HOLANDA, F. D. **Arquitetura & Urbanidade.** São Paulo: Perspectiva, 2013.

IBGE. **Censo Demográfico 2010.** Resultados do Universo. IBGE, 2010.

IPIUF. **Plano diretor de uso de solo.** Florianópolis: IPIUF, 1982.

IPIUF. **Plano diretor de uso de solo.** Florianópolis: IPIUF, 1986-1997

IPIUF. **Plano diretor de uso de solo.** Florianópolis: IPIUF, 2014

JACOBS, J. **Morte e Vida de Grandes Cidades.** São Paulo: Martins Fontes, 2014.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade.** São Paulo: Ed. documentos, 2001.

MARTIN, L. The grid as generator. *Architectural Research Quarterly*, v. 4, p. 309–322, 2000.

PENN, Alan et al. **Configurational modelling of urban movement networks**. *Environment and Planning B - Planning & Design*, v. 25, n. 1, p. 59-84, 1998.

PEPONIS, J. **Space, culture and urban design in late modernism and after**. *Ekistics*, v. 56, n. 334/335, p. 93–108, 1989.

SOUZA, Jéssica Pinto de. **O plano diretor de 1952-1955 e as repercussões na estruturação urbana de Florianópolis SC**, 2010. 133 p. Dissertação. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo UFSC, Florianópolis, 2010.

REIS, A. F. **Ilha de Santa Catarina: Permanências e Transformações**. Florianópolis: Editora UFSC, 2012.

REIS, A. F. **Arquitetura Urbanidade e Meio Ambiente**. Florianópolis: Editora UFSC, 2011

SABOYA, R. T. **Blog Urbanidades**. Florianópolis, 2011.

SABOYA, R. T. **Blog Urbanidades**. Florianópolis, 2018

SITTE, C. **A construção das cidades segundo os princípios artísticos**. São Paulo: Editora Ática, 1992

SOARES, I. **Estreito Vida e Memória**. Florianópolis: Fundação Franklin Cascaes, 1990

SUGAI, Maria Inês. **Segregação Silenciosa. Investimentos públicos e distribuição socioespacial na área conurbada de Florianópolis, 1970-2000**. Florianópolis: Editora da UFSC, 2015.

TENÓRIO, Gabriela. **Ao desocupado em cima da ponte, Brasília, Arquitetura e Vida Pública**, 2012. 391p. Tese

(Doutorado em Urbanismo) Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, UnB, Brasília, 2012.

VARGAS, Júlio Celso Borello. **Centros urbanos vitais: configuração, dinâmica funcional e caráter das ruas comerciais de Porto Alegre**, 2003. 422 p. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2003

VILLAÇA, Flávio. **Espaço Intraurbano no Brasil**. São Paulo: Nobel/FAPESP/Lincoln Institute, 1998.

VILLAÇA, Flávio. **As Ilusões do Plano Diretor**. São Paulo. Livro eletrônico, em www.fau.usp.br

XAVIER DE OLIVEIRA, Antonio Celso. **De Hurok à Villa Hadriana**. São Paulo, 2007. 705p. Tese (Doutorado em Estruturas Urbanas Ambientais). FAU USP.

ZAPATEL, Juan Antonio. **Visões Urbanas e Habitações no século XX**. Florianópolis: Editora UFSC, 2013